

EXPOSITION KASSA KASSA!

THÈME 2 : TRANSPORT ET LOGISTIQUE

Chaque jour, les rayons des magasins semblent se remplir automatiquement. Le trajet parcouru par les marchandises du champ ou de l'usine au consommateur est en grande partie invisible. Qui veille à ce que les céréales pour notre pain, notre nouvelle radio ou notre jeans tendance arrivent jusqu'à nous ? Qu'est-ce qui se cache derrière la colonne de camions sur nos autoroutes ?

Dès le 19e siècle, le commerce mondial est en plein essor. Plus personne ne s'étonne de voir des bananes d'Amérique du Sud ou un T-shirt 'made in China'. Navigation maritime, fluviale et aérienne, transport ferroviaire : un flux de marchandises perpétuel est acheminé vers les clients.

La technologie et la numérisation ont métamorphosé cette opération logistique. Conteneurs et grues, palettes et chariots élévateurs à fourche allègent (au sens propre et figuré) la tâche des ouvriers d'usine, dockers et magasiniers. Mais jusqu'à ce jour, les conditions de travail dans le secteur logistique font polémique. Et quid de l'empreinte écologique de tous ces kilomètres parcourus ? De plus en plus de voix s'élèvent en faveur d'une chaîne d'approvisionnement plus courte.

PARCOURS 1 : CÉRÉALES

Du champ au port

Au XVIIIe siècle, les Européens peuvent déjà goûter des produits exotiques de contrées lointaines comme le café, le thé, le sucre et le tabac. Dès les années 1870, des céréales en provenance d'Inde, d'Ukraine et surtout d'Amérique envahissent nos régions. Le port d'Anvers est la principale plaque tournante pour l'importation de céréales en Belgique. Les quantités importées passent de 90.000 tonnes en 1865 à 1,5 million de tonnes en 1914. Cette *importation massive* est une bonne nouvelle pour le consommateur, qui achète son pain moins cher, mais elle est vue d'un mauvais œil par l'agriculteur local, qui doit faire face à une concurrence féroce.

Argentine, champ de céréales – port de Buenos Aires – Belgique, port d'Anvers

Au port

Quand le céréalier arrive au port, les ouvriers portuaires descendent dans la cale pour transborder manuellement le grain en vrac sur des bateaux fluviaux. À l'aide de grandes *pelles à grains*, ils remplissent des sacs d'au moins 70 kilos, qu'ils hissent sur leurs épaules pour les amener à quai en passant sur des planches étroites.

Les dockers qui transbordent les céréales sont reconnaissables à leurs yeux cernés de rouge et à leur peau irritée à cause des herbicides chimiques. À partir du début du XXe siècle, cette pénible tâche est de plus en plus souvent assurée par des élévateurs à grain mécaniques.

entrepôt de céréales SAGMA

Du port à la meunerie

D'Anvers, les céréales partent pour les meuneries industrielles où elles sont moulues en farine. Le transport s'effectue via le réseau de voies navigables et de voies ferrées qui, à partir de la fin du XIXe siècle, désenclave pratiquement tout le pays. La meunerie Moulins de Deinze, située au bord de la Lys, est facilement accessible aux bateaux fluviaux chargés de céréales. Dans un premier temps, les céréales sont stockées dans des sacs que les débardeurs doivent décharger un par un depuis la cale du bateau. Mais à partir du début du XXe siècle, les bateaux fluviaux transportent de plus en plus les céréales en vrac. Des élévateurs à grain transvasent alors le chargement vers les silos de la meunerie.

Port d'Anvers, entrepôt de céréales SAMGA – Moulins de Deinze

De la meunerie au boulanger et au client

Jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, les meuneries ont recours à un véhicule hippomobile pour envoyer les sacs de farine aux boulangers. Elles s'établissent donc de préférence en ville ou en périphérie, afin de trouver suffisamment d'acheteurs à proximité. La meunerie Moulins de Deinze se trouve pratiquement dans le centre. Néanmoins, des représentants de commerce de l'entreprise cherchent aussi des clients dans un rayon plus large. La farine destinée à la boulangerie Houtteman, à Tielt, est livrée par le train.

Deinze, gare – Tielt, gare – Tielt, boulangerie Houtteman

Sur terre, sur mer et dans les airs

Depuis 150 ans, les évolutions se succèdent à une vitesse folle dans le secteur des transports. On mise continuellement sur l'automatisation et la numérisation. Il faut que tout soit toujours plus efficace et plus rapide. Aujourd'hui, le « juste-à-temps » est devenu la norme : les marchandises sont livrées au dernier moment pour la production ou la vente. Cela permet d'épargner de l'espace de stockage, mais requiert un flux de marchandises ininterrompu. Les travailleurs de ce secteur sont soumis à une énorme pression puisqu'aucune minute de retard n'est tolérée.

