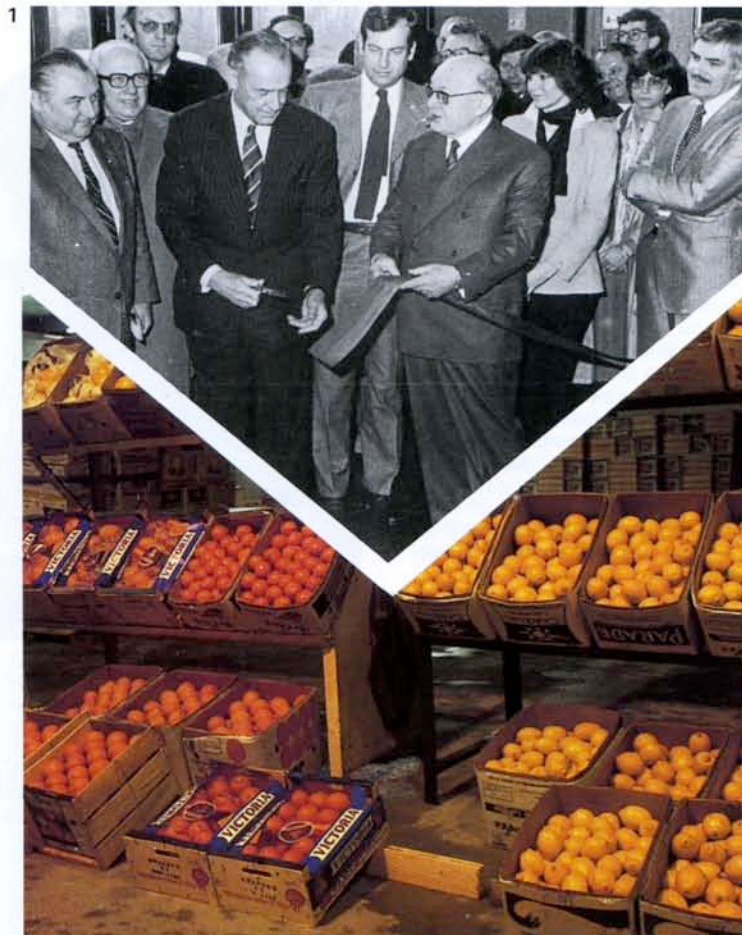




tonnes de soleil en train



Oranges, citrons, mandarines, bananes... notre soleil de table, venu des rivages méditerranéens, ou de plus loin encore. Qui pourrait, ou voudrait encore s'en passer? Voilà 30 à 40 ans, Saint Nicolaÿ déposait dans le soulier des enfants sages une ou deux

oranges; un prodigieux cadeau, un événement, surtout dans les classes sociales les moins favorisées qui trouvaient là l'unique occasion de l'année de se régaler d'un fruit aussi juteux que coûteux. Aujourd'hui, le panier de fruits termine presque chaque repas, le jus d'oranges soigne les coliques, nourrit de vitamine C, agrémenté les cocktails... Un produit de grande consommation, vraiment, comme la banane, le pamplemousse, le raisin, la mandarine du "10 heures", l'ananas découpé en belles tranches, la pêche gorgée de sucre, le kiwi qui relève les macédoines, etc.

Le geste d'achat, presque quotidien, au marché du quartier ou chez l'épicier, geste très simple, très rapide, trop peut-être, nous fait oublier tout le processus mis en œuvre pour que notre table prenne ainsi des couleurs: producteur, transporteur, importateur, grossiste... que de maillons indispensables pour nous rendre accessibles les délices des pays chauds!

Les importateurs bruxellois travaillent depuis le 5 janvier dernier dans un centre tout neuf, implanté aux limites de Bruxelles, où ils retrouvent des conditions de travail que l'essor de leur secteur leur avait fait perdre au détriment d'une expansion continue.

Le marché bruxellois de fruits, légumes et primeurs était installé aux halles, le long des boulevards d'Ypres et de Dixmude. Une partie des importations était traitée aussi en gare de Tour et Taxis où arrivaient les wagons expédiés notamment du bassin méditerranéen. Les importateurs avaient pu établir là, outre quelques échoppes, le minimum nécessaire d'infrastructure pour exercer leur activité. Mais ils étaient à l'étroit; la situation devenait réellement étouffante.



1 à 6: Inauguration officielle le 4 avril.

7: La SNCB a ouvert un bureau dans le bâtiment administratif.

Dans une circulation routière de plus en plus dense, à proximité du centre de la ville, avec un outil vétuste et en tout cas peu pratique, les importateurs se heurtaient à de nombreux problèmes techniques et ne pouvaient plus donner à leur activité les extensions logiquement prévisibles.

