



INFORMATIONS S.N.C.B.

	Bulletin de la Direction Commerciale des Chemins de fer. belges		
	81	NOVEMBRE	
Publication mensuelle sauf les 1°, 4°, 7°, 8° et 10° mois	5.2.01	7	45
	Namur 1		



PAUL FUNKEN 81



La présente publication est faite sans préjudice des dispositions tarifaires et des horaires en vigueur ou de leurs modifications ultérieures.

Editeur responsable:
J. Heinen - Bruxelles

Rédaction:
Rue de France, 85
1070 Bruxelles
Tél. 02/523.80.80, poste 22299
Conception: P. Funken, Bruxelles
Imprim.: Hoorens Printing, Kortrijk-Heule

Photos
Cockerill: 2, 5, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18
SNCB: 3, 6, 7, 19, 21, 23.

SOMMAIRE



CONTAINER

10 ans de containers à Zeebrugge: 3



ENTREPRISE

Amercœur, conversion et continuité: 21



EPOQUE

L'information, oxygène de l'entreprise: 22



NOUVELLES B

Electrification Aarschot - Hasselt: 23
Le pont a pris le large: 23



DOSSIER LIEGE

Le chemin de fer à Liège: 6
Cockerill Sambre: 8
Cockerill transports: 10
Valfil: 13
Constructions mécaniques: 16
Phenix Works: 17
Centre routier: 18
Bressoux, route et rail: 19
Liège, ville inconnue?: 20

EDITORIAL

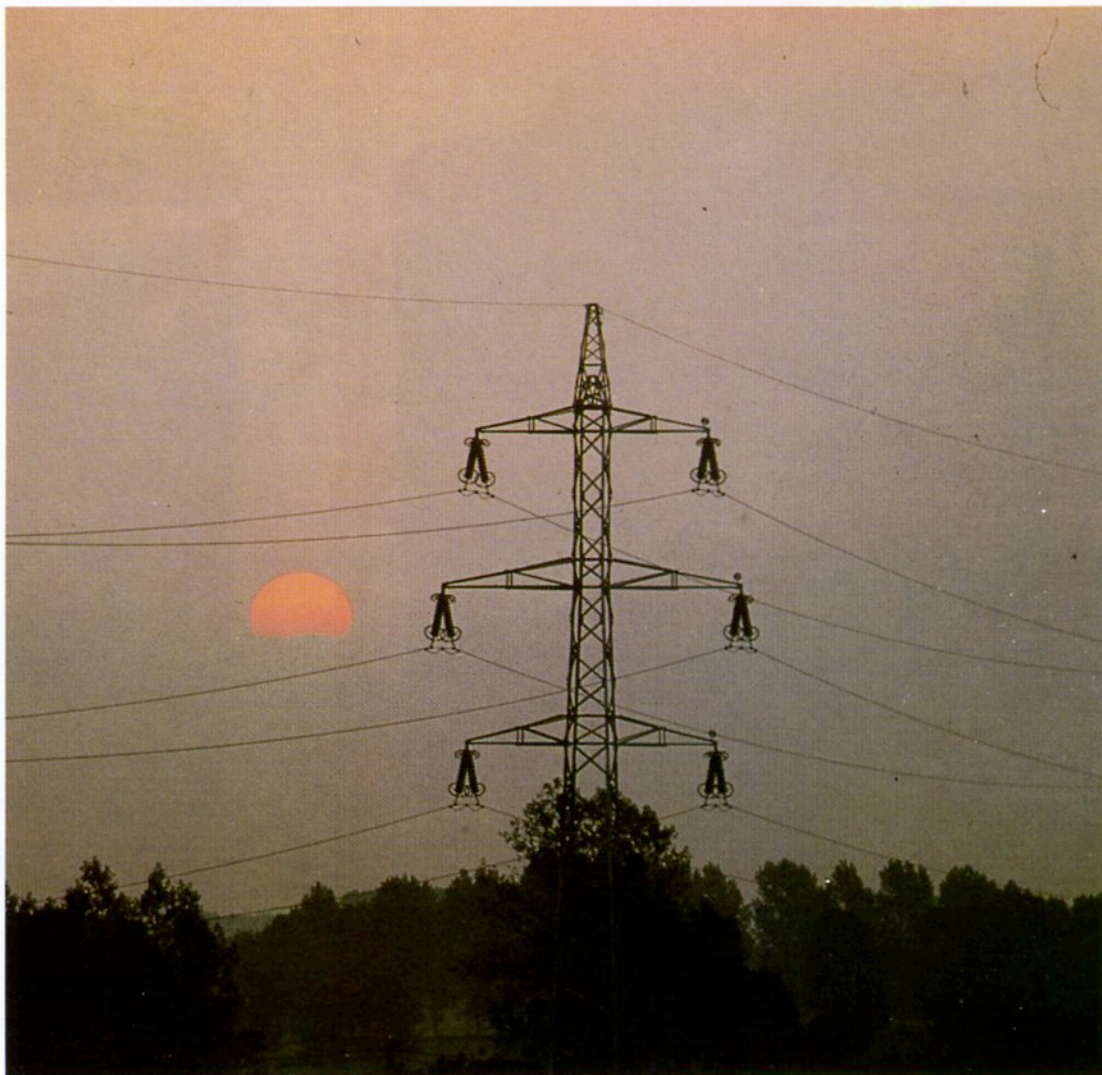
Tout s'informatise. La composition des textes de ce magazine passe par l'ordinateur, comme la gestion du fichier, ou le facturier, et le suivi des wagons, le traitement des envois de détail...

La machine, réputée intelligente, a envahi notre vie. Tantôt, elle nous sert utilement, par sa mémoire d'éléphant, sa vitesse de travail inégalée, sa faculté de penser à plusieurs choses en même temps. Tantôt, elle nous trahira peut-être, par les mauvais usages que l'on fera de ses souvenirs répertoriés ou par une vilaine grippe qui rendra sa démarche incohérente.

Toujours, en vérité, elle restera une machine, tout-à-fait imbécile une fois sortie de ses schémas, de ses circuits, totalement incapable d'initiative.

Restera, à côté d'elle, L'HOMME, incontestable moteur de l'évolution, imparable maître du devenir des choses et des affaires. Pourquoi toujours miser sur les machines? Il faut aujourd'hui investir dans l'homme, en qualité. Pour valoriser son talent plutôt que l'assujettir à l'outil. Pour l'aider à cheminer vers le bonheur à travers la grisaille de l'époque. Pour le pousser à trouver, dans les tâches d'apparence absurde et abrutissante, les voies d'un épanouissement de toute sa personne.

