



Mercredi matin, 6 heures. Les rues sont encore pratiquement désertes. Ici et là, quelques voitures passent à toute vitesse, des travailleurs matinaux attendent les premiers bus. Dans la cour à marchandises de la gare de Bruxelles Tour et Taxis, on travaille déjà. Des voitures particulières, des camions de toutes tailles franchissent les grilles d'entrée et se rangent le long des wagons répartis sur les 14 voies de réception.

On discute, on brandit des papiers de toutes les couleurs, on ouvre les lourdes portes des wagons frigorifiques et l'on décharge, caisse par caisse, les pêches, prunes, cerises, courgettes et pastèques de la Méditerranée.

Là, un camion passe de wagon en wagon, s'arrête, repart; douaniers et spécialistes du contrôle phytosanitaire y exécutent leurs tâches quotidiennes de vérification. En contrebas, dans

une longue file d'échoppes, les intermédiaires exposent les marchandises venues tout droit du soleil. Crayon en main, ils notent les ventes, évaluent les stocks et décident de nouvelles importations.

7 heures: l'animation monte en flèche; il est vrai que le mercredi est jour de grand marché. On fait la file pour emporter sa cargaison de fruits et légumes.

7 heures 30: le marché bat son plein. Il continuera jusqu'à 10 heures; à ce moment, le calme revient, mais toute la journée, les camions viendront prendre leurs charges avant de rayonner vers toute la Belgique pour livrer les pommes, poires, oranges, mandarines, citrons, choux-fleurs, salades, pois, pommes de terre hâtives, abricots, raisins, fraises, cerises, prunes, noix, châtaignes, etc...

## 200 wagons.

Une bonne partie de ces produits que nos horticulteurs ne nous fournissent pas ou en quantité insuffisante, nous arrivent de l'étranger par chemin de fer. Tour et Taxis, la plus importante gare fruitière belge, voit passer chaque année des milliers de tonnes de fruits et légumes que les producteurs italiens, espagnols et français nous envoient.

D'autres pays contribuent encore à cet approvisionnement, et on peut lire, parfois, sur les documents de transport, des noms de gares bulgares, hongroises, grecques... Mais il ne s'agit là que de transports irréguliers et de bien moindre importance.

En moyenne, 200 wagons attendent chaque jour les camions des grossistes. Cependant, ce chiffre fluctue selon les saisons: l'hiver connaît un rythme plus lent que l'été où, pendant plusieurs semaines, on atteint des pointes de 300 wagons par jour. Les périodes de grande animation correspondent à celles où, dans les pays chauds, on procède à la récolte: juillet-août pour les pêches, septembre pour les raisins...

On pourrait croire qu'il s'agit là uniquement de wagons frigorifiques, puisque nous parlons de marchandises périssables. Effectivement, les «frigos roulants» constituent la majorité du matériel utilisé. Certains produits, cependant, qui se conservent plus facilement, effectuent le voyage en wagons ordinaires. On peut noter encore les véhicules très spéciaux affectés toute l'année au trafic des agrumes: le réseau espagnol n'ayant pas le même écartement des voies que nos pays, il a fallu construire des wagons à bogies interchangeables; ainsi, lors du passage de la frontière hispano-française, les véhicules sont pourvus de bogies à écartement standard, opération plus simple et moins coûteuse que le transbordement de la marchandise.

## Patte blanche.

Les trains Trans-Europ-Express-Marchandises affectés à ce trafic arrivent donc à Bruxelles. Là, avant que les grossistes ne prennent livraison des produits, on procède à des contrôles importants.

Contrôle phytosanitaire d'une part. L'Office National des Débouchés Agricoles et Horticoles, organisme lié au Ministère de l'Agriculture, a déterminé des normes de qualité que l'expéditeur doit respecter scrupuleusement. Ainsi, par exemple, les raisins doivent-ils avoir une teneur en sucre de 12% au moins, le diamètre minimum des pêches AA ne peut être inférieur à 8 centimètres... Il s'agit là de mesures prises dans l'intérêt des consommateurs et que les spécialistes de l'Ondah veillent à faire respecter. Au-delà de ce contrôle que nous appellerons «de calibre», les mêmes vérificateurs s'assurent de la bonne santé des produits. Il ne s'agirait pas d'offrir à la consommation des fruits extérieurement satisfaisants, mais qui porteraient, sans que quiconque en soit responsable, une quelconque maladie. L'Ondah dispose à cet effet, et si besoin est, d'un laboratoire spécialisé installé dans la cour même de la gare. Là, toutes les analyses utiles peuvent être pratiquées, et les produits jugés impropres à la consommation ou non conformes aux données légales y sont refusés sans excuse.

