



BNFW : BELGIAN NEW FRUIT WHARF



1

Vider les navires, remplir les wagons, les camions, les magasins frigorifiques... Vider les magasins frigorifiques pour remplir les wagons, les camions... Puis un autre navire accoste... qu'il faut décharger, pour recharger les... Etc., etc. Ainsi va l'année, jour après jour, dans une odeur fruitée, chez Belgian New Fruit Wharf.

C'est le mythe de Sisyphe, ou le tonneau de Danaïdes, l'incessant recommencement d'un processus identique. A cela près que BNFW, à l'inverse de ce que présente la mythologie, sait très bien où aller et comment y arriver. Lorsque l'on traite chaque année 650.000 tonnes de fruits frais d'outremer, employant, les jours de pointe, de 350 à 400 manutentionnaires par pause, il faut disposer d'une solide organisation et d'installations vastes et modernes. C'est le cas à la darse Albert du port d'Anvers où BNFW occupe 600 mètres de quai pour la réception des navires et un complexe de bâtiments qui comprend hangars, entrepôts frigorifiques avec cellules de congélation, et tout le nécessaire pour la manutention des bananes, citrons, pommes, poires, raisins, ananas et autres régals importés en Europe.

BNFW fut institué en 1938 par les importateurs L. Van Parijs, Koninckx et Spiers, qui approvisionnaient la Métropole au moyen de leur propre flotte maritime. Pendant 30 ans, BNFW traita exclusivement les marchandises de ses fondateurs. L'activité fut étendue ces 15 dernières années - qu'on appelle à BNFW la "deuxième phase" - et le manutentionnaire reçoit aussi des navires de provenances

diverses pour d'autres importateurs, ce qui fait croître sensiblement le volume de travail.

Les plans de modernisation de l'installation en vue d'accélérer le traitement des bateaux très coûteux - et par là même leur rythme de rotation - furent, avec la grande qualité du service, déterminants pour capter le trafic de bananes de United Brands, jusque là traité à Rotterdam. Ainsi, un volume de 250.000 tonnes de bananes fut transféré vers le port scaldéen, que les intéressés ont préféré à Zeebrugge et Bremerhaven. L'obligation de manutentionner ces bananes accéléra la réalisation des plans d'expansion. Si bien qu'Anvers porte aujourd'hui l'étiquette de "port fruitier d'Europe", ce dont BNFW est le principal responsable.

BNFW reçoit et traite toutes les sortes de fruits d'outremer, sans exclusive. La banane - 450.000 tonnes/an - en est la vedette. Elle n'est pas saisonnière, elle occupe donc l'entreprise toute l'année. Les citrons, les pommes, les poires, les ananas... assurés, eux, une activité saisonnière. Les fruits exotiques comme le kiwi et la papaye n'arrivent pas encore en quantités suffisantes pour voyager par bateaux entiers; ce sont pourtant, d'après les responsables de BNFW, les fruits de l'avenir, de l'an 2000.

Les bananes arrivent principalement d'Amérique centrale. Le navire est toujours en mer lorsque l'importateur les a déjà vendues. Et avant même qu'il accoste, l'importateur ou le destinataire final a déjà décidé de la manière dont les

fruits poursuivront leur voyage: par rail ou par route.

En 1982, BNFW a chargé en wagons 60.000 tonnes de bananes, dont 32.000 destinées à la Suisse. Ce trafic est organisé en wagons à température dirigée d'Interfrigo, sauf en avril-mai-juin, trimestre pendant lequel des wagons fermés ordinaires conviennent bien à ce transport, le refroidissement ou le réchauffement étant inutiles. Chaque wagon reçoit un chargement de 1.000 cartons d'une vingtaine de kilos.

On dira peut-être: 60.000 tonnes sur 450.000, ce n'est "que" 13% ! Nuance: ces 13% sont déjà une proportion appréciable. Juste avant 1980, le trafic ferroviaire de bananes était tombé à rien. En 3 ans, il a retrouvé son niveau ancien et l'a même dépassé. Les 60.000 tonnes comptabilisées en 1982 proviennent de l'activité d'United Brands. Deux tiers voyagent par trains complets réguliers, le reste par transport à la demande.

lier avec la Tchécoslovaquie. La concurrence des ports d'Allemagne du nord l'a réduit à rien: les tarifs ferroviaires entre ces ports et la frontière allemande orientale sont nettement plus avantageux.