Car le travail, c'est lui, la prospérité, c'est sa quête, notre monde, c'est son œuvre. De plus en plus, dans les sphères dirigeantes, on parle d'un autre modèle de société. Gaçons que ce modèle sera basé sur l'être humain; ce serait un honneur à lui rendre.





10 ANS D' OPERATIONS CONTAINERS A ZEEBRUGGE



Ocean Containerterminal Zeebrugge, 29 septembre. C'est fête: l'OCZ célèbre ses 10 ans. Monsieur Varendonck, Directeur général de la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats (l'exploitant du terminal) a invité 300 personnes, des clients, des personnalités politiques et économiques, et de hauts responsables des chemins de fer, ses principaux partenaires.

Le container a fait sa percée au cours des années 60. Le transport maritime et les activités connexes s'en sont trouvés grandement rationalisés. Le container a donc marqué profondément la vie portuaire de son empreinte.

Zeebrugge s'est laissé - volontairement! - entraîner dans le grand mouvement de mutation engendré par le container, cette boîte considérée comme le plus complet des emballages. Il est vrai que l'ambition de Zeebrugge (celle même des premiers temps) pouvait ainsi prendre forme: devenir un port rapide et de renommée mondiale pour le trafic transocéanique. Il fallut, pour y arriver, relever trois défis:

1. s'insérer dans les rangs des ports significatifs pour l'économie mondiale;
2. occuper cette place au moment où la containerisation obligeait à concentrer les services maritimes sur des ports très peu nombreux mais idéalement équipés;
3. se mesurer d'emblée aux meilleurs du monde, les ports voisins, sur le plan de la connaissance, de l'expérience et de la qualité.

Dès que l'option container fut de toute évidence acquise au niveau du globe, la SNCB offrit ses services de transporteur pour assurer les liaisons containerisées continentales selon la formule "de bout en bout".

Elle décida, pour suivre cette option, de construire et mettre en service en 1971 l'Ocean Containerterminal Zeebrugge. On peut prétendre à coup sûr qu'elle a ainsi puissamment aidé à réunir les conditions d'exploitation opti-

male, qu'il s'agisse du service proposé ou de la tarification. La gestion de l'OCZ fut confiée à la Société Belgo-Anglaise des Ferry-Boats, qui exploitait déjà le Short Sea Terminal de Zeebrugge et dont la SNCB est actionnaire majoritaire.

La concertation permit à Zeebrugge de relever son triple défi. Monsieur Flachet, Directeur général de la SNCB devait le souligner dans son allocution du 29 septembre, en insistant sur les objectifs des chemins de fer belges dans le cadre de la politique portuaire belge. Monsieur Flachet nuança pourtant:

"Le développement de la containerisation, ici à Zeebrugge, où sont servis les intérêts de l'économie nationale, n'est pas dû à la SNCB seule. D'autres entreprises

ce domaine de transport, en particulier sur l'OCZ.

"Je saisis l'occasion qui m'est donnée d'affirmer clairement que la SNCB a travaillé sans relâche pour qu'une telle politique soit menée dans tous les ports belges. Nous sommes fermement convaincus que le bien-être du pays est intimement lié à la bonne santé des échanges internationaux et que dans cette optique, une entente harmonieuse avec tous est souhaitable.

"Cette vision du transport dans la réalité portuaire a du reste stimulé la SNCB à envisager, au-delà du train-ferry et du trafic des containers, le devenir des secteurs plus classiques comme celui des matières premières, dans l'optique de la concurrence avec les ports étrangers, sans



concernées par cette technique de transport ont accordé à ce développement un grand intérêt, de sorte que beaucoup de forces vives purent être concentrées sur



bien entendu négliger son propre intérêt.

"La politique de présence de la SNCB a trouvé sa concrétisation il y a peu dans les investissements nouveaux en matière de manutention, que ce soit à Zeebrugge avec Seabulk, ou à Anvers chez Stocatra. Nous espérons que ces initiatives conduiront à la satisfaction de tous les milieux concernés par l'activité portuaire."

Zeebrugge est un élément de l'ensemble portuaire national, à la frange méridionale des grands deltas, en plein cœur de l'Europe. Ce port pour containers complète bien le large éventail de

quais et darses dont dispose la Belgique. Ce qui rend notre sphère portuaire réellement polyvalente, une garantie d'avenir.

En 10 ans, l'OCZ a fait du chemin. Le premier service containerisé de haute mer vit le jour en 1971, vers l'Australie et la Nouvelle Zélande, suivi d'année en année par d'autres lignes.

De janvier à août de cette année, 57.634 containers furent transbordés à l'OCZ, ce qui correspond à une croissance de 33% par rapport à la même période en 1980 (44.342 containers). L'OCZ traite à présent quasi autant de containers que son voisin le Short Sea Containerterminal. La desserte rapide de l'OCZ, 24 heures par jour et 365 jours par an, est à la base du développement constant du trafic. Il est utile de préciser à cet égard que la cadence garantie contractuellement pour le traitement d'un navire atteint 1.000 containers par jour.

Ces résultats prometteurs justifient les prévisions optimistes - "raisonnablement optimistes" - faites par Monsieur Traen, président de la société portuaire Brugge/Zeebrugge, au fil de son allocution le 29 septembre.

"Les ports belges accomplissent au mieux leur tâche de manutentionnaires internationaux, comme en témoigne la fonction de



transit toujours croissante. En 1970, la part du transit dans les chargements au départ des ports belges atteignait 32%. En 1979, les années de récession dépassées, cette part était montée à 42%.

"Ces données nous incitent aussi à un optimisme prudent, même si l'optimisme est chose rare aujourd'hui.

"Et nous avons trois autres raisons d'espérer:

1. la containerisation continuera à se développer. La situation de Zeebrugge, l'extension de notre port côtier et - permettez-moi de l'ajouter - l'intégration future des divers composants de l'équipement portuaire belge vont en tout

cas fournir une solution idéale au processus de mutation en marche;

2. nous croyons à l'intégration progressive des économies de tous les pays, accompagnée d'une croissance modérée du produit national brut;

3. et surtout, nous sommes convaincus qu'un nouvel ordre mondial, une meilleure coopération entre pays industrialisés et pays en voie de développement - fruit du dialogue nord-sud - engendreront une augmentation appréciable des flux de marchandises. Le degré de congestion observable dans bon nombre de ports du tiers monde ne montre-t-il pas que le développement économique se manifeste d'abord et avant tout dans les courants de transports maritimes?"

Le trafic ferroviaire à l'OCZ accuse la même tendance positive. De 1977 à 1980, la croissance a dépassé les 80%. En chiffres absolus, il faut lire: 40.205 containers en 1980 pour 22.083 en 1977.