PARCOURS 2 : RADIO

À l'usine

L'entreprise néerlandaise d'électronique Philips, qui avait débuté ses activités en tant que fabricant de lampes à incandescence, ouvre sa première usine à l'étranger à Louvain en 1929. Dans les années 1960, Philips occupe en Belgique environ 10.000 travailleurs dans six usines. Chaque usine se spécialise dans un groupe de produits donné. Les radios à transistors sont produites à Louvain et à Tessenderlo. Les matières premières, dont divers métaux, du bois et du cuir artificiel, proviennent du monde entier.

le monde entier – Louvain, usine Philips

De l'usine au monde entier

Lorsque Gerard et Anton Philips fondent leur petite usine de lampes à incandescence à Eindhoven en 1891, ils voient les choses en grand. Ils veulent vendre leurs produits dans le monde entier. À cet effet, ils créent des bureaux de vente dans de nombreux pays. Avoir des usines sur plusieurs continents leur évite d'avoir à payer des droits d'importation. Dans les années 1960, avec ses usines de Louvain et Tessenderlo, Philips est le plus grand producteur européen de radios. Seule une petite partie de ces appareils restent dans le pays, la plupart partent à travers le monde.

Louvain, usine Philips – le monde entier

De l'usine au grossiste

L'utilisation croissante de palettes après la Deuxième Guerre mondiale a un énorme impact sur le secteur du transport. L'arrivée du chariot élévateur permet tout à coup de décupler le nombre de marchandises pouvant être transportées par une seule personne. L'usine Philips utilise également des palettes pour empiler ses boîtes contenant des radios. Des chariots élévateurs les chargent rapidement dans des camions et des wagons de train, qui partent pour différents grossistes.

Louvain, usine Philips – Louvain, gare – Bruxelles, Tour et Taxis – Courtrai, gare

Du grossiste au magasin d'électro

Le magasin local d'appareils électro commande ses marchandises auprès du grossiste. Celui-ci constitue un assortiment de différentes marques et sert ainsi d'intermédiaire entre le fabricant et le commerçant. Les commandes sont livrées aux magasins par camionnette et par camion. Dès les années 1960, les chauffeurs effectuent de longues journées pour un bas salaire.

Courtrai, gare – Kuurne, Bultiauw Electro (CBC) – Loker, magasin d'électro Arnout-Desomer

PARCOURS 3 : DENIM

Du champ à l'usine

Nous avons tous des jeans dans notre garde-robe. Mais avez-vous déjà pensé au long chemin que devaient parcourir les matières premières avant de se retrouver dans les magasins sous la forme de pantalons ? Le coton pousse dans des régions au climat (sub)tropical. Le coton cueilli dans les champs est envoyé dans des filatures qui transforment la matière première en fil. Ce fil passe ensuite dans d'autres usines pour être teinté et tissé. Enfin, le tissu se retrouve dans des ateliers de confection, où il est cousu et transformé en vêtements par des mains méticuleuses.

Inde, champ de coton (Madhya) – filature et tissage à Nagpur – port de Mumbai – Pakistan, atelier de confection à Karachi

De l'usine au centre de distribution

Pour les produits tels que les pantalons en jean provenant du Pakistan, la majorité du parcours s'effectue par bateau. Ils sont placés dans d'imposants conteneurs dont les dimensions sont fixées dans une norme ISO depuis 1968, ce qui permet de les empiler efficacement sur le navire. Une fois arrivés au port, ils sont transbordés à l'aide d'une grue sur un autre moyen de transport. Ce long voyage implique beaucoup de paperasserie, notamment pour la douane, les assurances et les

contrôles. Les innovations en matière d'échange de données électroniques permettent de suivre le flux de marchandises avec de plus en plus de précision.

Pakistan, port de Karachi – Anvers, port – Grobbendonk, centre de distribution

Au centre de distribution

Le consommateur n'imagine pas tout le travail effectué dans les coulisses d'un centre de distribution. C'est pourtant de ce travail que dépend, en partie, le bon déroulement de vos achats en ligne. Votre commande a-t-elle été emballée correctement ? Votre colis sera-t-il livré à temps ? Dès que la commande arrive au centre de distribution, chaque minute compte !

Du centre de distribution à la garde-robe

Les derniers kilomètres parcourus par les colis ont un grand impact sur le coût financier et social. Les livreurs sont soumis à une pression du temps implacable. Les services de livraison parcourent parfois de nombreux kilomètres entre deux adresses de livraison. Les livraisons à domicile et les retours contribuent aux embouteillages et à la pollution atmosphérique. De plus en plus d'initiatives misent sur une distribution durable en regroupant intelligemment les livraisons ou en optant pour le vélo ou la camionnette électrique. Les consommateurs peuvent aussi apporter leur contribution en allant chercher eux-mêmes leur colis au magasin, dans un point-poste ou en le récupérant dans un distributeur de paquets.

Grobbendonk, centre de distribution – Bruxelles, centre de tri bpost – Gand, bureau de poste – Gand, adresse de domicile de client

Grobbendonk, centre de distribution – Gand, magasin JBC