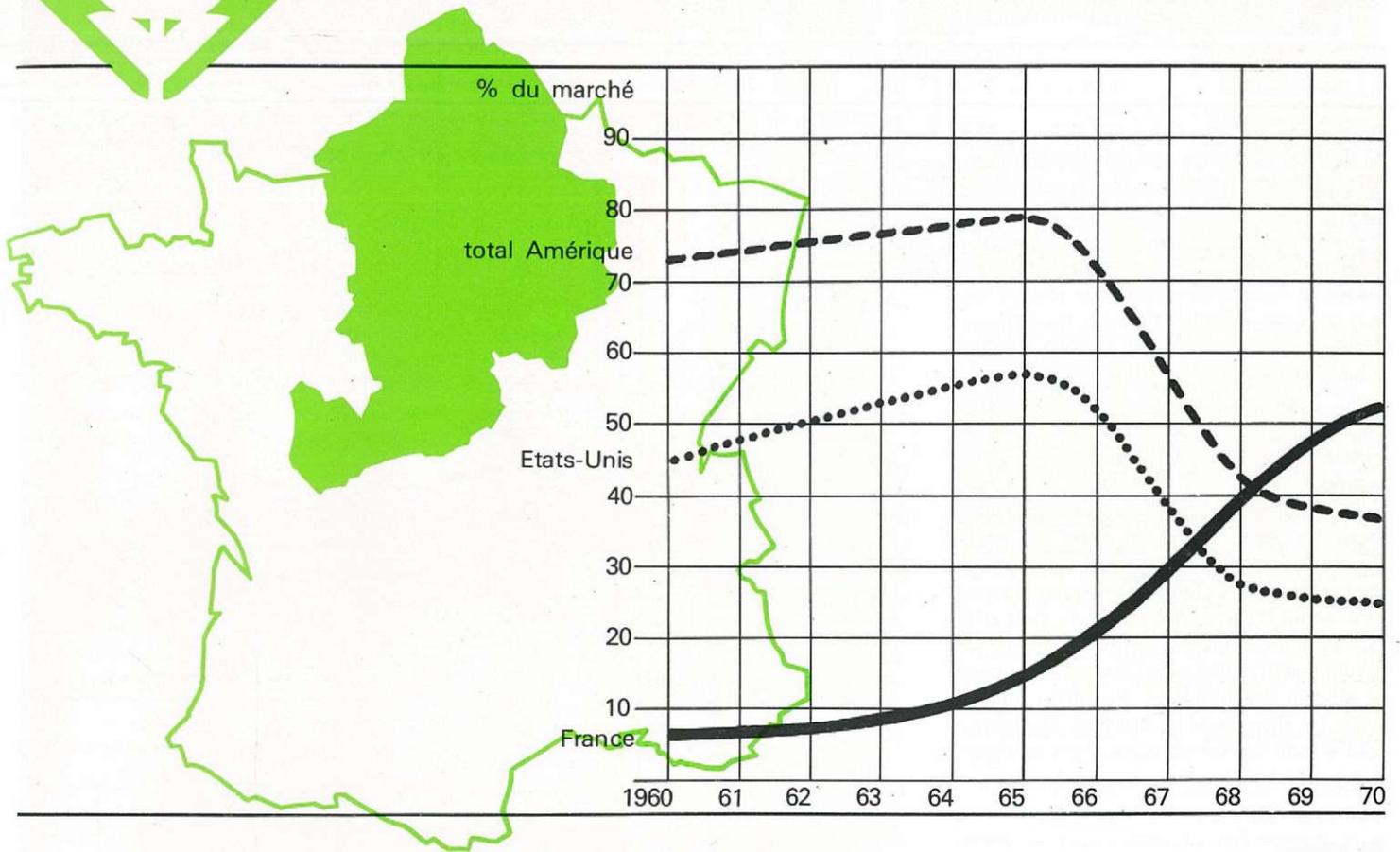


CEREALES: UN MARCHÉ NOUVEAU



La balance céréalière belge est chroniquement déficitaire. Les entreprises intéressées font donc appel aux producteurs étrangers pour leur acheter quelque 4 millions de tonnes de céréales diverses (chiffre de 1970).