Containers amenés et emmenés à l'OCZ par chemin de fer

Année	Trafic total	Trafic ferroviaire
1980	64.866	40.196 (62%)
1979	70.370	39.611 (56%)
1978	75.573	35.716 (47%)
1977	56.033	22.260 (40%)

Il est utile de souligner ici l'importance pour l'OCZ du groupe CMB, numéro 1 des entreprises maritimes belges.

Dès que fut signé en 1977 le contrat pour le trafic de containers avec l'Afrique du Sud, la CMB a décidé de s'associer à la SBA des Ferry-Boats. L'investissement OCZ est donc maintenant partagé entre ces deux sociétés.

La flotte qui dessert l'Europe se compose de 9 navires porte-containers de la troisième génération - parmi lesquels l'Ortelius, construit en 1978 et propriété commune de la CMB et des Deut-



sche Afrika Linien - 2 navires RO/RO et 3 porte-containers plus petits. L'ensemble est exploité par les South African Europe Container Services (SAECS), consortium dont la CMB est membre. Depuis le 1er juillet 1977, les services SAECS font escale à Zeebrugge. Au cours du second semestre de 1977, donc en période de démarrage, 11.713 containers furent traités. En 1980, il y en eut 27.445, et on en comptait 25.858 pour le premier semestre de 1981 (dont 8.000 en trafic avec la Grande-Bretagne). Belle performance!

Monsieur Verhulst, parlant au nom de la CMB, en disait ceci le 29 septembre:

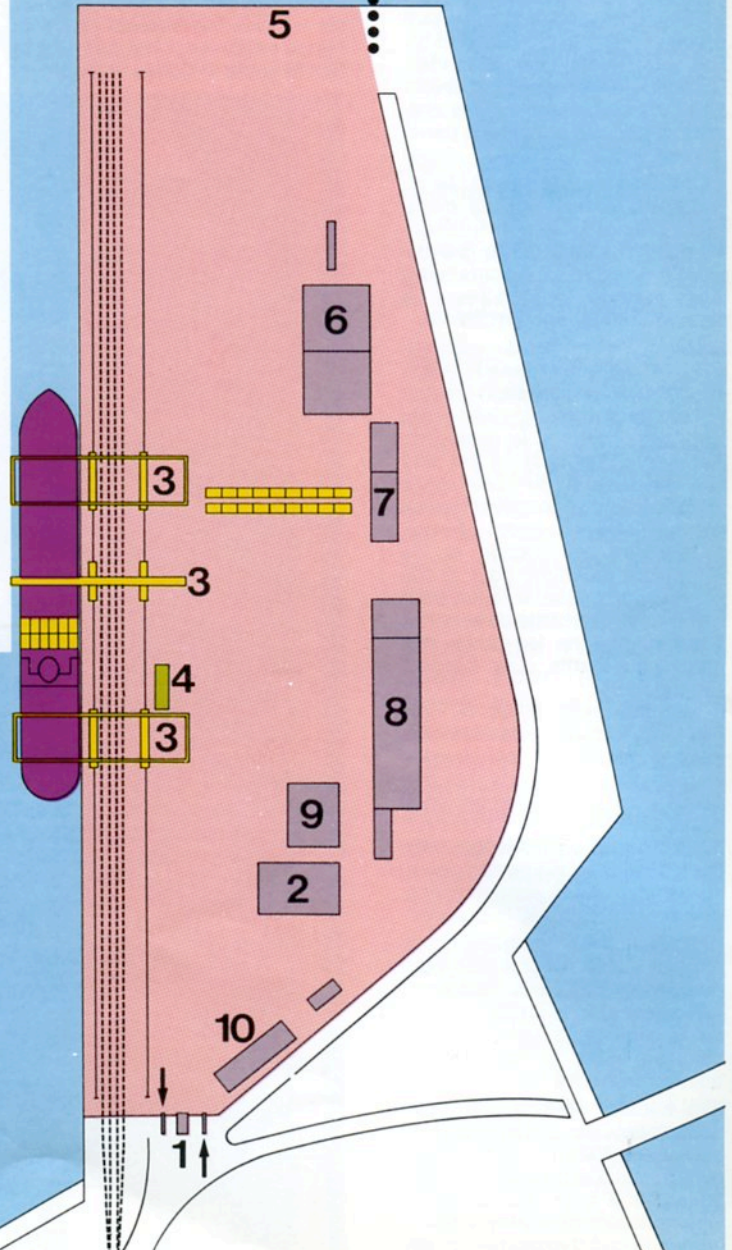
"La collaboration entre, d'une part le consortium SAECS, la CMB en particulier, et d'autre part la SBA des Ferry-Boats, plus précisément l'OCZ, n'est pas seulement agréable, elle est efficace.

"Je profite de cette cérémonie pour en remercier sincèrement les Ferry-Boats et la SNCB.

"Cette franche collaboration, qui a rendu possible un partage permanent d'expérience, favorise au maximum le service du port, de la ligne maritime et, partant, le service à toute la clientèle.

"Dans l'avenir, la CMB va, comme par le passé, concentrer toute son énergie sur la réalisation optimale de cet objectif."

Tout le monde s'en réjouira.



Radiographie de l'OCZ

Longueur: 805 m
 Largeur maximum: 250 m
 Superficie totale: 18 ha
 Profondeur à marée basse: 13 m
 Parking pour 10.000 containers de 20 pieds
 Quatre voies ferrées à l'avant-quai (3 km au total).



Sur notre plan

1. Accès
2. Manutention routière: chargement et déchargement des camions par chariots porteurs.
3. Grues portiques pour containers: trois engins de grande taille et d'une capacité de levage de 45 tonnes.

4. Manœuvre des wagons: le système ASEA de manœuvre des wagons est télécommandé par le conducteur de grue, de son poste même.
5. Quai transversal et parking des containers: ce quai d'une longueur de 220 m est surtout utilisé pour le transbordement de marchandises de détail et pour la réception de navires mixtes.
6. Installations de réfrigération: la conservation des marchandises à la température idéale est rendue possible grâce à cette infrastructure. Deux systèmes de réfrigération sont mis en œuvre: l'air froid et l'azote liquide.
7. Poste d'entretien de l'OCZ.
8. Magasin: un entrepôt de transit de 3.000 m² entièrement fermé et un auvent de 1.000 m² pour dépôt de courte durée.
9. Service de réparation de containers.
10. Centre administratif de l'OCZ.

LIEGE



Métropole régionale d'un hinterland qui s'étend bien au-delà des limites administratives de notre province, Liège dispose d'un réseau de voies de communication aussi dense que varié, où le chemin de fer occupe, sans conteste, une place de choix.

