

Une importante rangée de cylindres en béton signalée de cylindres en béton signalée, au bassin Echevin Siffer du port de Gand, la présence de la s.a. Eurosilc. Silo à grain indépendant, Eurosilc est la propriété, en partage, de la firme Vanden Avenne, d'Izegem, et de deux sociétés anversoises: International Corn Company et Tradax. Tous trois actifs dans le secteur céréalier, ces partenaires ont fait d'Eurosilc l'une des plus importantes entreprises européennes d'entreposage et de manutention de grain.

Voilà 13 ans, le 1er décembre 1968, Eurosilc démarrait, avec alors une capacité de 18.000 tonnes, deux déchargeurs de 500

cette question, que nous avions aussi posée chez G.G.T., le directeur d'Eurosilc donne une réponse nette:

- Nous sommes concurrents, parce que dirigés par des groupes différents. Mais il s'agit d'une concurrence assez fraternelle et de bon sens. Nous pouvons diriger vers G.G.T. les navires que nous ne sommes pas en mesure de décharger sur-le-champ, et inversement. G.G.T. fait de l'ensilage, nous pas. A part cela, il n'y a pas, à mon avis, de différence essentielle.

On ne pourrait mieux caractériser Eurosilc qu'en l'appelant transbordeur-importateur; l'ex-

va toutefois au train, comme l'explique notre interlocuteur:

- Le train est facile et rapide. Ses avantages sont nombreux. Il est préférable, tant au chargement qu'au déchargement. Ce n'est un secret pour personne que nous "soufflons" des clients à Rotterdam en raison de notre expérience ferroviaire et des bons résultats que nous obtenons. A Rotterdam, il faut transborder d'abord de navire à barge, puis de barge à quai, et alors seulement, charger les trains.

Cette forme de travail donne de bons résultats en effet, pour Amylum, par exemple, qui reçoit à Alost une moyenne quotidien-



## QUALITE ET EFFICIENCE



tonnes/heure prolongés par une galerie supérieure, et deux petits chargeurs. Petit à petit, Eurosilc prit de l'extension. Aujourd'hui, la capacité d'entreposage atteint 126.000 tonnes et l'équipement de chargement et de déchargement est presque unique en son genre.

La position centrale de Gand dans la zone de production fourragère qui couvre le nord de la France, la Hollande et les deux Flandres a déterminé, tout comme dans le cas de Ghent Grain Terminal, l'implantation d'Eurosilc.

Mais ce voisinage de deux grands silos est-il raisonnable? A

portation y est moins accentuée. Eurosilc reçoit surtout du maïs, des graines de soja et des déchets de soja des Etats-Unis et du Canada, du manioc (tapioca) de Chine et de Thaïlande, pour les distribuer dans le nord de la France et aux Pays-Bas, aussi bien qu'en Allemagne et en Grande-Bretagne. Quelque 30% des marchandises qui arrivent sont ensilées.

Eurosilc décharge et charge camions, péniches et trains. C'est le client qui, en parfaite indépendance, choisit le moyen de transport, en raison de facteurs géographiques et d'impératifs techniques. La préférence d'Eurosilc

ne d'un train complet chargé par Eurosilc.

Pour décharger les navires céréaliers, Eurosilc utilise deux appareils à vis Siwertell. L'entreprise fut, après une étude sérieuse, le premier transbordeur au monde qui ait renoncé au classique aspirateur. Le Siwertell, utilisé à l'origine dans les cimenteries, travaille un peu plus vite (700 tonnes/h.), consomme moitié moins d'énergie, et respecte davantage la marchandise, ce que l'utilisateur apprécie au plus haut point, les grains brisés représentant une réelle perte de qualité. Eurosilc a pu, grâce à cet avantage, acquérir un trafic de riz intéressant (ce qui est nouveau à Gand); en Jan-



vier, un premier navire de riz alimentaire fut déchargé pour le compte de Masterfoods, dont l'usine d'Olen reçoit le riz via le Canal Albert. L'étude d'un raccordement particulier à Olen est envisagée.

