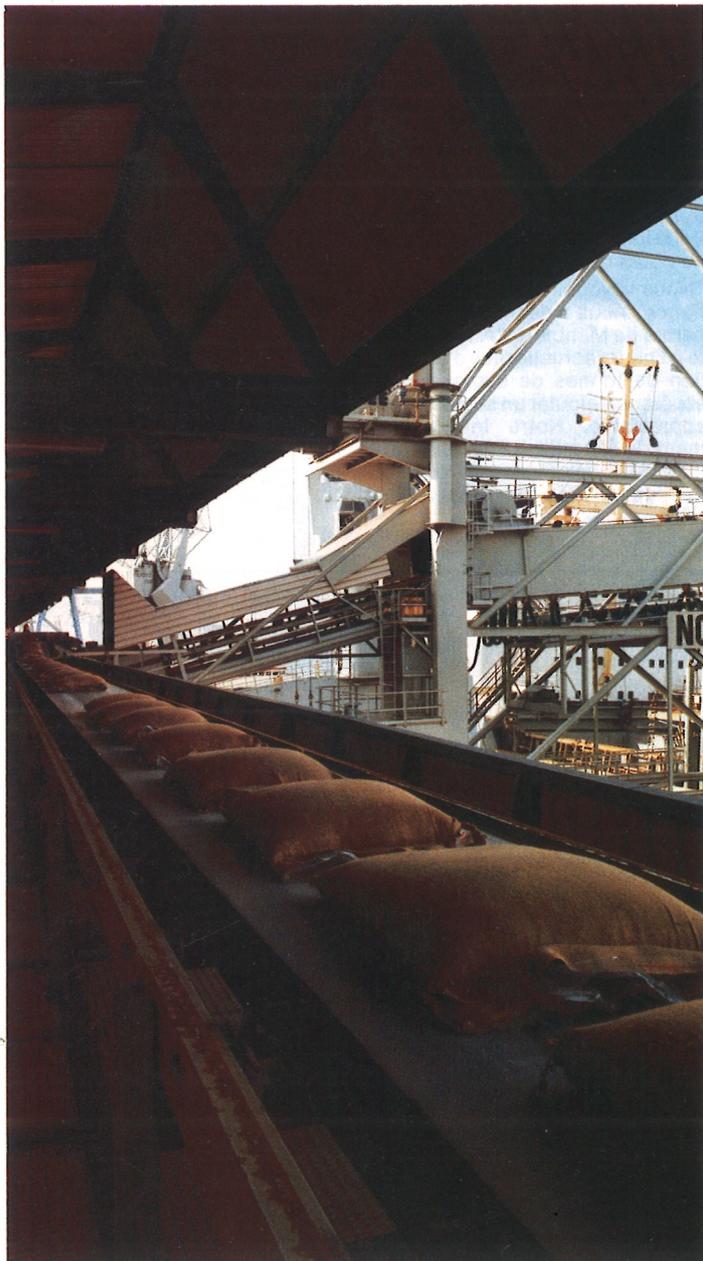




# LE SUCRE EN TRAIN: 600.000 TONNES POUR ANVERS



Un carré de sucre dans le café, une cuillerée de sucre sur les fraises, la pincée nécessaire pour tromper l'amertume de la tarte aux pommes... Vivre sans sucre... On n'y pense même pas.

Quoiqu'il existe aujourd'hui des succédanés, recommandés à ceux et celles dont la corpulence excessive menace la bonne forme, le sucre, de canne ou de betterave, reste l'un des délices les plus répandus au monde. La campagne 81/82 en a vu produire, dans les cinq continents, quelque 100 millions de tonnes; au départ de canne dans les zones tropicales et sub-tropicales, de betterave dans les régions tempérées. De cet immense sucrier, 30% ont fait l'objet de commerce international.