La situation géographique de la province de Liège est à cet égard intéressante. Limitrophe de la République Fédérale d'Allemagne, des Pays-Bas et du Grand-Duché de Luxembourg et à proximité de la France, la province de Liège est en position centrale et privilégiée dans les échanges européens. Rien d'étonnant dès lors si Liège exporte la moitié de sa production et impor-

te davantage encore de matières premières. Dans cette perspective d'échanges transnationaux et internationaux, les voies de communication constituent les articulations essentielles, chacune dans leur spécificité certes, mais aussi dans leur complémentarité: le rail-route et le rail-fleuve n'ont cessé de s'amplifier au fil des ans, au plus grand bénéfice de chacun des réseaux, ferroviaire notamment.

Certes, le présent dossier est consacré à la seule région liégeoise, et même à l'agglomération liégeoise. Mais, lors-qu'on aborde le problème du transport ferroviaire de marchandises, parler de la métropole liégeoise, centre de convergence

autant que point d'éclatement du réseau, et de son hinterland immédiat, c'est aussi avoir une vision globale incluant la province toute entière.

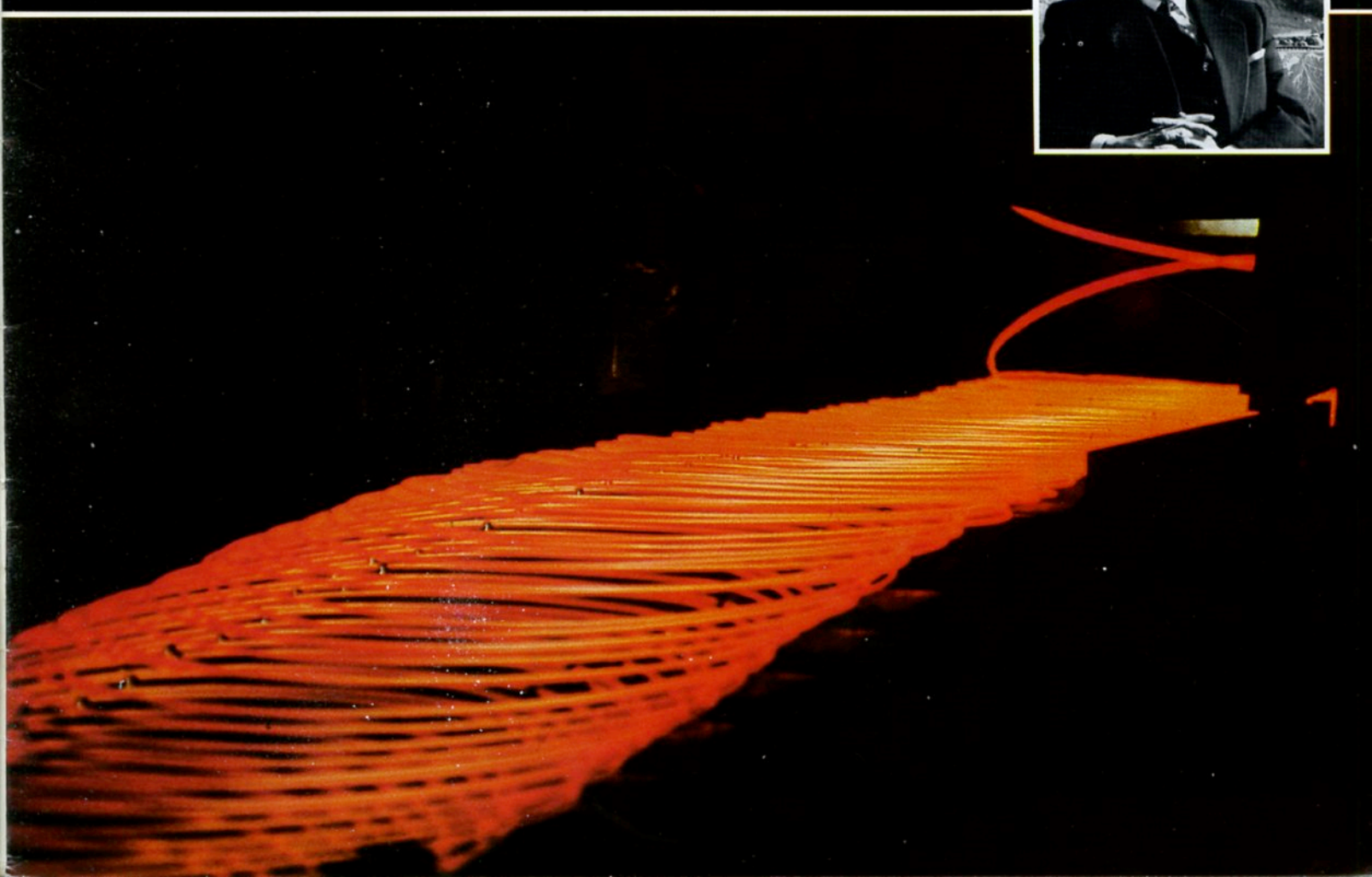
Du fait de la situation de Liège au cœur du triangle de base de l'industrie lourde, il est évident que le transport ferroviaire est principalement axé sur l'acheminement de produits liés à la métallurgie et le restera longtemps encore. C'est d'ailleurs dans ce domaine que l'adaptation technique a été le plus spectaculaire: on songe notamment au transport de fonte liquide. Néanmoins, le transport de ces produits métallurgiques est loin de constituer le monopole du transport ferroviaire en région liégeoise: qu'il s'agisse de produits minéraux non métallurgiques destinés à la construction, de bois, de produits énergétiques ou même de produits de l'industrie alimentaire, le rail est présent.

Hormis pour quelques industries de grande dimension qui disposent d'un raccordement ferré particulier, le chemin de fer ne peut assurer un service de porte à porte à l'instar du transport routier. Toutefois, rien n'empêche que des lignes ferrées terminales aboutissent en des endroits stratégiques et de grande concentration industrielle. C'est ce qu'ont très bien compris la S.N.C.B. et la Société Provinciale d'Industrialisation lorsqu'il s'est agi d'organiser dans la province de Liège des zones industrielles greffées sur les axes de développement support des échanges internatio-

naux. Grâce à une collaboration étroite et toujours actuelle entre la S.N.C.B. et la S.P.I., la plupart des zones industrielles, surtout celles de la région liégeoise, disposent dès à présent d'un raccordement ferré, assurant ainsi à nombre d'entreprises liégeoises un moyen de transport moderne et adapté, sans rupture de charge.