La manutention des céréales délicates comme le riz et le malt étant donc un atout de plus pour Eurosil, on y a aussi abandonné l'emploi de transporteurs à godets. L'occasion de remplacer ces derniers par des bandes transporteuses se présenta en 1979 lorsque le silo fut victime d'une explosion. Les transporteurs à godets furent considérés comme responsables possibles du sinistre. Et Eurosil opta résolument pour la sécurité: on construisit un énorme réseau de bandes transporteuses pour l'acheminement des céréales au sommet des cellules. Enorme, oui, car l'angle des bandes, pour le transport de grains, ne peut dépasser 12 à 15 degrés. Des spécialistes viennent du Japon, d'Australie, et même des Etats-Unis, visiter Eurosil dont la conception semble bien être unique.

Le silo est construit en longueur, parallèlement au quai. Les cylindres de béton forment ainsi un écran qui protège les quartiers habités des poussières de céréales en cas de vent défavorable. Les navires de manioc thaïlandais sont les grands coupables à cet égard, et les écologistes ont déjà exprimé leur mécontentement; mais le manioc (comme le tapioca), qui a le même pouvoir alimentaire que le maïs mais coûte moins cher, est indispensable à la CEE. Pour l'industrie des aliments pour bétail, le maïs pur européen est hors prix. La France importe aussi du manioc, au détriment de sa propre production de maïs. Il faut ajouter que le déchargement des navires transporteurs de manioc requiert des équipes de 20 à 25 hommes alors qu'une quinzaine de travailleurs suffisent pour décharger un transporteur de maïs.

Le manioc et les autres dérivés sont stockés dans un silo à plat (disons, d'une autre manière, qu'on les stocke à l'horizontale). Les dérivés poudreux s'agglomèrent facilement; dans les cylindres verticaux, ils peuvent, à certains moments, former un pont sous lequel se crée un vide; cette croûte, il faut la détruire à la main, et l'effondrement de la masse qu'elle supporte pourrait fissurer les cylindres à leur base. Stockés à plat, à concurrence de 40.000 tonnes, ces dérivés présentent moins de risques. Lorsqu'ils ne s'écoulent plus dans les sous-sols du silo, un bulldozer peut briser la masse agglomérée sans risques pour l'équipement.

Eurosil n'est pas une entreprise "tout automatique". Il n'y est pas question d'une manutention pro-

grammée par l'informatique. L'homme occupe encore la place centrale et son action, qu'il s'agisse de décider ou de prendre des initiatives, y est essentielle. Du poste central de commande, c'est un regard humain qui contrôle l'entreprise et la dirige entièrement. Eurosil se déclare "entreprise entièrement mécanisée".

Un coup d'œil en coulisse a pu nous en convaincre. Du poste de commande, le regard embrasse tout l'aire de travail. Tous les mouvements y sont commandés et enregistrés, ce qui, de nouveau, intéresse vivement les spécialistes. Chaque tour de chargement est doté d'une bande

peut aussi, en cas de nécessité, servir au traitement du trafic routier. D'autre part, les cellules verticales sont percées, au quart de leur hauteur, d'une ouverture par laquelle les trois quarts de leur stock peuvent être chargés dans des camions, par gravité. Cela va très vite et ne fait intervenir aucun déploiement d'énergie, ce qui, de toute évidence, est important à l'heure actuelle. Eurosil dispose aussi pour une plus grande efficacité, de concasseurs destinés à comprimer le tapioca. Cette compression permet de stocker et charger, à volume égal, 40% de matière en plus, ce que la clientèle apprécie, car on peut, toutes limites respec-



transporteuse peseuse, ce qui permet un chargement rapide. Un train de 1.300 tonnes roule sous la tour; la bande peseuse dose la charge - 60 tonnes par wagon - et s'arrête, la limite une fois atteinte; la marchandise tombe dans le wagon et l'opération se reproduit.

Eurosil peut ainsi charger et/ou décharger 10 à 12 trains complets par jour, sur les deux voies qui courent en parallèles sous les tours de chargement. Ces voies surplombent deux groupes de 4 fosses de vidange, si bien que l'on peut simultanément décharger un train et en charger un autre. L'installation ferroviaire

tées, charger davantage les péniches, wagons et camions.

