

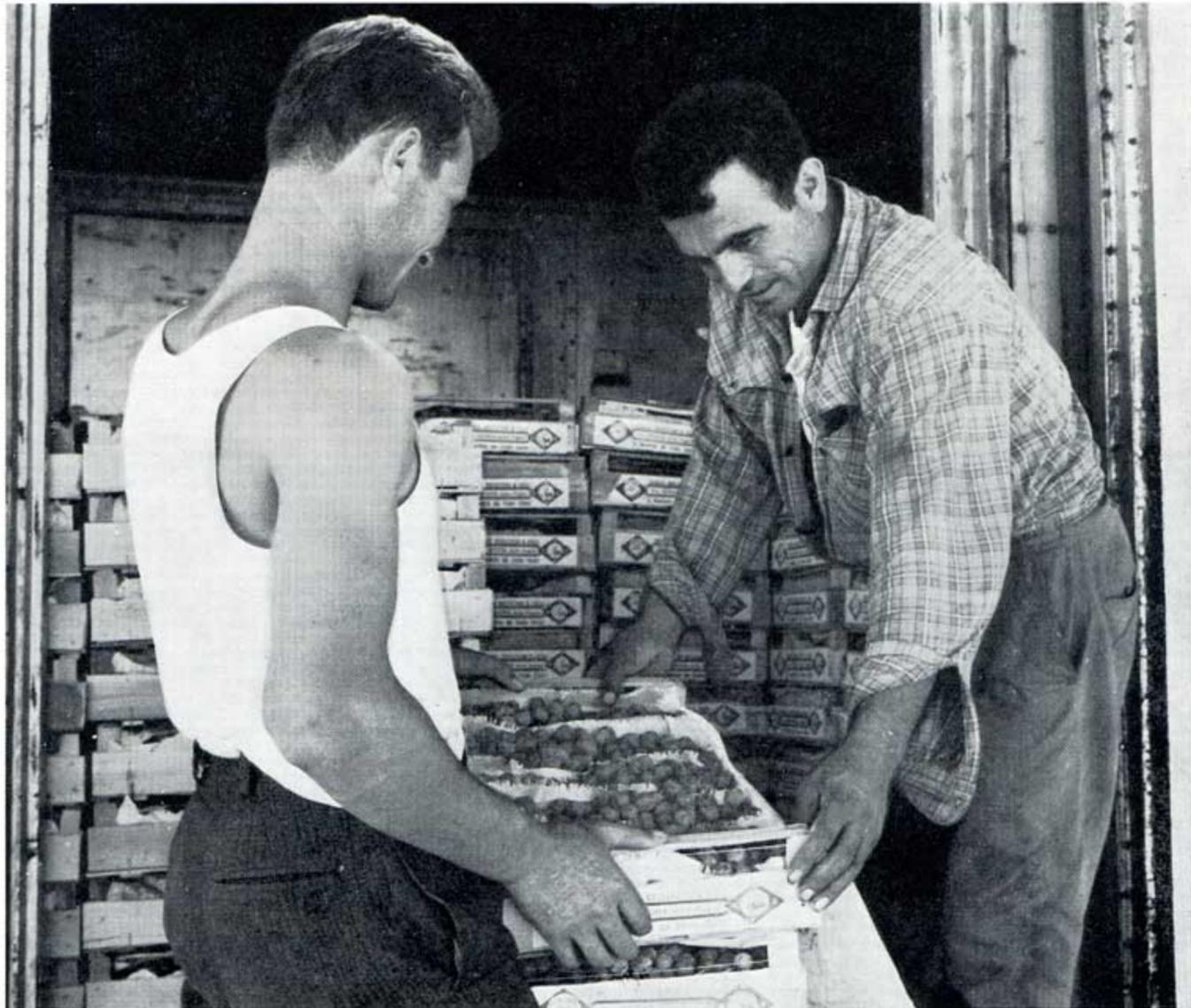
GRACE AUX CHEMINS DE FER

L'Europe met sur nos tables la fraîcheur
de ses fruits et de ses primeurs

Plus personne ne nie que notre pays ait atteint, au cours des dernières années, un des niveaux de vie les plus élevés de l'Europe, sinon du monde. Les indices en sont remarquables en des domaines si multiples qu'il apparaît superflu de les vouloir dénombrer. Celui de la table n'est pas des moindres, encore qu'il soit le moins spectaculaire de tous. On mange bien, en Belgique. Et non seulement au restaurant qui soutient souvent la comparaison avec la meilleure cuisine étrangère, mais dans la plupart des foyers. Il n'est pas exagéré de dire que, depuis la fin de la première guerre mondiale, l'alimentation de notre population a subi une mutation lente mais heureuse. La génération actuelle se nourrit incontestablement mieux, quoi que l'on puisse dire, parce que plus diversément, que les précédentes. Cela tient à des causes nombreuses, parmi lesquelles l'accroissement des échanges européens, voire mondiaux, et plus particulièrement des produits agricoles, des fruits et des primeurs.

Il y a moins d'un demi-siècle, l'orange était un fruit de luxe que l'on ne voyait guère paraître, dans les foyers modestes, qu'à l'occasion des fêtes de fin d'année. La tomate était rare, l'artichaut et le poivron pratiquement inconnus. Quant aux fruits, qui, dans notre pays, à l'exception de quelques privilégiés, pouvait se vanter d'avoir savouré une figue fraîche, voire une banane ?

A présent, le public n'éprouve aucune surprise à trouver, chez le marchand, en toute saison, fruits en abondance et légumes de toute fraîcheur : oranges et mandarines d'Espagne au cœur de l'hiver, choux-fleurs d'Italie, endive, épinard ou salade de Provence, artichaut de Roussillon, haricots dans la primeur d'avril et de mai, abricots, cerises, pêches et fraises dès le mois de mai. En octobre et en novembre, le raisin d'Italie est encore posé sur nos tables. Les parfums des vergers de l'Eyreux ou de la Durance,



