

des porcs belges pour

Si vous passez vos vacances en Italie, si un soir, à l'hôtel, vous commandez un plat à base de porc, peut-être mangerez-vous un produit belge!

En effet, notre papays exporte vers la botte transalpine bon nombre de ces animaux dodus. Pas des petits cochons roses, non! De solides bêtes sélectionnées par l'exportateur en fonction de leur poids: de 115 à 180 kilos.



Depuis novembre 1970, certaines gares françaises envoyaient en direction de Modane de pleins wagons d'animaux vivants.

Les porcs belges partaient aussi vers l'Italie, mais leur trajet présentait quelques problèmes. De l'élevage, on les transportait par camion à Lendelede où ils subissaient un premier contrôle vétérinaire. De nouveau, on les chargeait dans ces camions grillagés pour prendre, cette fois, la direction de la douane. Arrêt à Mouscron pour contrôle. Puis nouveau départ vers Tourcoing où l'on procédait au transbordement des animaux dans des wagons couverts de grande capacité au préalable équipés d'une litière adéquate. Et recontrôle!

On le voit, les opérations se multipliaient et les risques de contamination, de maladie, de mort étaient grands.

Depuis quelques mois, la S.N.C.B. est entrée dans le jeu. Elle pouvait apporter à l'organisation de ce trafic quelques améliorations notables. Si les formalités administratives étaient aliénantes dans le passé, le transport par fer contribue à les simplifier: un seul contrôle sanitaire au départ, un contrôle douanier unique avant le passage en France; les opérations de chargement y ont aussi gagné: ayant quitté l'élevage en camions, les animaux sont transbordés une seule fois: de camion à wagon. Et jusqu'au terme du voyage, ils occuperont le même véhicule.

La formule apporte donc un avantage très sensible lorsqu'on calcule le prix de transport: l'embarquement immédiat dans les wagons élimine les délais importants d'immobilisation du personnel et des camions pendant les contrôles.

La solution „fer” était donc avantageuse à tous égards.

Mais de quelle gare lancer ce trafic?

La situation géographique des centres d'élevage n'offrait pas d'alternative: il fallait trouver dans la région de Courtrai la gare présentant les meilleures conditions de travail. A Lendelede, St.-Katharina, Heule et Lauwe, on préféra Marke, dont les 175 mètres de voie permettent le chargement d'une rame de 10 wagons et où l'absence de trafic régulier présente quelques avantages notoires.

De fait, Marke est une toute petite gare où s'arrête, toutes les heures (ou presque) un train roulant vers Courtrai ou venant de cette gare importante pour aller longer la frontière française par Mouscron et refermer la boucle en direction de Tournai. En ce qui concerne les marchandises, on n'enregistre plus d'autre trafic. De ce fait, le chargement ne doit suivre d'autre horaire que celui du départ; voilà sans conteste un argument positif lorsqu'il s'agit d'animaux vivants.

En outre, Marke, à trois kilomètres de Courtrai, est reliée à la gare de formation comme par un raccordement de particulier. Enfin, il faut encore tenir compte de la proximité d'un réseau routier fort pratique: routes nationales de Courtrai à Ypres et à Bruges, autoroute E3, et bientôt, routes rapides de Courtrai à Furnes et à Zeebrugge. La remarque est importante: la gare de départ tient lieu de centre de regroupement, les éleveurs étant établis dans cette même région.

l'Italie

Par exemple...

Conditions réunies, accord passé, Marke est donc aujourd'hui la „rampe de lancement“ des trains d'animaux vivants destinés à l'Italie.

Nous sommes allés, un mercredi de mars, voir sur place comment s'organise le transport. A notre arrivée, trois wagons attendaient, sur une voie en cul de sac, l'arrivée de leur chargement. Dans l'un d'entre eux, quelques porcs dormaient déjà sur la litière de sable épandu sur le plancher. Les wagons de type Gas ont une surface de chargement de 40 m². Cela convient très bien pour le transport de quelque 80 bêtes. Quinze heures: deux camions arrivent, où les animaux sont répartis en deux étages. Le transporteur gare le véhicule le dos au wagon et abaisse, à hauteur de plancher, une passerelle flanquée de deux garde-fous.

Ouverture des portes. Les porcs ne semblent pas conscients d'une nouvelle liberté. Il faut aller les déloger, les tirer de leur sommeil, bousculer les réticents. Si notre journal possédait un moyen de reproduction du son, la relation serait plus saisissante: les animaux rechignent, protestent, crient, et c'est tout à peine si le camionneur ne doit pas crier plus fort qu'eux pour qu'ils prennent le chemin du wagon.

Le chargement de 160 porcs environ dure une vingtaine de minutes. On ferme les portes, on remplit les papiers. Bon à rouler. Une motrice vient ébranler les wagons pour les conduire à Courtrai-formation. Là, un vétérinaire procédera au contrôle sanitaire avant que les portes ne se ferment définitivement sur les quelque 30 à 35 tonnes de jambons, côtelettes, lard et pieds de porc encore vivants.

Il est 17 heures 50. Au centre de formation, on a placé les wagons dans un train complet qui peut alors prendre le départ en direction de Mouscron. Là, contrôle douanier. Tout le train y passe. Lors des premiers envois, ce contrôle était effectué à Courtrai même. Quelques problèmes de déplacement ont fait changer d'optique.

La frontière est passée, les wagons belges atteignent Tourcoing. Une nouvelle fois, on va les placer différemment selon leur destination. Nos trois wagons chargés de porcs prennent place dans un train qui, à 20 heures 02, partira pour Modane.

Deuxième jour: aux portes de l'Italie, douaniers et vétérinaires entrent une nouvelle fois en action. Il est 15 heures 42; tampons et certificats s'ajoutent aux documents qui accompagnaient les wagons depuis la frontière belge. De Modane, les wagons partent vers leur destination finale, et l'on peut compter que le vendredi, c'est-à-dire le troisième jour, on dépecera les porcs belges dans un quelconque abattoir italien.

Les premiers chargements du genre ont quitté la Belgique en septembre 72. En juillet, déjà, tout était prêt, mais pendant une partie de l'été, le trafic est suspendu: la chaleur particulièrement forte ferait courir de plus grands risques au chargement. Pendant six mois, on a expédié en Italie 279 wagons chargés de porcs. La moyenne s'établit donc à 46 wagons par mois. En fait, cette moyenne est bien plus proche de 50, et dépasserait même ce chiffre si la récente crise monétaire n'avait mis un frein aux expéditions du mois de février.

Voilà donc un trafic qui rend un peu de vie à la gare de Marke, entre la Lys et le bourg. Un trafic qui fait honneur au pays, car — il faut bien l'avouer — nous avons trouvé ces cochons bien propres!



*Deux camions, 160 porcs vivants.
Tout est prêt
pour le chargement.*

*Dans le wagon fermé,
la litière de sable
attend les occupants.*

*Le pont est presque franchi.
Dans un moment,
ce sera le long voyage.*