L'initiative prise par la S.N.C.B. de consacrer à la région liégeoise son Bulletin de la Direction Commerciale est heureuse et vient à son heure. En effet, en cette période difficile de crise, nos entreprises qui doivent produire au moindre coût, mais dont la plupart sont orientées vers l'exportation, doivent pouvoir disposer d'un moyen de transport sûr, rapide et efficace. Beaucoup ont recours dès lors au chemin de fer. En tant que service public, le chemin de fer a un rôle à jouer, et cette mission, je suis heureux de pouvoir le dire, il l'assume pleinement.

G. MOTTARD.
Gouverneur de la province de Liège.





Le chemin de fer, on le sait, tire une bonne partie de son activité des ordres de transport remis par l'industrie lourde. Il connaît à Liège un haut degré

d'utilisation. Les sites sidérurgiques sont d'ailleurs bien équipés en voies ferrées: les producteurs d'acier ont très tôt compris quel parti ils pouvaient tirer, même à l'intérieur de leurs centres de production, de ce mode de transport de masse. Mais s'ils constituent un noyau de clientèle important, les sidérurgistes ne sont pas les seuls clients de la SNCB.

LE CHEMIN DE FER

Le présent dossier se fixera des limites fort précises: il visera une zone représentant approximativement la grande agglomération liégeoise telle que définie dans la carte que nous reproduisons plus loin. Disposant d'un réseau en étoile qui lui assure des liaisons rapides avec la France, Bruxelles, Anvers et la Campine, la région peut également profiter de relations aisées avec les réseaux voisins d'Allemagne, des Pays-Bas et du Luxembourg. Le groupe de Liège ne dispose-t-il pas des gares frontières de Visé, de Montzen, Gouvy, Raeren et de Losheinergraben?

Aux abords du pont du Val Benoît, là où s'amorce l'entrée de la gare de Liège Guillemins, les voies de chemin de fer se rejoignent, se complètent et s'harmonisent en un quadrilatère complet. Cette réalisation technique impressionnante où se trouve la croix du Millénaire et où s'articule l'essentiel du réseau régional symbolise la vocation de carrefour d'un site privilégié.

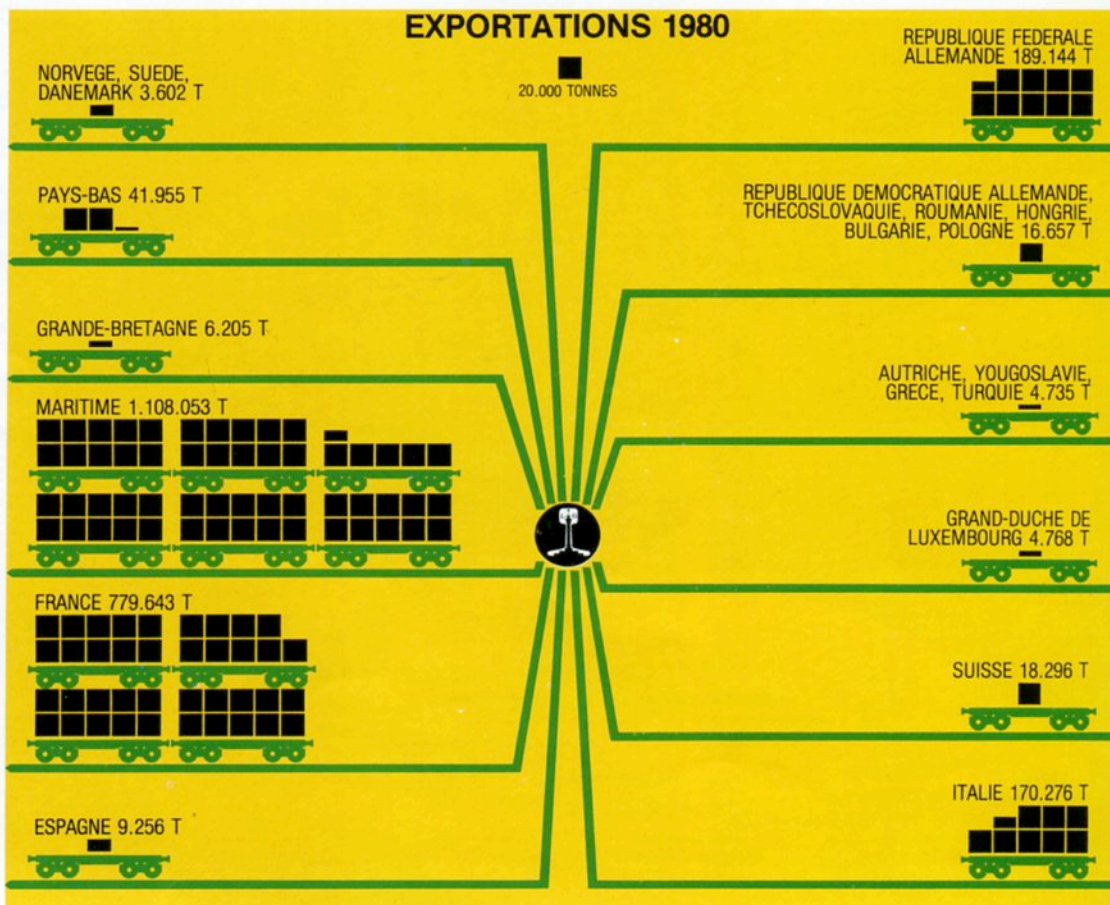
A la fois centre industriel, métropole commerciale et haut lieu de culture, se logeant au cœur d'une zone particulièrement vivante, Liège ne pouvait se dispenser d'une infrastructure ferrée importante.

Trafic international

En fonction de ses importantes activités de production, de transformation et d'échange, la région liégeoise voit se développer un trafic international considérable: le total des importations et des exportations s'élève pour 1980 à 7.303.464 tonnes.

Si, en raison du tonnage important de matières premières que requiert la sidérurgie, les importations sont supérieures aux exportations (respectivement 68,29 et 31,71% au total), il n'empêche que les sorties ne sont nullement négligeables.

Les illustrations donnent la façon dont se répartit le trafic international liégeois confié au fer. On peut constater à l'examen de ces graphismes que derrière le trafic "maritime" évidemment plus important que tout autre, les échanges privilégiés s'effectuent avec deux géants, l'Allemagne (1.222.497 tonnes) et la France (1.049.588 tonnes), lesquels précèdent assez nettement les Pays-Bas (739.743 tonnes) et surtout l'Italie (209.300 tonnes).