Au même moment, on procède au contrôle douanier. Après vérification des déclarations qui ont accompagné la marchandise, les douaniers vont pratiquer un contrôle établissant la conformité du chargement par rapport aux documents.

En fin de compte, ce n'est que sur avis favorable des services sanitaires, et si de leur côté, ils n'ont rencontré nulle fraude que les douaniers accorderont la mainlevée, en d'autres termes, un visa de déchargement.

Il s'agit là d'une tâche ardue, eu égard à la cadence de travail.



## Plus vite.

Bien sûr, les fruits voyagent en wagons frigorifiques. Nul ne peut prévoir, cependant, ce qu'il en adviendra sur l'étal du maraîcher. Des fruits bien mûrs, «à point», retardés par un contrôle mal organisé deviendraient immangeables, sinon invendables. Et tous les services l'ont bien compris, qui s'efforcent d'accélérer les opérations de contrôle et renforcent leurs équipes aux périodes de pointe. Ils apportent de la sorte leur appui aux efforts réalisés par les chemins de fer des différents pays concernés.

En effet, la grande majorité des chargements sont conduits à destination par les trains les plus rapides, en régime de délai garanti, c'est-à-dire selon un plan d'acheminement pré-établi et scrupuleusement respecté. Les fruits et légumes viennent d'Italie (et même de Sicile!) en deux jours, de France et d'Espagne en un jour! Et il s'agit là d'une certitude: même quand les cols alpins sont fermés, en hiver, le train passe. L'avantage apparaît clairement: sauf incident chez le producteur, l'approvisionnement ne connaît pas de rupture, les trains arrivent dans les délais établis.

La vitesse de livraison, les contrôles sanitaires, tout cela est, bien entendu, nécessaire lorsqu'on touche un marché aussi important.

## Achetez les beaux fruits!

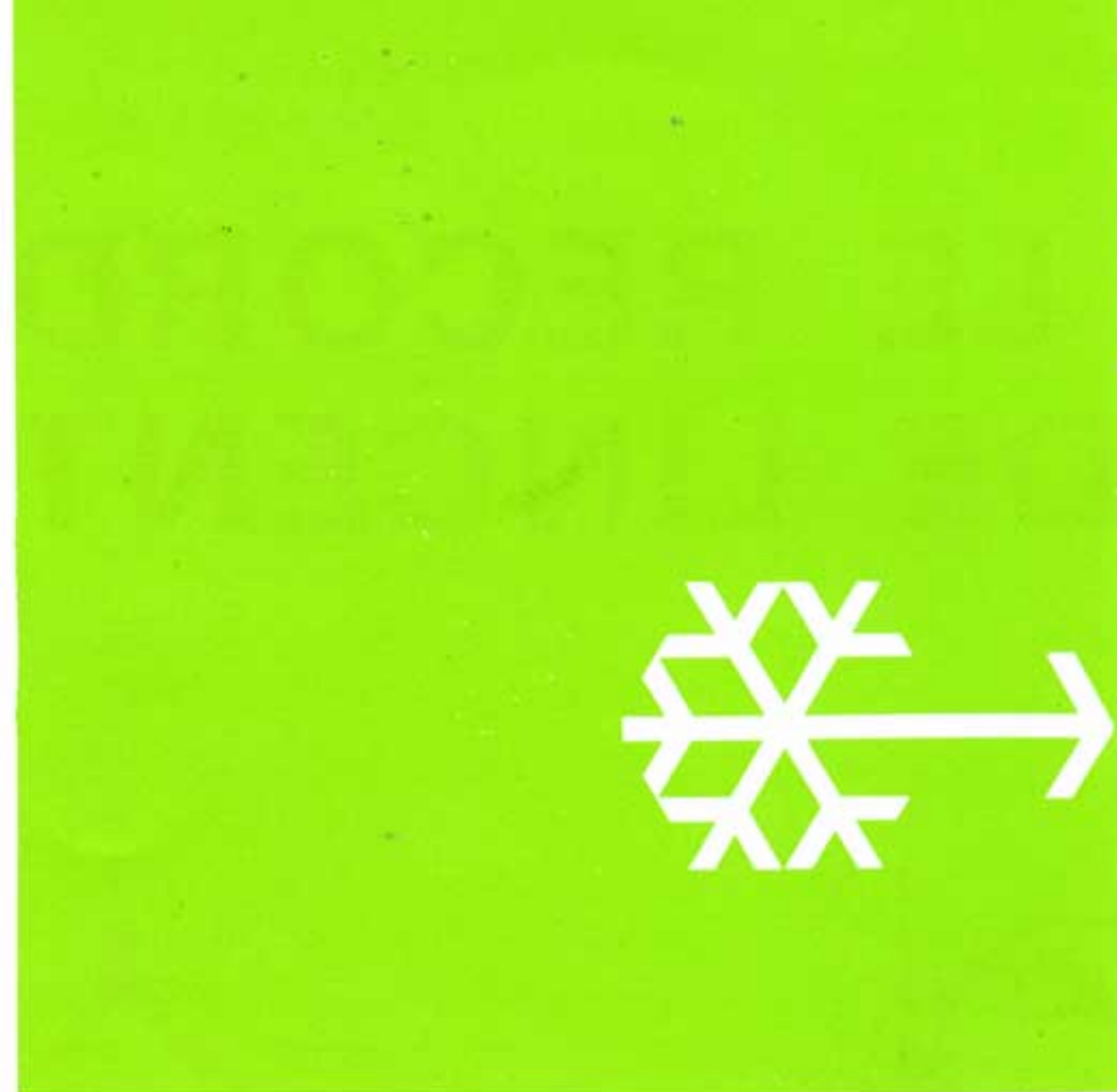
Les wagons rangés dans la cour, le chemin de fer se retire... ou presque. Il garde un œil vigilant sur les 14 voies, et veille à la bonne marche des manœuvres. Mais il laisse aux intermédiaires, grossistes et acheteurs place libre pour organiser le marché.