Mûris les coteaux de Toscane, peut-être de la Sicile ces raisins italiens seront pour nous le plus exquis des desserts.

du Pô ou de l'Ebre pénètrent en nos demeures avec la saveur de leurs fruits et l'arôme des jardins avec celui des légumes tendres.

Cette abondance et cette diversité qui nous enchantent ne sont possibles que grâce à la rapidité des communications. C'est ici que les chemins de fer jouent un rôle essentiel. Il importe, en effet, si l'on veut garder au fruit ou au légume toute sa fraîcheur et donc toute sa saveur, que, cueilli dans une plantation d'Espagne ou d'Italie, récolté dans les jardins du Rhône, de l'Aveyron ou de la Garonne, il soit acheminé vers sa destination dans les plus courts délais.

Or, sait-on que pour les plus longues distances, du ramassage à la distribution,

il ne s'écoule guère plus de 48 heures, très souvent moins ? Les produits italiens sont rendus dans les 24 heures de Chiasso à Bruxelles, ceux d'Espagne nous viennent de Hendaye dans les 36 heures.

Réglé comme un mécanisme d'horlogerie.

Il serait certes trop long et hors de notre propos de décrire par le menu les opérations diverses qui, dans un minimum de temps, amènent du verger ou du jardin la pêche provençale, la poire juteuse de la Durance, le raisin italien, la prune espagnole et le melon de Cavillon dans le cabas de la ménagère. Des dizaines de camions ratissent la campagne, apportent



les récoltes aux coopératives, où les fruits et les légumes seront sélectionnés, triés, mis en caissettes pour être transportés aux gares d'expédition. Les trains rouleront ensuite toute la nuit et tout le jour. Des cheminots, tout le long du parcours, assureront la bonne marche des trains. Ceux-ci, dans un délai extrêmement court, aboutiront à Bruxelles, à la gare de Tour et Taxis.