Le trafic par wagons isolés (1 à 3 wagons par destination) a aussi régressé: l'évolution du parc routier et la rapidité des transports par route à courte distance lui ont donné un coup fatal. Le chemin de fer est incontestablement défavorisé sur les trajets courts; il doit absolument s'adapter. L'avis de notre interlocuteur à BNFW est intéressant à ce point de vue: "L'expansion du trafic de fruits par chemin de fer au départ de notre terminal est entre les mains du chemin de fer lui-même et en particulier de la société Interfrigo. Les compagnies maritimes, les expéditeurs, destinataires et manutentionnaires travaillent de plus en plus par palettisation. Or, les chariots élévateurs ne peuvent pas manœuvrer à l'intérieur des wagons isothermes: les portes et le profil de ces wagons ne le permet-

Bananes importées par Anvers et prises en charge par le chemin de fer (en tonnes)

Destination	1980	1981	1982
Belgique	360	—	200
Allemagne	3.746	5.360	5.939
Autriche	4.012	3.441	8.188
Italie	1.759	2.343	8.566
Suisse	5.373	20.947	32.868
France	1.344	427	2.704
Pays-Bas	—	1.731	1.695
Total	16.594	34.249	60.160

Avant 1980, BNFW organisait un trafic ferroviaire important et régu-

lent pas. La température dirigée est un autre problème. Les bana-



2



3



4

nes - tous les fruits en général - sont des marchandises très périssables. En tant que manutentionnaires, nous sommes parfaitement équipés pour les conserver en parfait état. Nous attendons la même chose de nos transporteurs. Le chemin de fer doit tendre vers des températures mieux contrôlées: il ne peut se permettre une marge supérieure à 1° C de plus ou de moins que la température requise.

S'il rend possibles la palettisation et le contrôle précis des températures, le chemin de fer sera à égalité avec ses concurrents et captera automatiquement une part plus importante du trafic.

Je veux encore souligner ici qu'en été, l'obligation pour le client de pouvoir lui-même au glaçage des wagons Interfrigo n'est pas à l'avantage du chemin de fer, mais de ses concurrents (la route, tout particulièrement), qui fournissent eux-mêmes les moyens. Pour BNFW, je précise quand-même que cette fourniture n'est pas une difficulté insurmontable: notre activité fruitière nous a amenés à développer une véritable fabrique de glace. A tel point que le commerce de glace pour tout le port est concentré chez nous.

On doit pouvoir remédier à la situation: ce qui est possible en Scandinavie doit l'être aussi chez nous. En Suède, un "bananes-express" se compose de 14 wagons frigorifiques aux couleurs de la firme Chiquita. Ces wagons admettent les chargements palettisés et la température y est parfaitement contrôlée.

Cela dit, nous travaillons très volontiers avec le chemin de fer.

Comme manutentionnaires, nous choisissons le train car nous ne dépendons alors pas du bon vouloir du transporteur. Nous pouvons programmer le travail, nos schémas sont respectés, et nous avons bien le temps de charger les wagons. Ce n'est pas toujours le cas avec les routiers. Le rail offre plus de sécurité, et plus d'avantages pour le manutentionnaire. Notre préférence va au train, mais le manutentionnaire propose, et le client dispose!"

Le chemin de fer et Interfrigo sont bien conscients de ces problèmes. Ils ne le cachent d'ailleurs pas. La preuve: Interfrigo a mis à l'essai des prototypes de son "wagon réfrigérant de l'avenir", un wagon approprié à la palettisation et d'une capacité nettement supérieure, de sorte que le client bénéficie du niveau tarifaire avantageux pour 25 tonnes d'envois palettisés. Ce wagon est doté d'un nouveau système de réfrigération et de réchauffement capable d'établir un niveau précis de température. La production en série de ce matériel est pour un avenir proche.

Ce progrès vient à point, car BNFW ne dort pas sur ses lauriers. Le manutentionnaire fruitier se trouve dans une spirale, où il poursuit son ascension. Ses limites de capacité ne sont pas encore atteintes et il investit dans les techniques modernes de déchargement. Le volume traité va encore s'accroître. Et le chemin de fer, s'il s'y prend bien, participera à cette expansion.

BNFW à Zeebrugge en 1984 ?

BNFW a pris en concession, dans le port de Zeebrugge, un terrain de 7 hectares pour la construction d'un terminal de froid. La concession prend cours le 1er janvier 1984.

BNFW, en plus d'une maximisation de sa capacité anversoise, recherchait de nouveaux points stratégiques pour l'approvisionnement des différents marchés. La firme souligne son souci de capter en Belgique des trafics qui ne peuvent passer normalement par Anvers, mais peuvent compléter les importations existantes.

Le futur terminal de froid de BNFW à Zeebrugge sera conçu dans l'optique d'une manutention et d'une distribution rapides. Il sera exploité commercialement aux mêmes conditions et tarifs qui sont actuellement en vigueur à Anvers.

Cela n'empêche pas, bien entendu, que BNFW continue d'investir à Anvers: un montant de 85 millions a été dégagé à cet effet pour 1983.

1. Les "cargoveyors" vont chercher dans le bateau 3.000 cartons de 20 kilos par heure.

2. Un "chemin de bananes" direct sort des soutes.

3. Installation automatique de triage et d'entreposage, prolongation naturelle de la ligne de déchargement.

4. Interfrigo est de la partie dans le trafic fruitier.