

LE TRANSPORT DE LA MARÉE

par G. WOUTERS.

PENDANT de longues années, la pêcherie belge connut une crise aigüe. La vente de poisson de mer diminua d'année en année; le nombre de bateaux de pêche immobilisés dans nos ports de pêche augmenta sans cesse et l'industrie de la pêcherie périclita.

Cette crise eut deux causes essentielles : la forte concurrence étrangère et l'insuffisance notoire de la consommation de poisson frais par la population belge.

Dans le but de sauver cette industrie éminemment nationale, l'Administration de la Marine prit l'initiative d'un mouvement de propagande intense en faveur des produits de la mer.

Une commission, créée à cette fin, organisa des conférences publiques dans les écoles et garnisons, des « Semaines du poisson », des représentations cinématographiques. Les journaux publièrent des articles suscitant l'intérêt du public pour la pêcherie belge.

La Société Nationale des Chemins de fer prit, à ses frais, une part active à ce mouvement : prospectus divers, affiches illustrées, dépliants, réclames dans les quotidiens, films de propagande.

Au début, des listes donnant les noms des nombreux marchands de la côte furent envoyées à tous ceux qui en firent la demande.

Il n'est pas téméraire d'affirmer que la Société Nationale peut revendiquer une bonne part du succès qui couronna cette propagande.

Les chiffres ci-après nous montrent combien grand fut ce succès.

Nous prendrons comme points de comparaison les années 1933 et 1938. La première n'est pas exceptionnellement mauvaise, puisque le trafic de la dite année est supérieur à celui des trois années précédentes.

Poids total de la marée vendue dans les minques des divers ports de pêche belges (Ostende, Zeebrugge, Heist, Blankenberge et Nieuport) :

En 1933 . . .	27.133.000 kg.
En 1938 . . .	39.135.000 kg.

En plus . . . 12.000.000 kg.

soit une augmentation de 45 %.

Le produit total de ces ventes a été :

en 1933 de . . fr.	75.845.000
en 1938 de . . »	123.379.000

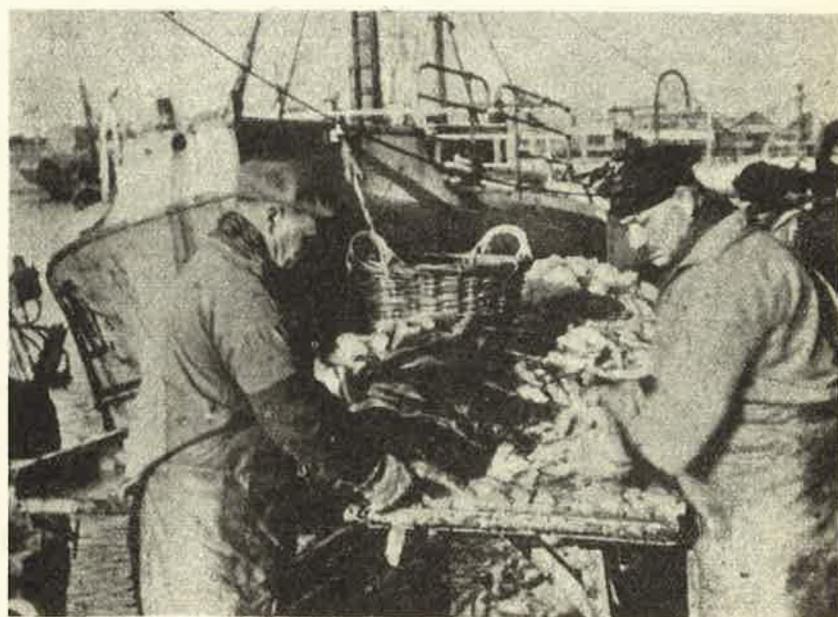
en plus en 1938 fr. 47.534.000

soit une augmentation de 63 %.

Il peut être intéressant d'ajouter que sans les troubles internationaux, les chiffres de 1939 auraient largement dépassé ceux de 1938; la diminution en 1939 n'atteint que 3 à 3.5 %.

* * *

Plus de la moitié — 54 % — du poids total de la marée vendue dans les diverses minques



Déchargement des bateaux

de la côte a été confiée au Chemin de fer pour le transport tant à l'intérieur du pays qu'à l'étranger.

Au total 21.068 tonnes, dont 15.348 tonnes en trafic intérieur et 5.620 tonnes pour l'exportation.

La politique tarifaire adoptée par la Société Nationale a toujours tendu vers ce but : fournir à l'industrie de la pêche le maximum de facilités de transport dont elle a besoin pour se développer et ne lui réclamer que des rémunérations modérées.

C'est ainsi que pour des acheminements spéciaux, presque aussi favorables que ceux prévus pour le tarif exprès, ce sont les prix de la grande vitesse qui sont appliqués.

Il en est de même pour les expéditions importantes du tarif de la petite vitesse, qui jouissent des délais de la grande vitesse.

Au surplus, la glace et les réservoirs à glace sont transportés gratuitement à concurrence de 20 % du poids total de l'expédition ; les récipients vides et la glace restante sont renvoyés gratuitement en petite vitesse.