Selon la qualité de la marchandise transportée, sa résistance ou sa délicatesse, s'impose l'emploi de divers types de wagons. Il n'y a pas si longtemps, les pommes de terre, par exemple, ou les agrumes étaient acheminés en vrac dans des wagons ordinaires. A présent, ils sont le plus souvent transportés en sacs ou en filets légers qui assurent une manipulation plus aisée et plus rapide et par là même moins coûteuse. Certains légumes ou tels fruits demandent des wagons isothermiques. La compagnie Interfrigo et les compagnies travaillant pour son compte mettent des wagons frigorifiques à la disposition des expéditeurs. Les expéditions en provenance d'Espagne posent de sérieux problèmes dus à la différence d'écartement des

▲ *Fraîcheur et saveur, ces magnifiques pêches de l'Eyrieux et ces primeurs des jardins du Rhône ont vraiment passé la promesse de leur fleur. Grâce au train, elles sont, presque du jour au lendemain, à la disposition de la ménagère belge.*

◀ *Châteaurenard est l'un des principaux marchés-gares de la Provence. N'y a-t-il pas là de quoi décourager la plus chaude palette d'un Cézanne ou d'un Van Gogh ?*

Dès leur arrivée à Bruxelles Tour et Taxis, fruits et primeurs sont acheminés vers les marchés matinaux. ▼





Un parc d'essieux espagnols en gare d'Hendaye.

voies du réseau de ce pays et de celui des réseaux européens. Les voies espagnoles ont, en effet, plus de 23 cm de plus en largeur que l'écartement européen normal. Les fruits et légumes espagnols à destination de la Belgique passent, à plus de 95 pour cent, par la gare frontière française de Hendaye. Pour la seule campagne des agrumes d'octobre 1965 à mars 1966, plus de 76.500 tonnes de fruits à destination de la Belgique ont été importés par cette gare qui traite également une grande partie du trafic vers la Grande-Bretagne et les Pays-Bas, ainsi qu'une partie du trafic vers la France elle-même, l'Europe centrale et la Scandinavie. Or, parce que longs, coûteux et nuisibles à la bonne qualité de la marchandise sans utilisation d'emballage onéreux, les transbordements de wagons à wagons doivent être dans la plus large mesure possible évités. Au total, moins de 1.100 tonnes ont été transbordées manuellement. Près de 66.500 tonnes ont été transportées par wagons à essieux interchangeables fournis par la compagnie espagnole Transfesa. Cela signifie, en d'autres termes, que les wagons espagnols, dès leur entrée en gare de Hendaye, sont amenés sur une voie latérale, soulevés par des vérins prévus à cet effet et leurs essieux changés pour permettre leur circulation sur le réseau européen.

L'opération peut paraître compliquée. Elle est pourtant des plus simples. Les essieux adaptés à l'écartement espagnol

sont démontés par des équipes de travailleurs spécialisés et des essieux du modèle européen remontés en moins de ...cinq minutes. Il arrive que, dans ce court laps de temps, les ouvriers remplacent même un sabot de frein ou une lame de ressort. Pendant les mois de « pointe », les équipes de la gare de Hendaye traitent une moyenne de vingt wagons à l'heure.

C'est bien là l'exemple le plus typique de la célérité avec laquelle les sociétés de transports ferroviaires traitent les marchandises qui réclament une manipulation et une expédition accélérées. La plupart des transports de fruits et de légumes sont, au surplus, acheminés par des trains TEEM qui sont aux marchandises ce que les trains TEE sont pour le service des voyageurs : des trains ultrarapides.

Une activité exemplaire.

