

LE TRAIN POISSONNIER

Depuis de nombreuses années, un train qu'on peut appeler "poissonnier" quitte Ostende et Zeebrugge chaque jour ouvrable. Unique en son genre, ce train rend d'incontestables services aux grossistes en poisson établis dans les minques de ces deux ports de pêche.

Le poisson est sans doute le produit frais le plus délicat à transporter. Il faut l'acheminer vite et dans des conditions optimales pour ne pas nuire à sa qualité. Car les destinataires, poissonniers détaillants et restaurateurs, misent essentiellement sur la fraîcheur de ce qu'ils vendent ou servent à leurs clients.

Au cours des années 70, le trafic ferroviaire de poisson a accusé un rude coup; il perdit de 1970 à 1979 une partie de son volume. Cela tient aux faits qu'un groupe de grossistes a créé son service propre de transport par route et que le marché a connu une profonde mutation, une orientation vers la vente de poisson en filets prêts à cuire au lieu de poisson "brut".

Le train poissonnier a franchi le cap et l'on a enregistré en 1980 un volume total de plus de 3.000 tonnes transportés au départ des deux minques, ce qui correspond - car cela se fait sous régime de détail - à environ 53.000 envois.

Les wagons sont chargés tous les jours en fin d'après-midi aussi bien à Zeebrugge qu'à Ostende. La SNCB les transfère ensuite à Bruges. La "reine des plages" en remet la majeure partie, environ 2.500 tonnes, tandis que Zeebrugge intervient pour 550 tonnes par an.

Le trafic n'est pas égal d'un bout à l'autre de l'année. La période hivernale, de fin septembre à Pâques, est la plus productive. Chaque mercredi, 17 wagons Glms ou Idls sont concentrés à Bruges, 14 venant d'Ostende, les 3 autres de Zeebrugge. Les autres jours en voient moins, si bien que le total hebdomadaire atteint 45 wagons en hiver et 34 en été.

Bruges opère un éclatement de la rame pour diriger les wagons directs vers les grands centres du pays où on les décharge au petit matin. Tous les jours sauf le mercredi, Ostende charge un wagon entier à destination de Luxembourg, et constitue ainsi un volume annuel d'exportation d'un millier de tonnes. Précisons toutefois que ce wagon part quand-même certains mercredis; c'est alors à la demande des grossistes eux-mêmes, dont le service routier renonce à se lan-



cer sur les axes enneigés et verglacés. Le train vient ainsi à la rescousse des camions immobilisés.

Au retour, dès leur arrivée dans les minques, les wagons sont lavés et abondamment rincés. C'est une règle stricte que s'imposent les grossistes pour garantir un très haut niveau d'hygiène au transport de leur poisson.

Le train poissonnier est un outil utile à notre secteur national de la pêche. Celui-ci a rencontré ces dernières années d'importantes difficultés dues à la diminution nette de la richesse piscicole de nos eaux, à des limites imposées par les réglementations de la Communauté Européenne, et au renchérissement des carburants. Le chemin de fer peut aider ce secteur à opérer la reprise en contribuant, par un service de transport rapide et efficace, à la distribution sur les tables belges du poisson frais de la Mer du Nord.

Un coup d'œil sur les wagons

Nous avons plus haut mentionné deux wagons par leur codification UIC. Voici quelques détails à leur sujet.

Glms
wagon couvert de type courant à deux essieux à huit orifices d'aération d'une longueur utile de 8,03 à 8,25 m (selon les séries) à deux portes latérales apte à circuler à 100 km/h.

Idls
wagon réfrigérant à marée à deux essieux isotherme sans bac à glace à deux portes latérales d'une longueur utile de 8,03 à 8,57 m (selon les séries) apte à circuler à 100 km/h.



Le trafic en 1980			
		nombre d'envois	poids en tonnes
Ostende	intérieur	36.698	2.500
	international	1.020	
Zeebrugge		15.273	550