Notre graphique étonnera peut-être le lecteur. Il donne une idée de la part prise sur le marché d'importation belge par les grands fournisseurs: la France et l'Amérique. On y constate une mutation profonde sur le marché. Il faut savoir qu'en 1960, la France fournissait à peu près 6% des céréales achetées par les entreprises belges; pendant ce temps, le Canada, l'Argentine et les U.S.A. (45% à eux seuls) détenaient la majeure partie du marché: 73,32%.

Le premier juillet 1967 fit date dans le domaine céréalière; un règlement nouveau mis en vigueur dans les Communautés européennes allait renverser la vapeur. Ainsi la France prenait-elle en 1970 la tête du groupe des fournisseurs (52,12%), tandis que les Etats-Unis voyaient leur apport proportionnel diminuer de moitié. En fait, la consommation des céréales en Belgique a considérablement augmenté, la majorité allant à la fabrication d'aliments pour bétail, un million et demi de tonnes se répartissant en consommation humaine et en céréales industrielles. Si les U.S.A. ne fournissent plus que 25% des quantités achetées, en valeur absolue (en tonnage, donc), leur part n'a pas diminué. C'est que le volume total d'importations a doublé.

Au trafic trans-océanique, prolongé par voie fluviale en territoire belge, vient donc s'en ajouter un autre, tout nouveau, entre la France et la Belgique (et via notre pays vers la Hollande).

La tentation était forte de confier ces transports nouveaux à la voie d'eau, mode traditionnellement choisi par les céréaliers. Pourtant, le fer peut, aujourd'hui, offrir bon nombre d'avantages et prendre en charge ces transports terrestres au bénéfice des intéressés.

Les producteurs français sont établis, pour la plupart, dans la partie nord du pays. Les plus éloignés ont leur siège à quelques dizaines de kilomètres au-delà de Paris. Aiguillonnés par la possibilité d'une extension considérable, de grandes coopératives agricoles se sont reconverties, construisant leurs centres d'expédition sans tenir compte d'un quelconque embranchement à la voie d'eau. Le réseau fluvial, par ailleurs, ne permet pas la circulation de péniches dépassant 250 tonnes. Faut-il alors compliquer le transport en utilisant la route et l'eau, cette combinaison impliquant de coûteuses opérations de transbordement?

A vrai dire, le chemin de fer apparaît comme le moyen adéquat dans ces cas. Il offre en outre l'avantage de la constance des prix, contrairement au transport fluvial dont les tarifs fluctuent pour diverses raisons.

Plusieurs entreprises céréalières belges confient des missions de transport au chemin de fer. L'installation d'un matériel fixe adéquat leur permet de recevoir les marchandises dans les meilleures conditions. Les reportages qui suivent montreront la diversité des solutions possibles. L'imagination des techniciens a permis de contourner les difficultés et de construire un équipement dont la rentabilité justifiera plus encore le choix du transport ferroviaire.



PAR TRAINS COMPLETS

Gand, port de mer, Sifferdok.

De la route rapide qui conduit à Zelzate, on découvre une étrange construction de béton: des cylindres géants dressés sur leur base. Au pied, un pavillon vitré, cerné de pelouses, abrite les bureaux de la société exploitante: Euro-Silo, un des plus importants céréaliers belges. A l'entrée du pavillon, le visiteur est surpris par le gigantisme du silo: les différentes cellules, d'une capacité de 1000 ou 3700 tonnes culminent à près de 45 mètres.