* * *



Vente à la minque

Une caractéristique du trafic de poisson frais est qu'il est principalement saisonnier : intense d'octobre jusqu'en mai et faible de mai à octobre.

Il y a aussi des jours de fort trafic, d'autres de moindre activité. Ainsi, le mercredi s'effectuent principalement les envois importants et moyens destinés au commerce de poisson à l'intérieur du pays et ceux pour l'exportation. Le jeudi est le jour de l'expédition des colis postaux « poisson frais » qui doivent être livrés directement au consommateur le vendredi avant midi.

Dans le but de garder au poisson toute sa fraîcheur, les expéditions ne sont remises au transport que peu de temps avant le départ des trains, soit principalement entre 16 et 17 heures.

Quatre trains spécialement affectés au transport de la marée partent d'Ostende-Minque, respectivement à 17 h., 17 h. 20, 17 h. 30 et 18 heures.

L'acheminement des expéditions au départ des autres ports de pêche est réglé de telle sorte que ces envois rejoignent les trains susdits qui vont dans les différentes directions du pays et vers l'étranger.

121 wagons isothermes sont spécialement affectés au transport de la marée. Le wagon isotherme a 21 mètres carrés de surface de plancher ; la température y est maintenue à environ 5° grâce à sa construction spéciale : parois et plafond doubles séparés par un revêtement de liège de 7 centimètres ; double plancher calfatré ; portes doubles avec revêtement caoutchouté fermant complètement les interstices et donnant une étanchéité complète.

276 wagons blancs de grande vitesse complètent ce parc de matériel.

Le plan d'acheminement spécial du transport de la marée garantit l'arrivée à la station des-



Triage et chargement des colis poisson frais

tinataire avant 8 heures du matin, de toute expédition du tarif de grande vitesse remise au transport la veille avant 17 heures. Les expéditions « petite vitesse » y arrivent au plus tard à 12 heures.

Un exemple permettra de suivre une expédition poisson frais « grande vitesse » d'Ostende-Minque à Eupen.

Cet envoi reçoit la marque de lotissement « 30 D » qui signifie : à charger au train GV 4 dans le wagon littéra FV 2 emplacement marqué D.

Ce train part d'Ostende-Minque à 17 h. 20, arrive à Schaerbeek à 23 h. 16 où le wagon entre dans la composition du train GV 2, départ à 1 h. 25. Arrivé à Herbesthal à 6 h. 22, l'envoi est remis au train de voyageurs n° 4852, départ 7 h. 22, arrivée à Eupen à 7 h. 30.

* * *

Une heureuse innovation à l'actif de la Société Nationale a été l'instauration du « Colis postal poisson frais » auquel nous avons fait allusion plus haut.

Le problème de la distribution des petits colis de marée n'avait pas encore reçu une solution pratique.

La distance séparant le port de pêche du consommateur étant généralement fort grande, la principale difficulté était de livrer le poisson au domicile du consommateur dans un délai aussi court que possible, de façon que le transport sur une grande distance n'altérait pas la fraîcheur de la marchandise.

C'était particulièrement le cas pour le consommateur habitant loin d'un centre important ou dans une localité non desservie par le grand chemin de fer.

Le « Colis poisson frais » a apporté la solution au problème de la fourniture directement au domicile du consommateur, dans tout le pays, des petites commandes de « poisson frais » expédiées des ports de pêche.

Outre la tolérance de poids de 20 % pour la glace, la Société Nationale a consenti pour le « Colis poisson frais » une réduction de tarif de 1 franc.



Chargement dans les trains G. V.

Alors que la taxe du colis postal ordinaire est de 5 francs jusqu'à 3 kg. et de 6 francs pour le colis de plus de 3 à 5 kg., celle du colis poisson frais n'est que de 4 francs jusqu'à 3 kg. 750 (glace comprise) et de 5 francs jusqu'à 6 kg. 250. La réduction ainsi consentie est donc en réalité de 35 %.

Un acheminement spécial et rapide a été établi pour ce colis afin d'atteindre le but poursuivi :

expédié le soir à la côte, livré au consommateur le lendemain à temps pour le repas de midi.

Un exemple :

Colis postal poisson frais d'Ostende à Martelange :

Le colis reçoit une marque spéciale de lotissement : 36.36 D (signification : région d'Arlon, wagon littéra LL 65; train GV 4, colis à faire suivre par vicinal).

Départ à 17 h. 20, arrivée à Bruxelles (Nord) à 22 h. 43; le wagon LL 65 est mis dans la composition du GV 32, départ à 0 h. 54. Arrivé à Arlon à 5 h. 39, le colis est remis au premier tram vicinal pour Martelange où il est à la disposition du destinataire à 9 h. 30.

La propagande intense, organisée par la Société Nationale pour faire connaître ce nouveau régime au public, a eu le succès considérable qu'attestent les chiffres ci-après :

en 1932 avant l'instauration du « colis poisson frais », le nombre de petits colis, de moins de 5 kg. était d'environ	15.000
en 1933 (1 ^{ère} année)	106.000
en 1938	299.943

Cet exposé nous montre que les initiatives prises par la Société Nationale dans ce domaine ont eu une influence des plus heureuses sur le développement de la pêcherie maritime belge.



Cabine de signalisation de Bruxelles-Nord.