Dès 1977, quelques uns d'entre eux fondèrent la société coopérative Centre Européen d'Importations. Ils étaient en effet parvenus à intéresser les pouvoirs publics à leurs difficultés, si bien que la Ville et la Société Régionale de Développement de Bruxelles avaient accepté de participer pour moitié dans cette société, l'autre moitié étant aux mains du privé, c'est-à-dire des importateurs eux-mêmes.

La ville de Bruxelles, à ce moment, disposait d'un terrain libre voisin du marché de gros, au Quai des Usines, en direction de Vilvorde. Elle le mit à la disposition de la coopérative qui, de la sorte, put construire un centre d'importation bien conçu, moderne, spacieux. La construction commença en 1979 pour s'achever fin 1980, et le centre devint opérationnel dès le 5 janvier dernier.

Il s'agit d'un vaste hall d'entrepôt et de vente, d'une surface totale de plus de 20.000 m², divisé en 64 unités de stockage de 250 et 350 m²; les coopérateurs occupent une ou plusieurs de ces unités, selon la taille de leur entreprise et les besoins qui en découlent. Ajoutons à cela une galerie marchande où s'ouvrent les magasins des importateurs ainsi que des buvettes, un restaurant, des succursales de banques, etc. Enfin, un bâtiment administratif abrite les services de la douane et de l'ONDAH, les bureaux des agents en douane mandatés par les importateurs et ceux des représentants de firmes étrangères.

Un gare ferroviaire de 10 voies jouxte le complexe: elle peut accueillir 200 wagons, sans quai, les engins de manutention actuels suffisant pour décharger les wagons du niveau du sol. La gare routière dispose de quais de dédouanement où peuvent stationner simultanément 35 camions. En plus, le site compte encore divers parkings réservés aux usagers et aux clients: 250 camions et 300 voitures peuvent s'y garer.

Le CEI a été inauguré officiellement le 4 avril, environ un an et demi après l'ouverture du chantier. La finition n'était pas tout-à-fait achevée; en particulier, la gare ferroviaire ne disposait pas encore de toutes ses voies, mais les travaux se poursuivaient activement.

Les produits déchargés des wagons - et des camions - au CEI

nous arrivent principalement de France, d'Espagne et d'Italie. D'autres pays cependant entrent aussi dans les approvisionnements: la Hollande, l'Allemagne, la Hongrie, l'Angleterre, et des régions lointaines comme la Californie, qui nous envoie ses productions via Anvers. On peut compter qu'un tiers des produits importés atteignent le pays par voie maritime, et poursuivent leur trajet pour la plupart en camion.

Le chemin de fer intervient pour un tiers dans le transport de ces fruits et primeurs. Il détenait auparavant une part un peu plus importante, c'est vrai. Mais l'exiguïté des installations de Tour et Taxis (500 à 600 m² seulement), en regard de la croissance du marché, a entraîné ces dernières années un glissement net vers la route. Un revirement est possible dans le complexe du quai des Usines. Un administrateur de la coopérative le précisait lors de notre passage: "Je crois que les prix du chemin de fer sont plus concurrentiels, et qu'il y aura un retour vers le rail". Et un peu plus tard: "Nous souhaitons avoir une collaboration très étroite avec le chemin de fer, parce que c'est notre intérêt mutuel. Nous sommes liés".

La SNCB, il est vrai, a compris la valeur du projet qui lui était présenté. Avec des wagons fermés et du matériel frigorifique, elle est en mesure de transporter bien:

1



2



1-5: Déchargement d'une rame Transfesa.

2: Importation par route.

3-4-6: Equipements frigorifiques adaptés.

7: 64 modules pour 40 importateurs.

3





4



5

HALLS MOTTE	DE RIDDER
AMENGUAL	W. JONCKHEERE
COOL	VAN DE CASTEELE
MOEREMANS	
MAISON B.K.	
PAUWELS	
BELTRAN	VAN LIER
CARTON FRERES	
A. GOOSSENS	
A.V.M. FRUITS	PINOFRUITS
CENTRAL FRUIT	FRUITS-MONDE
GUIDO	D'HAESE
FYFFES SPIERS	SERVICE FRUITS
DE ROECK	J. FERRARI
RINGOOT	BELLANCA
VAN ASSCHE	VAN DAMME
AMOROSO	PARMIN
BRUTYN	
DEDECKER	N. FERRARI
MAEBE	DELSEM
MAYOL	VEDOFRUIT
TEUGHELS	ZEGHERS
VAN DOORSLAER	ANZELLOTTI



6

les charges palettisées se prêtent idéalement au travail; en véhicules frigorifiques, la bonne conservation des denrées fragiles est assurée. L'organisation, par ailleurs, basée sur des délais courts et garantis, est telle qu'il serait difficile, de l'avis même des importateurs, d'apporter encore une amélioration à ce qui se fait maintenant. Les retards sont exceptionnels, et ne concernent que des cas particuliers où la responsabilité du transporteur n'est pas systématiquement engagée. D'ailleurs de tels retards sont inévitables, quel que soit le mode de transport choisi.