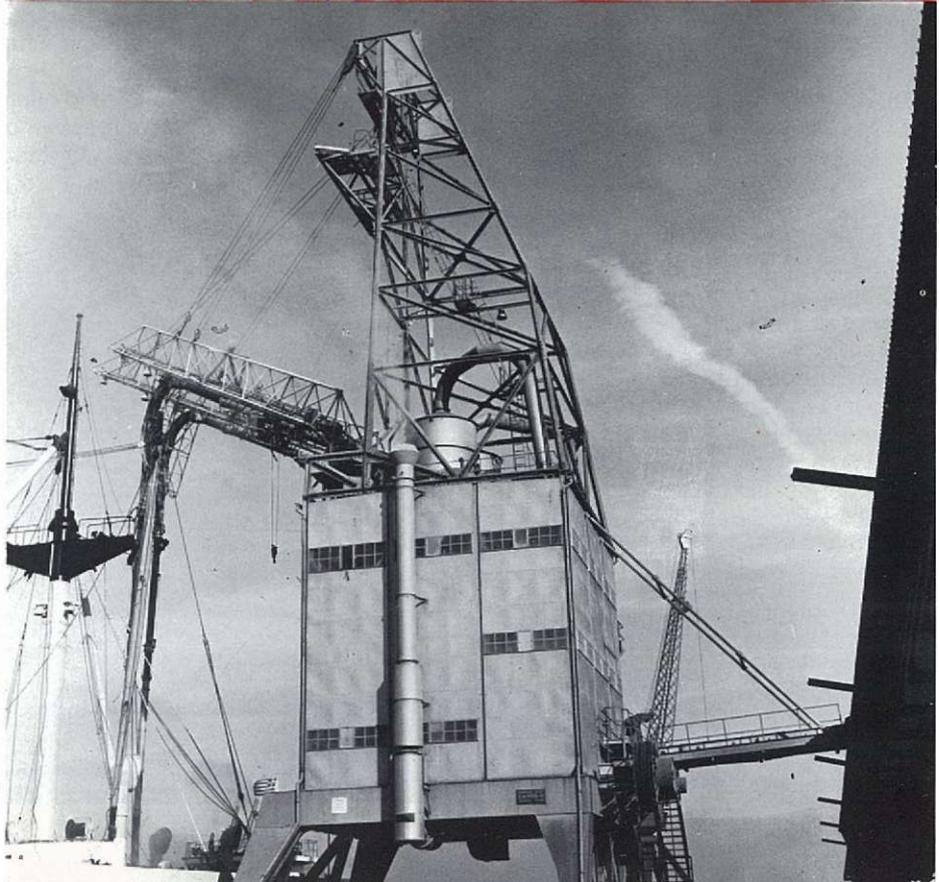
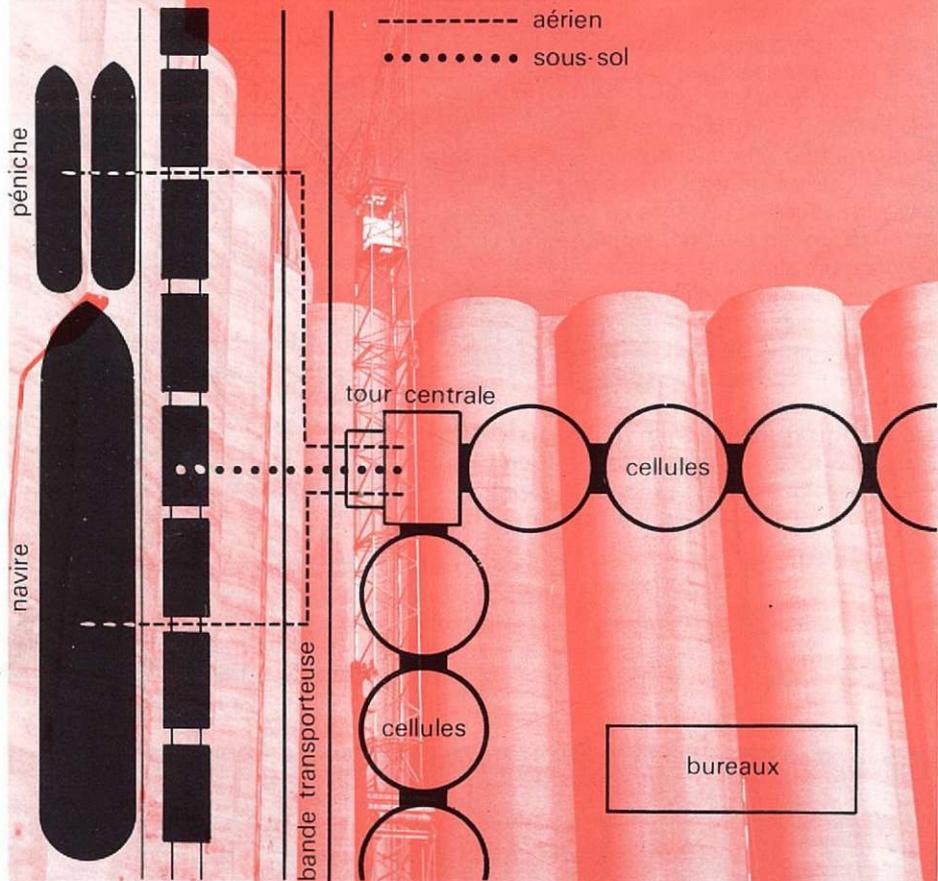
Cette jeune société, née en 1966, active depuis les tout derniers jours de 1968, a trouvé à Gand les conditions idéales pour développer son activité. Proximité de la mer d'abord, ce qui lui permet de recevoir directement les navires chargés dans les ports d'outremer et les péniches qui sillonnent le réseau fluvial. Proximité de la route: l'important nœud d'autoroutes voisin du port relie Gand à tous les grands centres et permet un rayonnement rapide dans l'ensemble du pays et au-delà des frontières. Proximité du fer, enfin: les chemins de fer ont tissé leur réseau tout le long des darses et touchent pratiquement tous les domaines industriels.