Cuba vient en tête des exportations, avec 6,7 millions de tonnes (chiffres de 81/82). La Communauté Européenne prend la deuxième place, avec un score de 5 millions de tonnes. Plus d'un million de tonnes (c'est-à-dire plus d'un cinquième des exportations des X) prennent la mer à Anvers. Et les six dixièmes de ce potentiel rejoignent le port en chemin de fer. L'Europe des X est l'entité productrice la plus importante au monde: elle assure 13% de la production totale.

chargés dans les wagons fermés. Depuis août 82, la raffinerie, confrontée à un problème d'ensachage et de stockage, a partiellement modifié sa technique de transport. De ses centres de production de Brugelette, Genappe et Grimde partent désormais des wagons-silos de la firme CITA, qu'on décharge à Anvers; dans l'attente d'un chargement sur navire, le sucre est entreposé par des spécialistes tels que Noord Natie, Belgian Bunkering et Manufert.

En *trafic international*, le sucre, en vrac, arrive surtout de France (154.000 tonnes en 1980; 286.000 en 81; 283.000 en 82; et 341.000 en 83). L'équipement approprié du port d'Anvers pour l'entreposage et la manutention du sucre raffiné a aidé la SNCB à mener avec succès des actions commerciales appuyées par Promotrans (wagons CITA) et SHGT. Le trafic international a considérablement augmenté depuis 1980.

## Les partenaires du rail

Noord Natie, Belgian Bunkering et Manufert sont à Anvers les trois entreprises maîtresses en matière d'entreposage et de manutention du sucre. Déployant d'importants efforts d'investissement, elles ont pu, en 7 ans, porter de 230.000 à 1 million de tonnes les quantités de sucre traitées par la Métropole.

Nous sommes allés sur place mesurer la taille et l'efficacité de ces partenaires du rail, et soupeser les perspectives pour l'avenir. Nous remonterons le courant dans une prochaine édition, pour scruter, au départ de la campagne betteravière, l'horizon des sucres, c'est-à-dire la facette "production".

	TRAFFIC DE SUCRE DE LA SNCB (en tonnes)			Embarqué à Anvers
	Trafic intérieur	International	Total	
1980	335.548	164.906	500.454	804.461
1981	326.323	311.522	637.845	890.505
1982	393.291	287.971	681.262	1.042.918
1983	234.172	352.491	586.663	+ de 1 million

## Trains de sucre

Nous pouvons considérer que presque tout le sucre remis au transport par rail est destiné à l'exportation maritime via Anvers.

En *trafic intérieur*, la Raffinerie Tirlemontoise est le principal client de la SNCB. Avant 1982, tout son sucre partait à Anvers en sacs

# MANUFERT: le sucre en vrac



1

Constituée en 1974, Manufert est un enfant de Manuport, une vieille Nation anversoise spécialisée en entreposage, et Chemifert, filiale d'Unifert, un géant de l'engrais.

Le terminal de Manufert, multipurpose, c'est-à-dire ouvert au traitement de marchandises variées, fut d'abord réservé aux engrais, puis aux céréales et à leurs dérivés. Il est "souple", en ce sens qu'il peut être facilement adapté aux tendances du marché mondial. A l'heure actuelle, la CEE offrant d'importantes quantités de sucre à l'exportation, ce terminal s'ouvre au sucre.

Deux surfaces d'entreposage existent déjà. Une troisième est en construction, un silo plat d'une capacité de 100.000 tonnes de sucre "prêt-à-exporter".

Manufert prévoit de 3 à 4 renouvellements de stock par période annuelle, de sorte que sa capacité totale pour la période se situerait à 300.000 tonnes. Le silo plat comprend cinq divisions - ouvertes à des qualités fournies par des producteurs différents - où le sucre sera conservé à une température et à un degré hygrométrique adéquats. A l'arrivée d'un navire, la quantité voulue sera immédiatement ensachée et chargée.

Cette méthode sera unique en Belgique, et presque unique en Europe, puisqu'une seule entreprise fait de même, à Dunkerque. Pour traiter la grande masse de vrac et ensacher avec efficacité, Manufert a prévu un outil compétitif au plan mondial.