DANS LA REGION DE LIEGE



Trafics diversifiés

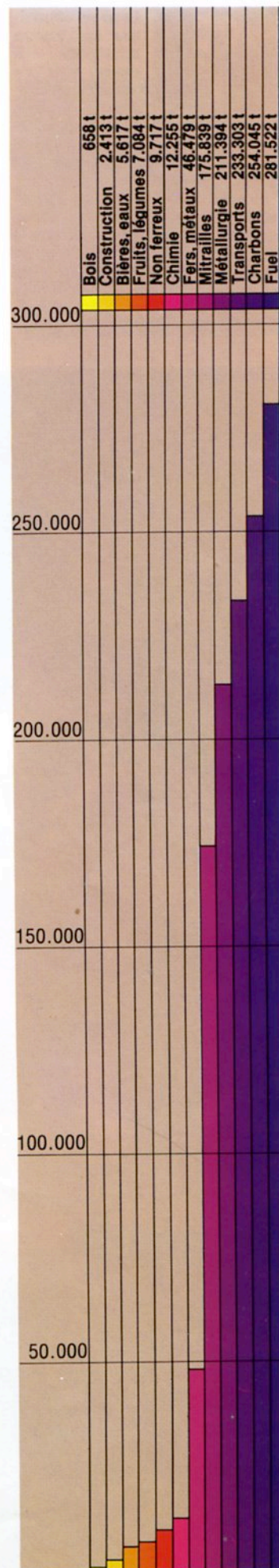
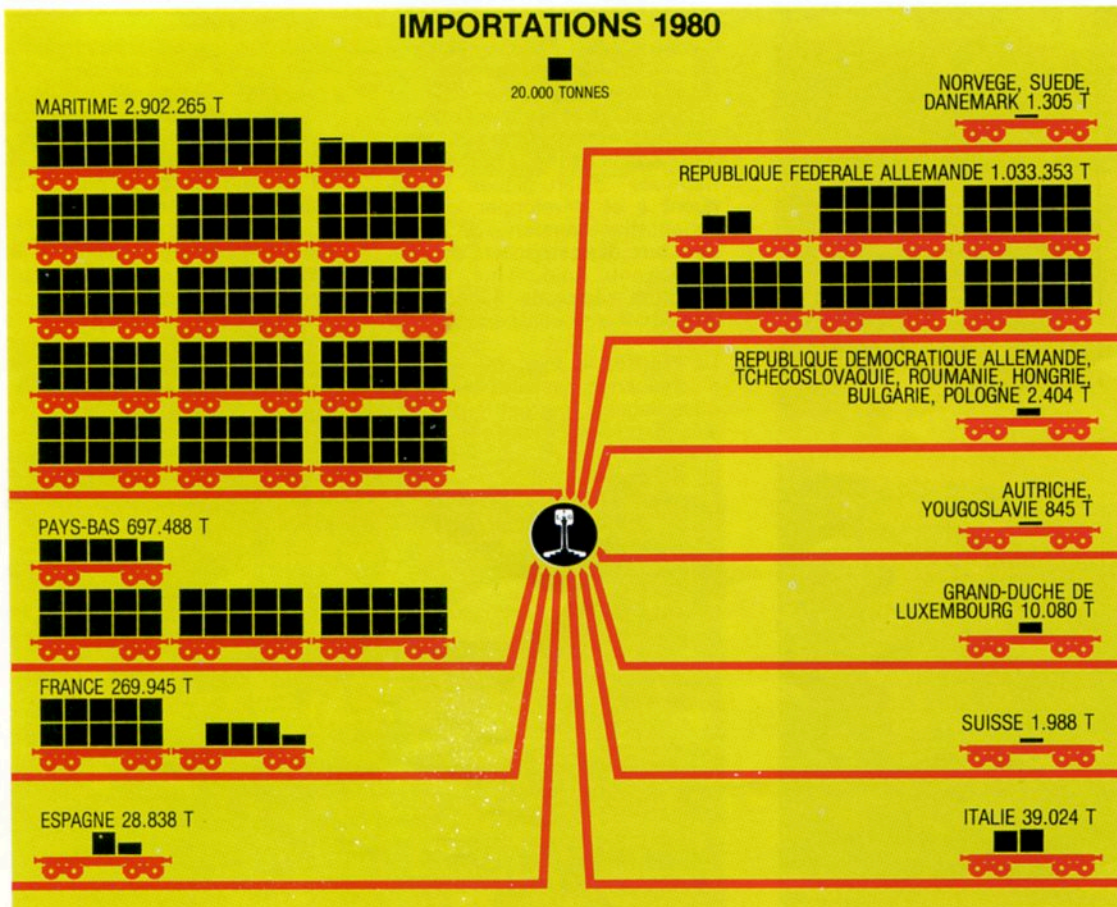
Un travail consacré à la région liégeoise ne peut, cela va de soi, ignorer la sidérurgie. Un chapitre important de ce dossier est d'ailleurs consacré à ce secteur industriel.

Conclure que l'activité industrielle liégeoise n'offre aucun autre centre d'intérêt serait cependant audacieux. Bien au contraire, avec 1.366.896 tonnes, soit en réalité 3,7 trains de 1.000 tonnes

par jour civil, 12 secteurs industriels se partagent la vedette. Le graphique que nous en reproduisons donne une idée de l'ampleur du trafic des différents secteurs.

Toute problème de transport de marchandises ou de tourisme par train peut être posé à la Représentation commerciale régionale de la SNCB, récemment installée au centre de la ville: 87, Boulevard de la Sauvenière 4000 Liège.

Il est possible d'entrer en contact avec les différents services par téléphone, aux numéros 041/23.17.13 pour les renseignements tarifaires marchandises 041/23.22.85 pour le service voyageurs et le tourisme 041/23.63.13 si les deux autres lignes sont occupées.





La crise économique que traverse actuellement le monde entier n'a pas épargné la sidérurgie. D'autres problèmes s'y ajoutent et rendent

complexe la recherche d'une solution tant soit peu "définitive".

Tout évolue très vite. Si vite que d'un trimestre à l'autre, le profil qu'on souhaiterait tracer change de lignes. En suivant cette évolution dans les médias, on en oublie ce qui constitue le fond essentiel de tout cela: l'entreprise elle-même. La synthèse qui suit peut aider à reconstituer la trame, et à clarifier les idées.

COCKERILL SAMBRE:



On travaille le fer à Liège depuis très longtemps: la région était riche autrefois en matières premières. A l'origine, le minerai de fer était transformé en métal par l'action du feu au charbon de bois. Mais à partir du XII^{ème} siècle, l'usage de la houille devait donner son essor à l'industrie du fer. Les Wallons acquirent une grande connaissance de l'art du fer et portèrent leur savoir dans des pays lointains.