En un peu plus de 10 ans, Eurosil a vécu une mutation complète. Mais l'entreprise ne compte pas dormir sur ses lauriers: on y travaille ferme à l'achèvement d'un nouveau bassin latéral, où le délai de chargement des péniches sera encore réduit. Des plans d'extension sont aussi en discussion... mais à ce sujet, c'est le silence à la darse Siffer.

Après la reprise en juillet 80 (l'explosion de 79 ayant immobilisé l'entreprise), Eurosil a traité en un an quelque 2,5 millions de tonnes de céréales. Une belle performance!



1. autoroute Gand-Zelzate.
2. installation de pesage au déchargement (5 peseurs).
3. bâtiment des batteries de compresseurs de tapioca.



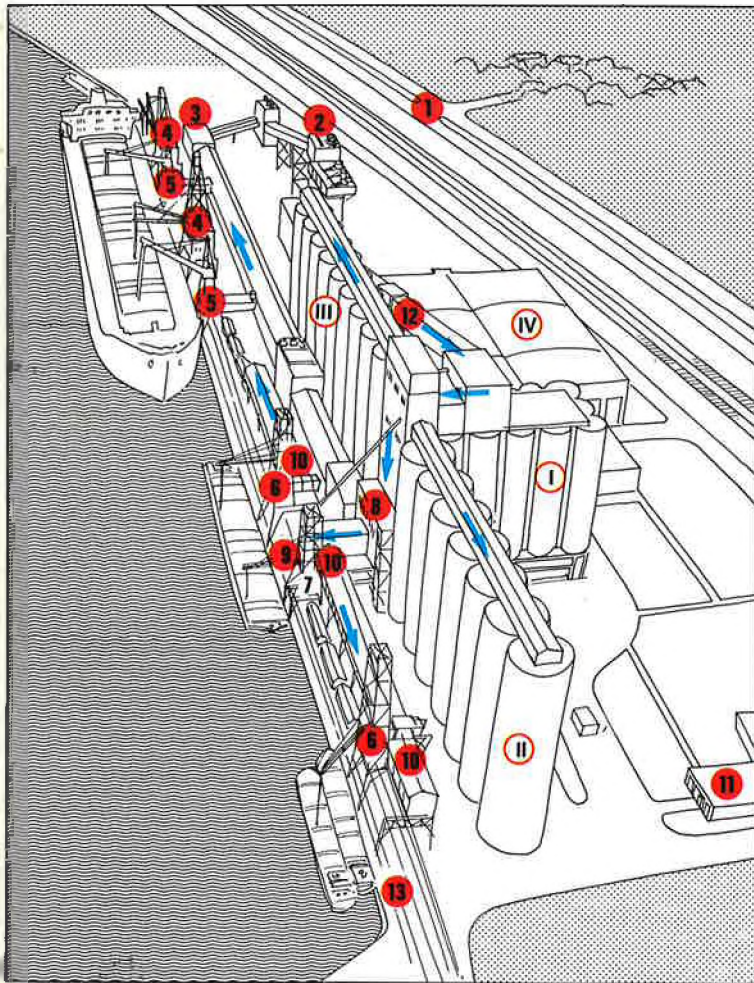
4. 2 aspirateurs pneumatiques pour déchargement.



5. 2 Siwertell, appareils de déchargement à vis.



6. 2 tours mobiles de chargement pour péniches et caboteurs.



7. tour de chargement fixe pour péniches et caboteurs.
8. salle de contrôle.



9. 4 fosses de déchargement, 2 par voie.



10. 4 trémies de chargement des trains, 2 par voie.



11. bâtiment administratif.
12. nouveau système de bandes transporteuses pour élever les céréales en haut des silos.
13. 450 mètres de quai.



- I. 1ère phase, 1968:  
5 cellules de 750 tonnes  
8 cellules de 850 tonnes.

- II. 2ème phase, 1972:  
7 cellules de 4.000 tonnes.

- III. 3ème phase, 1976:  
10 cellules de 4.500 tonnes.



- IV. 4ème phase, 1979: silo horizontal, 4 compartiments, capacité totale de 40.000 tonnes, pour l'entreposage de dérivés; système de bandes transporteuses.