La distance entre producteur et manutentionnaire portuaire sera couverte par le chemin de fer, transporteur idéal de masses importantes. Manufert sera donc un

partenaire de choix pour la SNCB. "Sera", bien sûr, car les nouvelles installations (fosse, silo, ensachage) ne sont pas encore opérationnelles. On y travaille ferme pour pouvoir démarrer en septembre, en même temps que la campagne sucrière de 1984. Concrètement, cela signifie que le terminal doit être prêt au plus tôt, pour atteindre sa vitesse de croisière au moment voulu.

TOUT le sucre sera acheminé en wagons. Manufert compte sur deux trains complets de 1.200 tonnes par pause. La petite fosse destinée à recevoir des chargements routiers n'est qu'une "sortie de secours" pour les cas d'urgence. Le déchargement des

trains, le pesage et l'évacuation vers le silo se feront au rythme de 500 tonnes/heure. A l'accostage d'un navire, le processus inverse atteindra la même cadence. Le sucre sera repris au silo par des ouvertures au sol, et acheminé vers l'ensachage, d'où partent trois lignes de chargement. Ainsi, 2.400 tonnes pourront être traitées au cours de chaque pause.

"Nous voyons l'avenir avec confiance" nous a déclaré un porte-parole de Manufert. "Anvers traite à l'heure actuelle plus d'un million de tonnes de sucre. Nous espérons y ajouter un supplément appréciable. Notre investissement de 650 millions est en effet justifié par une étude très fouillée du marché. Il existe certes à An-

1-2-3: Intense activité pour rendre le terminal opérationnel en septembre.

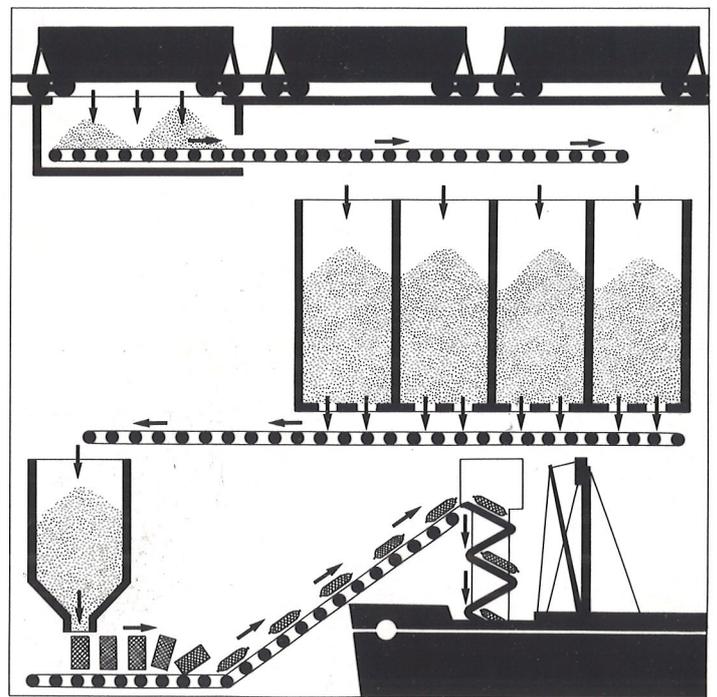
vers trois terminaux sucriers, mais une situation de saine concurrence favorise le pouvoir d'innovation et la croissance des entreprises. Cela profitera indirectement au port et au chemin de fer. Car nous sommes en mesure d'attirer de nouveaux trafics. Manufert est un partenaire nouveau pour la SNCB, avec qui nous travaillons, en parfaite intelligence, à l'établissement d'une voie de raccordement embranchée au faisceau Lillo. Nous voyons avec confiance l'avenir de cette collaboration".



2



3





# BELGIAN BUNKERING:

## le sucre en sacs



Belgian Bunkering vit le jour dans les années 30. Elle se consacrait entièrement au déchargement de navires de charbon. Après la guerre s'ajoutèrent à cela des activités de chargeur maritime, la division charbon Vloeberghs et l'établissement de quelques firmes soviétiques comme Ferchimex, Allied Stevedores et Scaldia Volga. Son terminal sucrier fut mis en service en 1982.