Au XIX^{ème} siècle, l'Anglais John Cockerill, dont le père s'était installé à Liège pour y fabriquer des machines à filer le lin, décide de se lancer dans la construction, tout nouvelle, des machines à vapeur. Encouragé par le roi Guillaume d'Orange, il achète à Seraing, en 1817, l'ancien château des princes-évêques de Liège. Et c'est pour alimenter lui-même en acier ses usines de mécanique qu'il y établit une fabrique de fer. A la même époque naissent dans les localités voisines d'autres sidérurgies qui s'installent encore sur le charbon et le minerai, et sur la voie d'eau. Progressivement, les ressources naturelles s'épuisent et si les entreprises sidérurgiques continuent à se développer, c'est à l'adaptation constante de l'infrastructure des transports qu'elles le doivent. Aujourd'hui, l'infrastructure régionale liégeoise a une dimension européenne.

La Meuse, le long de laquelle s'échelonnent les sites sidérurgiques liégeois, permet leur accès à la grande navigation.

Le réseau autoroutier desservant Liège est remarquablement complet (6 branches), puisqu'il s'oriente vers Paris, vers Bruxelles, vers Anvers, vers les Pays-Bas, vers l'Allemagne et vers l'Est de la France (en construction).

L'infrastructure ferroviaire est évidemment, elle aussi, à l'échelle européenne.

A Liège, un mouvement de concentration des entreprises métallurgiques de la région s'est dessiné à partir des années 1950. En 1955, devant les impératifs de la production et la nécessité de rationaliser les investissements,

les sociétés John Cockerill, d'Ougrée-Marihaye et Ferblatil constituent la S.A. Cockerill-Ougrée. Quinze ans plus tard, c'est la fusion avec la S.A. Métallurgique d'Espérance-Longdoz qui avait inauguré en 1963 le complexe de Chertal.

Ceci explique que le Cockerill actuel compte deux lignes à chaud complètes, installées en deux sites distincts: l'une à Ougrée-Seraing en amont de Liège, l'autre à Chertal en aval.

Le 26 juin 1981, Cockerill et Hainaut-Sambre, la société sidérurgique carolorégienne, ont fusionné sous la raison sociale Cockerill Sambre. Le nouveau groupe devient le sixième producteur européen d'acier. Dans sa stratégie de développement, les moyens de transport représentent un élément capital.

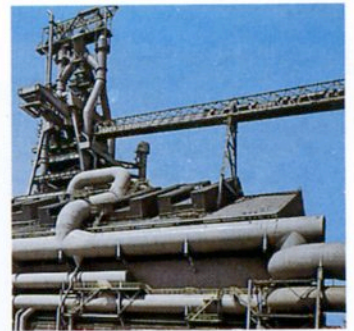
La voie ferrée est, en sidérurgie wallonne, le mode de transport le plus utilisé. Pour les deux bassins sidérurgiques, les entrées de matières premières, les sorties de produits finis et sous-produits et les trafics inter-usines ont porté sur un tonnage de plus de 25 millions de tonnes en 1979.

Cockerill Sambre constitue le 1^{er} client du port d'Anvers, avant toute autre industrie ou secteur (même la chimie). Ainsi, près de 20% du tonnage manipulé en chargement ou déchargement au port d'Anvers provient ou est destiné à la sidérurgie wallonne.

La sidérurgie wallonne est également le premier client de la voie d'eau et du port autonome de Liège.

L'idée qu'a eue la S.N.C.B. de consacrer ce numéro aux problèmes de transport de Cockerill Sambre est donc particulièrement opportune.

COURTE PRESENTATION



COCKERILL SAMBRE
(chiffres au 31.12.80)

Chiffre d'affaires hors taxes (en millions FB)	78.168
Effectif occupé	26.419
Production d'acier brut (milliers de T/an)	6.875
Capacité d'acier brut (milliers de T/an)	8.500



Dans tous les discours, dans tous les articles revient un mot magique: productivité. Ce n'est pas caractéristique de la sidérurgie seule.

Au moment où la couverture des coûts est essentielle pour garantir la survie, où la compression des prix constitue l'élément majeur de la compétitivité, le transport a un rôle essentiel à jouer.

Matériel bien adapté, manutentions faciles, accélération des processus, économie de temps et de charges... autant de consignes, autant d'objectifs poursuivis par le producteur et, simultanément (pour ne pas dire accessoirement, ce qui serait mentir) par le transporteur auquel l'entreprise accorde sa confiance.

Nous ne détaillerons pas ici tous les trafics assurés par la SNCB pour Cockerill. Nous ne parlerons pas du Rapiège, demi-train complet qui offre d'incontestables avantages au client. Nous tenterons de poser un regard serein sur les progrès réalisés, qui sont aussi LE progrès de la technique de transport, adaptée aux besoins d'un client, et qui évolue au bénéfice de tous ses clients.

COCKERILL SAMBRE LIEGE:



Cockerill Liège travaille sur une superficie de 600 hectares environ, et même davantage si l'on ne se limite pas, comme nous le faisons, aux aires pourvues d'une infrastructure ferroviaire. Sur cette surface courent 170 kilomètres de voies ferrées sur lesquelles évoluent plus de 1.200 wagons privés et ± 25 locomotives, sans compter les véhicules de la SNCB affectés à certains trafics. Un réseau dans le réseau...

Cette organisation ferroviaire cumule trois fonctions: recevoir les matières premières au lieu même de leur utilisation, opérer les transferts de demi-produits entre les points de fabrication, et expédier les produits finis, matriilles et sous-produits. Elle est desservie et gérée par 240 personnes chargées de traction pure.

L'importance et la complexité du trafic interne se mesurent aisément à la lumière des particularités propres à l'industrie sidérurgique liégeoise.

1) Pour chaque tonne de produit fini, il faut transporter 7 tonnes de matière arrivée à des stades divers d'élaboration soit au total près de 20 millions de tonnes/an. 2) L'infrastructure ferroviaire interne résulte des fusions successives de réseaux construits depuis une cinquantaine d'années et dès lors, certaines courbes ont un rayon nettement inférieur aux normes actuelles: si la SNCB préconise à cet égard des rayons de courbures de 150 à 180 mètres sur les raccordements privés, on en trouve encore à Cockerill Sambre qui n'excèdent pas les 60 mètres. Ce type d'infrastructure

obligée est la source de contraintes d'exploitation sévères tant pour éviter les déraillements intempestifs du matériel moderne mis en service au niveau européen et notamment les wagons longs que pour prévenir une usure prématurée des rails.