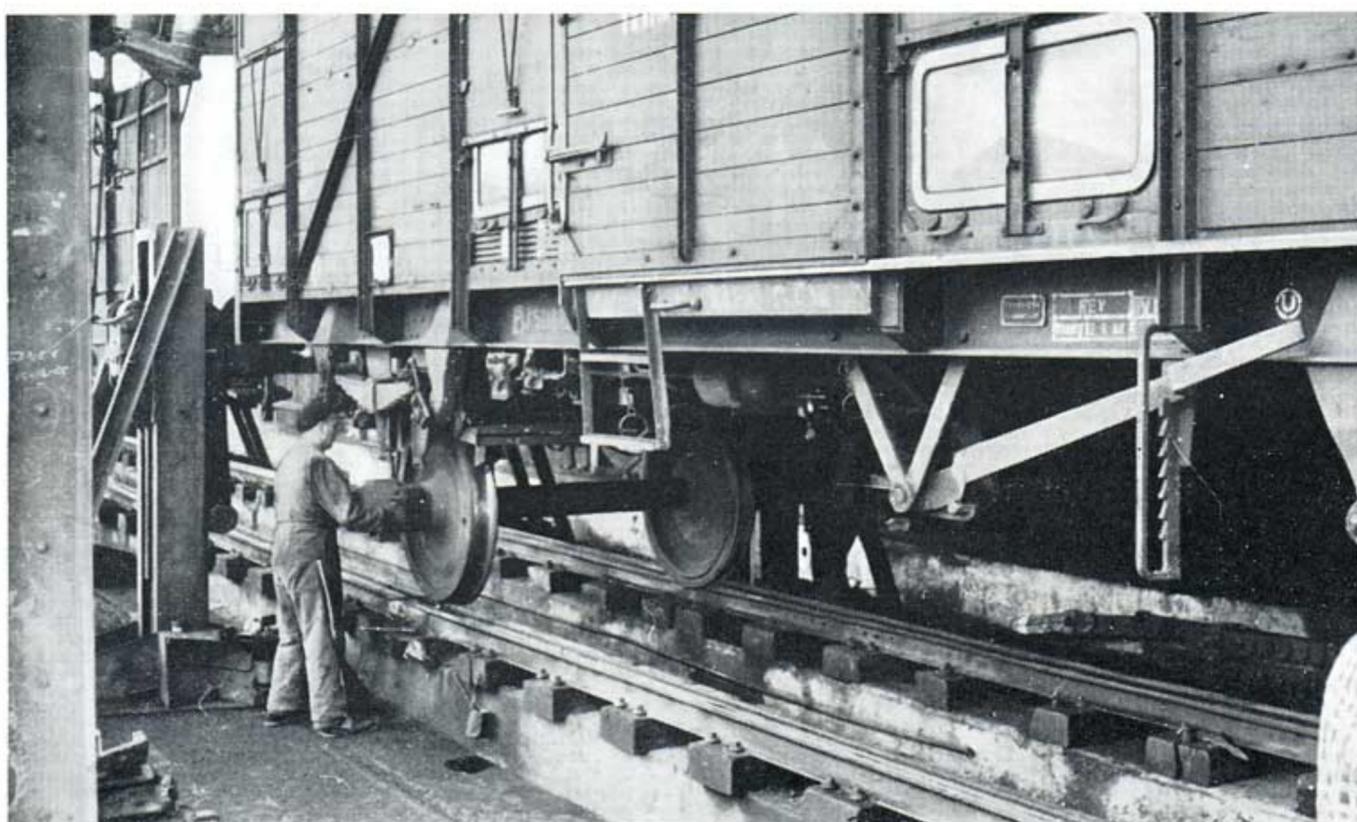
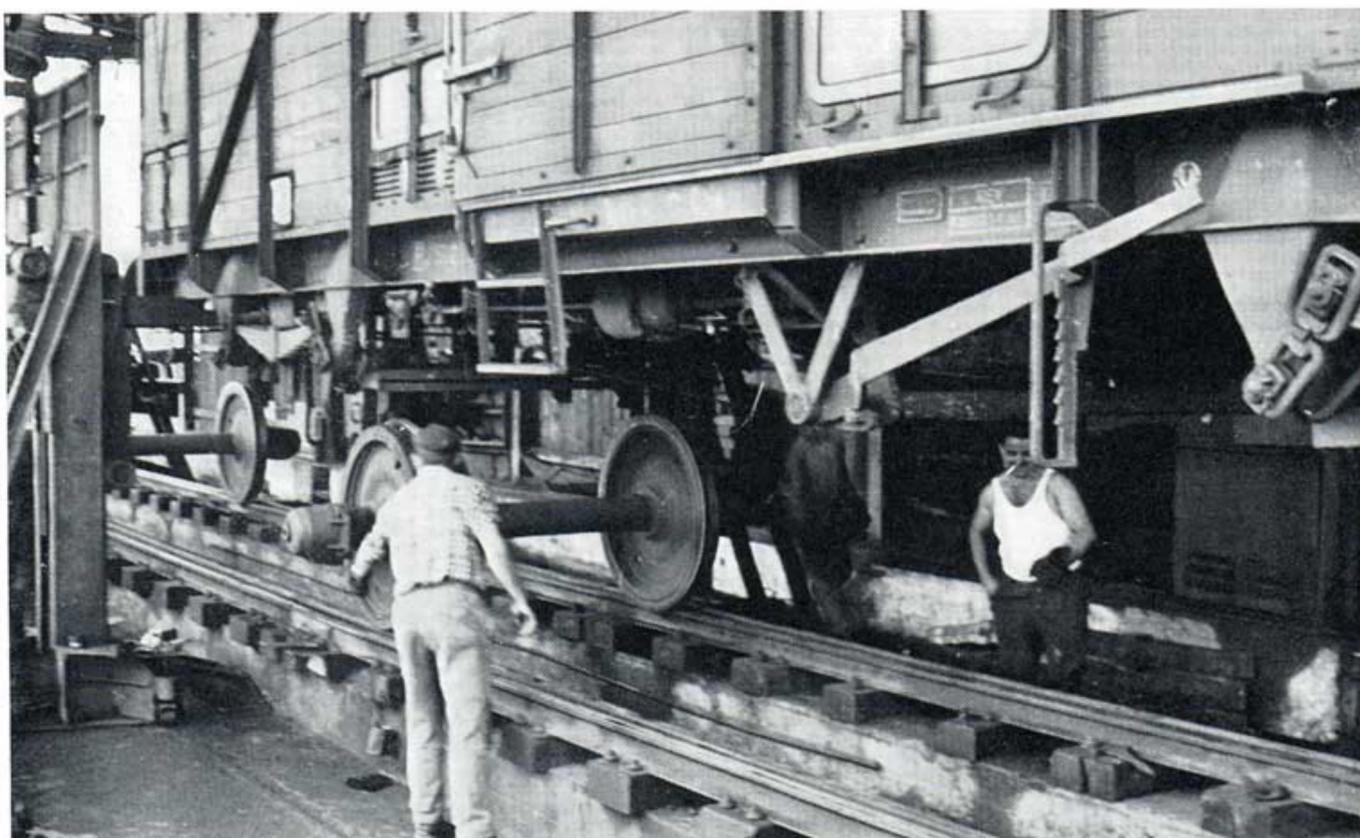
La plupart des transports destinés à la Belgique aboutissent à Bruxelles, à la gare de Tour et Taxis. En bonne saison, cette gare reçoit de 110 à 180 wagons par jour. La moyenne journalière est toutefois de 60 à 70 wagons. Au cours de l'année dernière, la gare de Tour et Taxis a reçu 13.346 wagons représentant 154.592 tonnes de marchandises (fruits et légumes).