L'activité principale de Belgian Bunkering reste le traitement du charbon. Le sucre vient en second rang, devant l'activité de chargeur.

Les neuf dixièmes du sucre traité par la firme arrivent en vrac, par train, des raffineries belges, françaises et allemandes. Les 10%

restants proviennent, par la route, de centres de production difficilement accessibles par rail.

Pendant toute la campagne betteravière, deux rames de wagons autodéchargeurs de CITA et Simotra sont mises en rotation. L'installation (déchargement et ensachage) traite par pause une rame complète de 20 à 22 wagons de 58 tonnes. Toute la manutention - du déchargement au stockage ou au chargement maritime direct - procède en continu. Les wagons libèrent leur charge au-dessus d'une fosse. Des bandes transporteuses acheminent le sucre vers quatre silos d'ensachage, quatre unités de 300 tonnes. Le sucre est pesé automatiquement, ensaché et dirigé vers les magasins ou vers les "tobogans" qui aboutissent au navire. Notons toutefois qu'un dixième du sucre approvisionné en train arrive déjà ensaché.

Contrairement à Manufert, Belgian Bunkering stocke le sucre en sacs. Le stock, d'une capacité de 120.000 tonnes, se renouvelle environ 4 fois par an. Ce qui nous amène à un petit demi million de tonnes par exercice, c'est-à-dire à peu près la moitié du volume déjà traité à Anvers.

Comme les autres entreprises du secteur, Belgian Bunkering manifeste une grande confiance. "Deux grands terminaux, un troisième en construction, ce n'est certes pas la sur-capacité pour

Anvers" nous y dit-on. "L'avenir est donc serein, pour nos entreprises, pour le port et pour le chemin de fer, si nous entretenons une concurrence saine, génératrice d'évolution pour les partenaires du secteur.

"L'offre est suffisante pour l'instant. La France et l'Allemagne font de plus en plus appel à Anvers pour l'exportation maritime de leur sucre. Manufert va attirer à Anvers de nouveaux trafics. Tout cela est très positif. Par contre, une stagnation ou un rétrécissement du marché engendreraient incontestablement des problèmes.

"En toute logique, nous devons envisager des extensions, car notre capacité est utilisée à 100%. Nous essayons de nous inscrire de façon très souple dans les tendances du marché. Si la rentabilité devait fléchir, nous pourrions sans problèmes nous orienter vers d'autres produits de masse, comme les céréales et leurs dérivés... et le chemin de fer serait bien sûr de la partie".

1. Ensachage dans les règles de l'art.
2. Stockage sac par sac.
3. Le "tobogan" plonge au cœur du navire.



1



3



2

# NOORD NATIE: stockage palettisé



1

C'est une vieille Nation anversoise, dont le développement remonte au Moyen-Age. Ce qui explique les différences qui existent entre Noord Natie et les autres Nations. Ses activités sont réparties sur 4,5 km de quais; elles comprennent les containers, les charges conventionnelles, le traitement des fruits (en surgélation et en réfrigération), le stockage en tank, le traitement massif de produits alimentaires (café, sucre, cacao, poudre de lait...). Le sucre occupe une part importante dans l'assortiment de produits de Noord Natie. La firme en exporte chaque année un demi million de tonnes produites par les raffineries belges, françaises, allemandes et hollandaises. Une moitié arrive par train, l'autre étant répartie entre la route et la voie d'eau.

Noord Natie est active dans le domaine du sucre depuis avant 1940. Le premier terminal sucrier de vrac fut construit en avril 1981 au quai 314. Un an plus tard, un deuxième prenait forme au quai 416; il est opérationnel depuis juin 1983. La croissance rapide du trafic anversois a amené Noord Natie à adapter l'année dernière ses raccordements ferroviaires: elle a allongé et démultiplié ses voies pour faciliter le parcage des rames en période d'affluence.

Le tiers des quantités acheminées par train passe directement à bord des navires selon le schéma classique: wagons, fosse de déchargement, bande transporteuse, pesage automatique, ensachage, tobogan, soute.