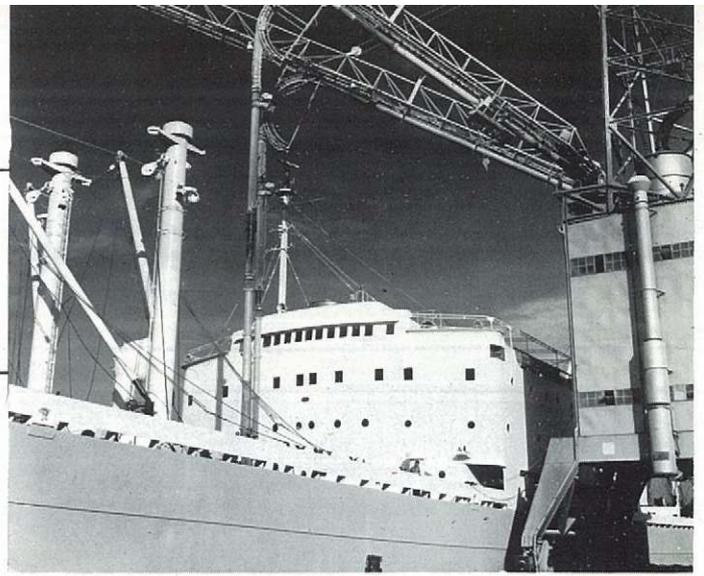
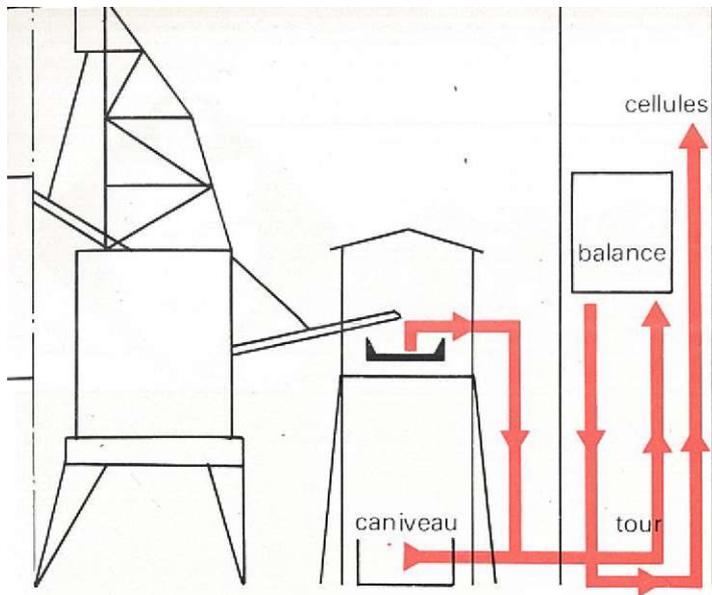
Le grenier