Les wagons sont conduits sur le raccordement du CEI très tôt le matin, dès leur arrivée à Bruxelles. La diligence des inspecteurs des douanes et des services phytosanitaires de l'Office National des Débouchés Agricoles et

Horticoles permet de libérer la marchandise assez vite. Si vous désirez voir le travail accompli là, il faut vous lever avec le soleil; à l'heure d'ouverture des bureaux, tout est quasi terminé.

En tout état de cause, le rail doit être à présent bien aidé par les conditions nouvelles de travail. Les installations valent bien mieux que celles dont le marché disposait auparavant. Le déchargement des wagons n'est plus freiné par l'exiguïté du site et des entrepôts et le chômage des véhicules incomplètement déchargés, assez courant à Tour et Taxis, n'est plus aujourd'hui qu'un mauvais souvenir (tout comme le reglavage des wagons frigorifiques en attente de déchargement n'est plus nécessaire). Les importateurs peuvent, dès lors, mettre à la disposition de leur clientèle une marchandise meilleure, et cela les encourage à faire confiance au rail.

Les prévisions de trafic ferroviaire portent, pour cette première année d'exploitation, sur un potentiel de 100.000 tonnes. Ne parlons pas d'une moyenne de 400 tonnes par jour, car il s'agit d'un trafic très saisonnier, dont la période la plus active va du 1er mai au 30 septembre. Cela dit, il n'existe pas non plus de période d'inactivité totale: les producteurs ont toujours quelque chose à nous envoyer, fût-ce par voie maritime, comme nous le précisons plus haut.

Sans doute le marché reste-t-il incertain cette année. Par exception, la Grèce, l'Italie, l'Espagne et la France ont connu plus de gelées que d'ordinaire. Beaucoup de fruits sont restés sur le terrain. Les espérances réelles des importateurs sont donc difficiles à préciser. Toutefois, installés bien plus à l'aise, ils nourrissent l'espoir de regagner la confiance d'une clientèle qui les avait abandonnés au profit des marchés de Liège et de Lille du fait des conditions de travail très difficiles. Mieux outillés, ils se sentent disposés à une plus grande "agressivité" commerciale; et ce n'est pas seulement leur clientèle belge qu'ils comptent mieux servir, mais aussi les acheteurs hollandais, luxembourgeois et français du nord, avec lesquels ils traitent depuis longtemps déjà.

Cette nouvelle ouverture pourrait dans les premiers temps compenser une baisse due aux mauvaises conditions climatiques, sans compter les effets positifs sur la croissance future. Ce n'est pas négligeable: pour un potentiel de 300.000 tonnes environ par an, les importateurs mettent au travail quelque 1.200 personnes. L'extension de leurs activités pourrait avoir des répercussions bénéfiques sur l'emploi; c'est un bon point.

La technique de transport évolue continuellement. Les camions se

sont spécialisés et sophistiqués. Quant au matériel ferroviaire, il peut connaître une évolution inabordable par la route: l'augmentation des charges par unité de transport. Au mois de février, la société Transfesa, qui coordonne le trafic ferroviaire de produits alimentaires avec l'Espagne, amenait au CEI ce qu'on a appelé un wagon mammoth, un grand wagon fermé d'une charge utile de 50 tonnes.

Comme nous l'expliquait un administrateur du CEI, le camion a incontestablement certains avantages, parmi lesquels sa facilité d'utilisation. De ce fait, ces dernières années, dans le contexte de la crise économique, il a notablement grignoté la part ferroviaire. Or, quand il y a concurrence ouverte, on cherche à réagir, et on trouve, on améliore. C'est ce qu'a fait Transfesa avec son mammoth, qui peut s'ouvrir tout-à-fait, à l'inverse des wagons fermés classiques, et qui, de ce fait, peut procurer une accélération du travail.

Bien entendu, importer d'un coup 50 tonnes d'un même produit n'est pas à la portée de tout le monde. Il y faut la taille des importateurs les plus importants sur la place de Bruxelles. En tout cas, si l'on conjugue aux avantages techniques un prix à la tonne plus bas qu'en wagons traditionnels de 25 à 28 tonnes, le chemin de fer détient là un atout qu'il se doit de jouer.

Une conclusion, il serait difficile d'en tirer après trois ou quatre mois seulement de fonctionnement. Sinon celle-ci, toute simple: les importateurs envisagent l'avenir avec bien plus de sérénité depuis qu'ils sont installés dans ce complexe moderne enfin digne d'une ville qu'on appelle capitale d'Europe. Le chemin de fer, comme dans d'autres projets, n'a pas ménagé sa peine pour offrir des conditions techniques qui permettront sans doute des efforts commerciaux nouveaux. Il montre, en tout cas, une fois de plus, sa capacité de s'adapter aux modifications des marchés et des trafics et sa volonté de participer à l'activité de secteurs très différenciés.

7