Noord Natie possède aussi une installation semi-automatique de déchargement de sacs. Les "déchargeurs de wagons" franchissent en zig zag les portes des véhicules et deux travailleurs canalisent les sacs (ils ne les soulèvent pas!). L'installation est couverte, de sorte que le travail puisse se poursuivre par toutes les conditions climatiques.



2

Des bandes transporteuses dirigent les sacs vers des empileuses automatiques qui les assemblent en charges palettisées, que des élévateurs à fourches répartissent alors dans les magasins. Voilà la spécificité de Noord Natie. Le sucre arrivé en vrac qu'on ne charge pas directement en soute est ainsi ensaché et palettisé dans l'attente du départ.

Le responsable de Noord Natie que nous avons rencontré se dit satisfait de la collaboration du chemin de fer. "C'est une collaboration idéale. Les loueurs de wagons, tels CAIB, contribuent à cette efficacité. Ces sociétés ont même attiré certains trafics français vers Anvers. Notre organisation doit sa souplesse notamment à la collaboration de la SNCB et des loueurs. Une bonne partie du sucre français "routier" est devenue aujourd'hui du sucre "ferroviaire". La régularité des approvisionnements et notre programmation sont parfaitement respectés: le chemin de fer suit le schéma d'une manière exemplaire.

"Il y a de l'avenir dans le sucre. Mais nous devons rester attentifs à la politique Communautaire, qui détermine, entre autres, les quotas de production. Nous avons donc élaboré une méthode flexible, qui nous permette une reconversion rapide dans d'autres types de marchandises.

"Le premier port sucrier de France, Dunkerque, est un concurrent très sérieux pour Anvers. Sa capacité est actuellement utilisée à 100%. La France a, en 1982, produit 700.000 tonnes supplémentaires de sucre. Dunkerque n'a pas pu les absorber, si bien qu'Anvers en a vu passer une partie. Il faut dire que notre port propose un service particulièrement attractif.

"La Métropole compte pour l'instant trois grands manutentionnaires de sucre. C'est un avantage. Le nouveau terminal de Manufert est un "enrichissement" et une preuve qu'il y a encore place pour de nouvelles initiatives. Nous y voyons une forme complémentaire de concurrence. Et justement, l'initiative privée est un des piliers de la bonne santé d'un port. Si la SNCB collabore toujours aussi efficacement - ce dont nous ne doutons pas un instant - Anvers deviendra un leader sur le marché".



3



4

1-3. Manutention et stockage palettisé chez Noord Natie.

2. Les wagons CITA s'arrêtent un à un sur la fosse.

4. Chargement conventionnel des palettes dans les soutes.

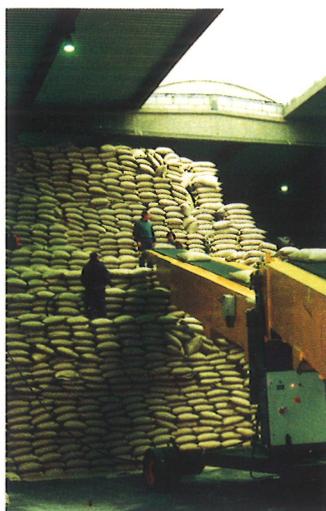
## Les trois grands



Notre visite aux manutentionnaires de sucre nous a appris qu'il y a de l'avenir pour le rail dans ce domaine. La croissance des quantités annuelles n'est pas le seul indicateur encourageant en la matière. Les nouveaux investissements, engagés et programmés, donnent un autre signe évident de la tendance.

Ni Belgian Bunkering ni Noord Natie - qui occupent déjà la place - ne voient une menace dans l'implantation de Manufert. Mais au contraire de nouvelles chances pour le port et pour la SNCB. Manufert compte d'ailleurs faire jaillir de nouvelles sources.