En un peu plus de cinq ans, l'activité de la gare en ce domaine a presque doublé. En 1960, en effet, elle recevait 80.224

tonnes de fruits et légumes, comprenant 5.318 tonnes de bananes, 56.190 tonnes d'autres fruits et 18.716 tonnes de légumes (y compris 7.216 tonnes de pommes de terre). La progression était continue : 89.417 tonnes au total en 1961, 123.112 tonnes en 1962, une légère chute avec 109.560 tonnes en 1963, puis une remontée spectaculaire en 1964 avec 136.790 tonnes. Pour 1965, nous avons dit que le total s'était élevé à 154.592 tonnes, à savoir 5.870 tonnes de bananes, 120.924 tonnes d'autres fruits — soit plus du double de la quantité reçue en 1960 — 27.798 tonnes de légumes (dont 4.018 tonnes de pommes de terre). Il apparaît déjà que les chiffres de 1966 seront encore en progression.

Dans le même temps, on constate une progression moindre du nombre des wagons utilisés : 9.213 en 1961 et 13.346 en 1965. La disproportion vient du fait que le matériel est utilisé plus rationnellement et que, pour une autre part, les wagons mis à la disposition des utilisateurs offrent à la fois une plus grande capacité de contenance et un meilleur aménagement intérieur.

Il ne suffit pas d'amener ces wagons à quai, en gare de Tour et Taxis, pour que tout soit dit. Les arrivages ont lieu aux premières heures du jour. Dès lors, plusieurs agences en douanes importantes s'affairent avec les préposés de l'administration au dédouanement des marchandises. Celles-ci étant au plus haut point périssables, les opérations doivent aller



Quelques tours de clé et le lourd essieu est détaché du wagon. Il sera aussitôt remplacé par un jeu d'essieux à l'écartement européen. Ainsi, les convois espagnols n'ont-ils pas à être longuement immobilisés à la frontière. Tout a été prévu pour que les envois de fruits et légumes soient acheminés dans les délais les plus courts.

très vite et se faire dans les heures qui suivent la réception en gare. Interviennent pourtant encore les fonctionnaires de l'Office national des produits agricoles et de l'horticulture (Ondah) qui, pour le compte du ministère de l'Agriculture, s'assurent de la parfaite conservation des fruits et des légumes et veillent à ce qu'ils soient propres à la consommation. Toute marchandise avariée ou simplement suspecte doit être détruite. Il y va de la santé de la population.

Quelle que soit l'importance des arrivages, si l'on veut que la marchandise soit redistribuée toute fraîche sur les marchés

belges par les grossistes, les opérations de dédouanement, de vérification, de déchargement, doivent s'accomplir dans un minimum de temps. Que l'on se représente l'activité des quais et des cours de la gare de Tour et Taxis où plusieurs centaines de camions doivent être chargés entre 5 et 8 heures de la matinée.

Un grand marché national ?

Déjà fort ancienne, la gare de Tour et Taxis, il faut le reconnaître, n'avait pas été prévue pour un trafic d'une telle intensité. Si les importateurs marquent leur satisfaction sur les délais d'acheminement des marchandises, quelques-uns déplorent parfois les conditions de travail à la réception.

Ces conditions ne dépendent pas des seuls chemins de fer qui s'emploient, dans toute la mesure du possible, à en atténuer les inconvénients. Un marché comme celui de Bruxelles se doit de posséder dans le plus bref délai, des halles appropriées, comme cela s'est fait à l'étranger, à Lyon, par exemple, bientôt à Paris. La ville de Bruxelles envisage de construire un grand marché couvert qui serait digne de son importance de capitale européenne. Ce marché serait installé sur les terrains de l'ancienne usine à gaz à Laeken, aux portes mêmes de la ville. La S.N.C.B., pour sa part, collaborera à la réalisation des raccordements modernes nécessaires.

L'emplacement choisi pour le nouveau complexe apparaît fort heureux, pour de nombreuses raisons qui sont évidentes. L'une des plus importantes est l'acheminement aisé par la proximité du complexe ferroviaire bruxellois et du fait que les installations de réfrigération y sont comme à portée de la main.

Ajouterons-nous que les importateurs, dès qu'ils seront pourvus de cet instrument indispensable à leur marché, parlent d'augmenter fortement leurs importations ? Certains estiment qu'une nouvelle rationalisation s'imposera, tôt ou tard, dans les expéditions et dans la redistribution. Ils songent à l'uniformisation des types d'emballage et à l'extension de la palettisation. Là encore, l'aide que pourront leur apporter les chemins de fer sera infiniment précieuse.

Ces quelques notes, fort brèves, n'ont voulu qu'éclairer rapidement un des secteurs les moins connus du commerce international de notre pays, auquel l'administration des chemins de fer attache une grande attention et apporte une collaboration essentielle.