Euro-Silo ne transforme pas les céréales. La société apparaît plutôt comme un centre d'éclatement des quantités importantes de marchandises importées par différentes voies. Ses silos géants avalent des milliers de tonnes de grains que, selon la demande, on répartit dans les péniches, wagons, camions à destination des acheteurs. Euro-Silo est un intermédiaire-distributeur entre producteurs de grande taille et acheteurs de quantités moins importantes, maillon indispensable sur le marché où le fractionnement aurait posé d'insolubles problèmes de livraison.

Dans ce grenier de taille internationale, on conserve le maïs, le blé, l'orge, le sorgho et les dérivés que les Amériques, l'Asie, l'Afrique et, de plus en plus, la France nous expédient par navires, péniches ou trains complets. Les céréales quittent le silo pour partir vers les pays limitrophes et rhénans, le Royaume Uni, en plus, bien entendu, de toutes les entreprises belges spécialisées.

Une vingtaine de personnes veillent à cette distribution, qu'il s'agisse de «commerciaux», d'employés, de contrôleurs, d'ingénieurs... Mais Euro-Silo fait aussi appel à un contingent variable de dockers. Ces derniers ne sont pas, tels qu'on les connaît généralement, des costauds portant à dos des chargements plus ou moins lourds. Ils apparaissent davantage comme des auxiliaires: les marchandises





entrent dans le silo en vrac, elles en sortent de la même manière. Les dockers sont donc affectés à l'ouverture des trémies, au branchement de tuyaux, à la manœuvre des wagons au moyen de l'imposante motrice acquise par la société.

Dans cet article, nous appelons *silo* une construction composée de différentes unités, où s'effectue l'entreposage de diverses espèces de grains.

Les *cellules* sont ces unités capables de recevoir les grains, chacune d'elles étant affectée à une espèce déterminée.

Entièrement automatique

Entreprise moderne, Euro-Silo se devait d'employer le matériel le plus raffiné. Pas question de travailler selon les méthodes traditionnelles: les dirigeants envisagèrent toutes les solutions selon leur rentabilité en visant essentiellement cet objectif dont allait dépendre l'essor de l'entreprise: la cadence de travail.

On construit donc, en plus des 23 cellules qui constituent le premier silo, un équipement à haut rendement, agencé de telle sorte que les opérations puissent se dérouler sur un espace restreint. Le quai de la darse, avec sa voie ferrée et son transporteur à bandes long de trois cents mètres, est le théâtre de toutes les opérations, qu'il s'agisse de chargement ou de déchargement.

Une tour rectangulaire se dresse au bord du silo, à laquelle on a accroché un bureau de contrôle. Cette tour constitue le cœur de l'entreprise, l'élément central qui donne son impulsion à chaque mouvement. Le transporteur à bandes qui longe le quai apparaît, de son côté, comme l'épine dorsale autour de laquelle vont s'articuler les diverses opérations. Au moment où cet article paraît, sept nouvelles cellules vont entrer en service, doublant la capacité du silo, pour la porter à 45.000 tonnes.

Train complet

Supposons l'arrivée d'un train complet, portant 1000 à 1300 tonnes de marchandises. Au pied de la tour, la voie ferrée le conduit au

dessus d'une excavation qu'on ouvrira pour la circonstance. Les trémies ouvertes, le grain coule dans le caniveau, entraîné immédiatement vers les caves par deux transporteurs à chaîne.