Quant à la méthode de travail (déchargement, ensachage, chargement des navires...), nous n'y avons pas vu de différences mar-



quantes. La distinction entre les trois manutentionnaires se situe au plan de l'entreposage: Manufert utilise un silo, Belgian Bunkering empile les sacs, et Noord Natie constitue des charges palettisées. Trois systèmes qui présentent leurs propres avantages... et peut-être aussi des inconvénients. Une chose est sûre: cha-

cun travaille efficacement et sagement, en très bonne collaboration avec la SNCB. Ce dont tirent profit les producteurs de sucre, le port d'Anvers et, en fin de compte, l'économie belge.



## Quelques chiffres

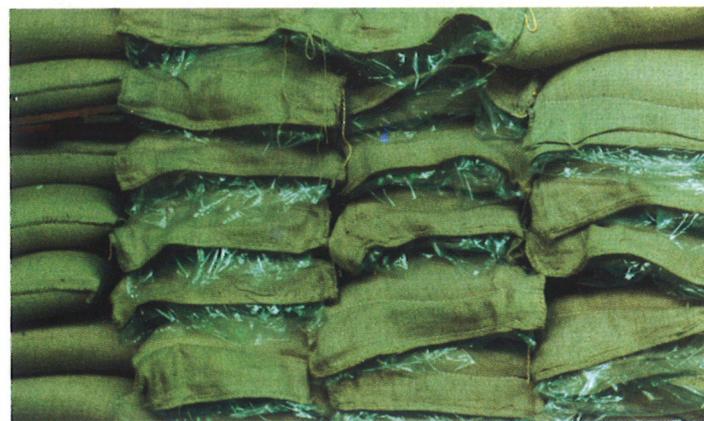
La culture de canne à sucre connaît un rendement moyen de 55 tonnes à l'hectare. La canne à sucre ayant une teneur de 10% environ, on peut compter sur 5.500 kilos de sucre par hectare cultivé.

La production de sucre au départ de betteraves est un peu inférieure. La teneur en sucre de la betterave atteint certes 14 à 15%, mais le rendement par hectare ne dépasse pas 30 tonnes. Si bien qu'on peut compter 4.350 kilos de sucre par hectare de betterave cultivé.

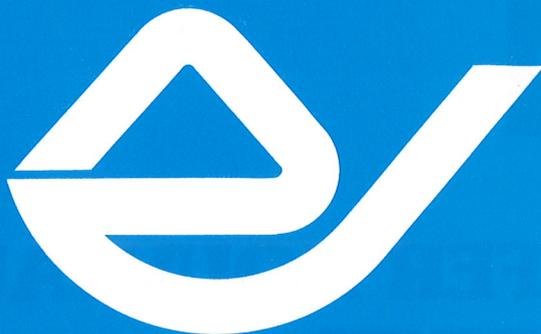
Ne perdons pourtant pas de vue qu'il s'agit là de moyennes calculées à l'échelle mondiale. De nombreux facteurs (conditions climatiques, nature du sol, etc.) peuvent modifier sensiblement les données d'un pays à l'autre. Ainsi, en Belgique, pendant la campagne 82/83, on a tiré de chaque hectare cultivé 63 tonnes de betteraves et 8,3 tonnes de sucre.

(source: Hinterland, Revue du port d'Anvers)

*Le sucre est conditionné en sacs de jute de 50 kilos, doublés de plastique pour protéger le produit de l'humidité.*



## Le label sucre



Le label sucre a été créé en 1970, pour être le symbole du sucre (saccharose) sous forme pure ou traité en produits sucrés, sans addition d'autres édulcorants naturels ou artificiels.

Apposé entre autres sur les emballages, comme sur les installations de production, de recherche, d'entreposage et les véhicules de transport, ce label est la propriété exclusive de la Sugarmark Holding Company Ltd, de Londres.

Les utilisateurs du label sont regroupés en une union internationale qui a son siège à Paris. Cette union a la responsabilité de la gestion administrative et de la

promotion du label. Fin 1981, le label était utilisé par des organisations anglaises, belges, brésiliennes, espagnoles, françaises, hollandaises, irlandaises, portugaises, sud-africaines et suédoises. (source: Hinterland, Revue du port d'Anvers)