



MOREELSGUANO:



tent d'honorer avec la plus grande souplesse les ordres venus de divers pays du Marché commun.

Un processus fluide

Nous sommes allés à Gand pour y voir un train; c'est notre dada. Mais nous y avons vu bien d'autres choses...

L'usine, installée dans le port de Gand, occupe un terrain de 35.000 m², dont les deux tiers sous couvert. C'est un complexe homogène, pourvu d'une sorte d'appendice: une tour de déchargement située au bord même du quai, reliée au bâtiment principal par une bande transporteuse couverte qui enjambe la chaussée. Cette tour est le point d'entrée de tous les chargements acheminés par chemin de fer aussi bien que par bateau.

A l'arrivée du train sur le raccordement, les wagons sont amenés un à un au moyen d'une loco Moreels au-dessus de la fosse de déchargement. Les trémies ouvertes, la marchandise s'écoule sur une bande transporteuse d'une capacité horaire de 150 tonnes. Elevée au sommet de la tour, elle prend le chemin du silo ou elle terminera sa course dans l'une des nombreuses cellules prévues pour la séparation des qualités différentes. De là, le produit, repris par une pelle mécanique, est tamisé, puis réexpédié, en vrac ou ensaché. Dans ce dernier cas, les sacs sont automatiquement palettisés, en huit couches de 5 unités, pour former, après application d'une pellicule de plastique fort, des ensembles homogènes de deux tonnes.

Fluidité et rentabilité, voilà les deux mots qui viennent d'office à l'esprit lorsque l'on voit fonctionner cette chaîne de distribution. La finesse de distribution tient encore le chemin de fer éloigné du processus. D'une part, des études sont en cours pour l'adaptation du raccordement; d'autre part, la Direction de Moreelsguano recherche les



trains complets hollandais

Entre les deux photos de notre titre, il y a 123 ans. Il faut remonter à plus d'un siècle pour trouver les sources de cette entreprise familiale aujourd'hui parvenue à sa quatrième génération. Vieille entreprise? Maison de vieille souche, c'est évident, mais néanmoins jeune d'esprit et bien adaptée au temps.

Lié depuis quelques années au groupe hollandais Unie van Kunstmestfabrieken (UKF), un producteur d'engrais de niveau international, Moreelsguano s'est adapté à l'évolution du marché autant qu'aux impératifs de la fusion, sans pour autant abandonner son caractère spécifique. Cette particularité s'exprime sur deux plans: la firme Gantoise veut préserver la souplesse fondamentale de son système de distribution, elle est par ailleurs la seule du groupe à produire le guano.

Un acte officiel de 1867 précise qu'un certain Monsieur Moreels a constitué une «société pour le commerce des denrées coloniales». En 1870, cette société importe déjà du guano péruvien et du guano d'autres origines. Aujourd'hui, la guano est ainsi vendu

aussi bien que traité en engrais mélangés. Dans cette catégorie, Moreelsguano produit bien d'autres qualités dans lesquelles le guano n'intervient pas. Ces matières trouvent leurs débouchés à grande échelle dans le monde entier. Dans le cadre de la réorganisation consécutive à la liaison avec UKF, Moreelsguano a abandonné la production des superphosphates au profit d'une unité du même groupe établie à Amsterdam; une production qui remontait à un siècle. Question d'efficacité.

Le département distribution de Moreelsguano dessert l'agriculture, l'horticulture ainsi que des secteurs particuliers, livrant à cette clientèle ses propres produits aussi bien que ceux d'autres filiales du groupe. Des équipements nouveaux, très modernes, lui permet-

moyens propres à compresser les coûts au maximum. Mais l'intervention du rail dans la distribution restera toujours limitée par son caractère de transport de masse, peu compatible avec la distribution «au détail» pratiquée par Moreels-guano.

Sécurité et régularité

La continuité de la production et de la distribution exige une parfaite régularité dans les approvisionnements en matières premières et produits finis.

Les wagons loués par UKF pour l'ensemble du trafic du groupe arrivent actuellement à Gand au rythme d'une rame hebdomadaire de 17 unités. La rame quitte les quais le jour même, à vide, et trouvera, en Hollande, une réaffectation immédiate.

L'assurance «planning respecté» ainsi offerte a placé le rail en tête des modes de transport utilisés pour l'approvisionnement de l'usine gantoise.

Les wagons Tads appartiennent à la catégorie des «gros porteurs»: ils admettent des charges allant jusqu'à 57,5 tonnes sur les lignes de catégorie C et à des vitesses proches de 100 km/h.

Leurs quatre trémières peuvent être déchargées en un temps record, avec une grande facilité, puisqu'un homme seul suffit à en opérer l'ouverture et la fermeture.

Le toit ferme hermétiquement, et cela constitue un atout important pour le transport d'une matière très «soiffeuse».

D'autres types de wagons, des Eds, par exemple, peuvent assurer certains acheminements. Il en arrive d'ailleurs un ou deux avec les rames hebdomadaires, qui transportent un autre produit et donnent à cet égard entière satisfaction.

Le train actuel devrait bientôt se découvrir un jumeau, expédié de l'une des quatre usines hollandaises d'UKF, et qui renforcera ainsi les échanges ferroviaires entre le groupe et son partenaire gantois.