Au même moment, peut-être, on procède au déchargement d'un navire venu d'Argentine et dont les cales renferment quelque 20.000 tonnes de maïs. Là, deux élévateurs pneumatiques entrent en jeu. Leur moteur puissant crée une différence de pression, et le tuyau que les dockers plongent dans la masse de marchandise va aspirer celle-ci. Un transporteur à chaîne, gainé de métal, entraîne les grains vers les bandes qui longent le quai avant de précipiter leur charge dans le sous-sol de la tour.

Les marchandises arrivées à ce point vont suivre un processus unique, qu'elles proviennent d'un train, d'un navire ou d'une péniche. Elevées à mi-hauteur de la tour dans les godets d'une bande transporteuse, elles sont déposées dans deux balances capables de recevoir deux tonnes et demie de charge. Ce poids atteint, elles glissent dans deux trémies qui les ramèneront vers de nouveaux élévateurs pour atteindre finalement le sommet de la tour et être dirigées par des tuyaux vers les différentes cellules.

Principe simple, fonctionnement rapide, puisque l'installation actuelle permet d'enregistrer 1000 tonnes par heure. Pourtant, tout cela procède d'une conception minutieuse et d'une longue élaboration.

Dans le bureau de contrôle, les spécialistes suivent ces mouvements sur un tableau synoptique lumineux où chaque étape franchie par les grains peut être suivie. Il suffit de peu de chose pour arrêter ou lancer l'opération: c'est l'automatisation complète, seule chance valable dont Euro-Silo disposait pour traiter de si grandes quantités.

Train in, train out

Si le déchargement des trains ne pose aucun problème, le chargement de ceux qui distribuent les céréales ne fait pas plus de difficulté. Un bras partant de la rampe transporteuse déverse le grain dans les trémies des wagons à la même vitesse que dans l'opération inverse. Il ne faut donc pas plus de

quelques heures pour que la rame chargée puisse se diriger vers un centre de triage où on l'orientera vers son destinataire.

On estime entre 170.000 et 200.000 tonnes par an les quantités de céréales transportées par fer pour Euro-Silo. Ceci ne représente qu'une partie du trafic total enregistré au Sifferdok. Actuellement, nous l'avons dit dans un autre article, les céréaliers travaillent encore selon les moyens traditionnels. Mais de plus en plus, le fer confirme ses qualités particulières. Le matériel, d'abord, répond à l'attente des utilisateurs. Les wagons fermés à trémies, du type Tds, conviennent bien pour le transport des grains, isolant ces derniers des intempéries, permettant un déchargement rapide et facile.

L'organisation du trafic constitue également un avantage. Le train roule par tous les temps, et il peut atteindre des charges que souvent, le réseau de navigation intérieure ne permet pas aux péniches.

Nous l'avons dit dans notre flash sur le marché céréalier: producteurs et destinataires ne sont plus nécessairement embranchés à la voie d'eau. L'arrivée dans leurs installations de rames de wagons, si elle implique un investissement, présente l'avantage de la simplicité: nul besoin de transborder la marchandise plusieurs fois en cours de trajet.

Ajoutons que certains producteurs français possèdent leur propre parc de wagons: plus de 5000 unités de 30 tonnes au total. L'augmentation continue de ce nombre témoigne de l'intérêt qu'ils portent au chemin de fer et laisse prévoir une utilisation plus importante encore de ce moyen de transport dans le trafic global des céréales.

Bien entendu, nous n'avons vu ici qu'un silo. D'autres entreprises transforment les céréales, pour en tirer des farines, des huiles, toute une série de produits de grande consommation. Certaines encore fabriquent des aliments pour bétail. Dans leur cas, il faudra adapter les moyens à la situation, c'est-à-dire choisir d'autres wagons (qui conviennent au transport de sacs, fûts, caisses), construire des installations adéquates pour le chargement de ces différentes unités, intégrer le raccordement dans des constructions plus complexes. Nous reviendrons sur ce problème.