Lundi, mercredi, vendredi: grand marché. Le destinataire prélève cinq plateaux de fruits et légumes dans les wagons qu'il a achetés et les expose dans l'échoppe qu'il occupe en contrebas de la cour. Le marché conclu, les acheteurs reçoivent toutes les indications utiles pour manœuvrer leurs camions et prendre livraison. A cinq heures (le matin!), on compte déjà près de 80 camions dans la cour. L'animation grandit au fil des heures, et, passé la pointe de 10 heures, la cour connaît encore une certaine activité.

On peut aisément imaginer les difficultés causées par ces déplacements de véhicules lourds. Dans l'intérêt des utilisateurs, la S.N.C.B. a entrepris divers travaux d'aménagement parmi lesquels la construction d'un passage à niveau permettant d'instaurer un sens unique giratoire. Les échoppes dont nous parlions plus haut ont été construites à l'initiative de la «Coopérative des Importateurs de fruits et légumes» COMARFEL; cette mesure contribue à améliorer les conditions dans lesquelles se déroulent les transactions commerciales entre les importateurs et leurs clients. Ainsi, le marché qui, par la force des choses, s'est installé en gare de Bruxelles Tour et Taxis et qui n'a cessé de se développer au fil des années, s'est vu doter d'un équipement fonctionnel. L'action du chemin de fer ne se limite cependant pas au transport; il faut encore veiller, chaque jour, à ce qu'en toute simplicité, les usagers respectent la discipline tant en ce qui concerne la circulation que le stationnement des véhicules.

## Dernier maillon.

Il nous reste à croquer les pommes douces, presser les oranges, dénoyauter les prunes... tous gestes quotidiens dont la banalité nous cache le travail accompli. On n'imagine pas que tant d'hommes, de machines, de papier, d'efforts aient été nécessaires. On ne pense même pas qu'à l'instant précis où le maraîcher pèse notre grappe de raisins, le processus n'est pas terminé. Car une fois les wagons vides, le chemin de fer doit encore ajouter un maillon à la



chaîne. On forme des trains, on répartit le matériel selon les destinations; on expédie aux producteurs ces «super-emballages» qui reviendront quelques jours plus tard avec une nouvelle charge, continuant cette rotation vitale.

Se rendre compte, c'est difficile! Du chargeur au routier, de l'aiguilleur au douanier, des centaines d'hommes ont ouvert la voie à quelque 200.000 tonnes annuelles de fruits et légumes.

En travaillant de concert avec les importateurs, le chemin de fer a rempli une mission de service public dont chacun se félicite, producteur comme consommateur. Mais il y a aussi les douaniers et délégués de l'Ondah qui, dans des conditions difficiles, s'efforcent de libérer les marchandises le plus promptement possible; eux aussi jouent un rôle — et non des moindres — dans cette longue chaîne.