3) L'objectif de productivité étant plus que jamais impératif pour COCKERILL SAMBRE, il en découle une certaine tendance à soumettre le matériel à des conditions d'exploitation excessives mais le Service Transport veille et s'efforce avec efficacité de gérer le parc ferroviaire et le matériel de la SNCB en bon père de famille.

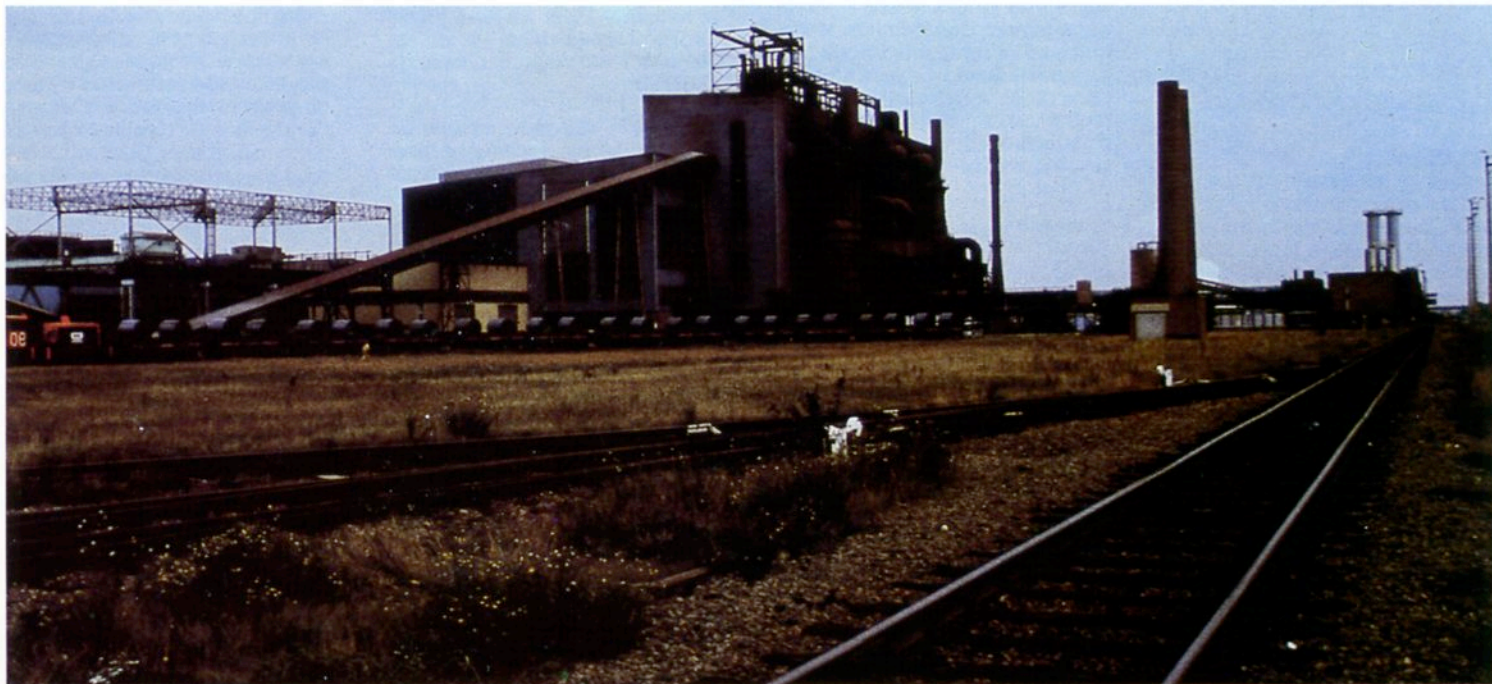
Les exploitants du réseau recherchent et appliquent des thérapeutiques adaptées à chacun de ces problèmes. A chaque fois que cela s'avère utile et possible,

ils modernisent leur équipement, par un remodelage de l'infrastructure, par le tracé de courbes plus amples. En 5 ans, 30% du kilométrage total ont pu être adaptés aux nécessités de l'époque. Les courbes nouvelles tendent vers un rayon de 250 mètres, avec un minimum strict de 100 mètres. Le nombre d'incidents qui ralentissent le travail a pu, de ce fait, être réduit de 40%, conséquence de la modernisation mais aussi de la mise en œuvre de méthodes de travail toujours plus appropriées.

Parmi ces dernières, citons par exemple la télécommande des locomotives. Cette adaptation concerne à présent plus de la moitié du parc: la motorisation des aiguillages, qui étaient jusqu'ici à commande manuelle; la simplification de certains circuits de ma-



UN RESEAU DANS LE RESEAU



4/1987

tières, pour obtenir de meilleures performances et tendre à diminuer fortement le volume des transports internes "stériles".

L'objectif aujourd'hui est d'intégrer parfaitement les transports au processus de production. Le coût du transport est trop élevé pour qu'on n'en tienne aucun compte dans la conception globale d'une production. A la limite, l'architecte, au moment de dessiner un nouvel atelier, devrait tracer d'abord l'infrastructure de transport, puis ordonner autour d'elle le bâtiment nouveau. Mais cela n'est possible que dans les grands investissements, rendus difficiles par la conjoncture actuelle. Des économies sont cependant réalisables, et les cadres du service Transport y accordent une grande attention.

Sur cette toile de fond, le département et le service Transport de Cockerill assurent un très important volume de prestations. Pour ce faire, ils entretiennent avec la SNCB des contacts permanents au travers desquels chaque partenaire exploite toutes ses possibilités et développe de nouvelles méthodes, dont l'un et l'autre tirent bénéfice. En trois exemples, nous montrerons cette étroite concertation entre le transporteur et son client.

De bout en bout

A tout seigneur tout honneur: le minerai, dont les hauts fourneaux consomment d'importantes quantités.

Cockerill est actuellement le seul sidérurgiste pour lequel le chemin de fer pratique l'acheminement

de bout en bout. Autrement dit, la SNCB est présente dans la chaîne de transport depuis le chargement jusqu'au déchargement sur le raccordement de l'entreprise.

Cockerill achète des minerais étrangers qui arrivent actuellement dans les ports d'Anvers, Gand et Rotterdam.

Le manutentionnaire charge les wagons minéraliers, soit de stock à wagon, soit directement de bateau à véhicule ferroviaire. Une locomotive de la SNCB est accouplée à la rame chargée. Le train roule jusque sur le raccordement liégeois, d'où il repartira une fois les wagons vidangés.

La rotation complète prend théoriquement 24 heures. Et les responsables tendent à la réaliser en 21 heures. Le chargeur de-

mande un délai de 8 heures pour mettre à disposition une rame de 1.500 tonnes de minerai. Dans le cas d'Anvers et Gand, le Chemin de Fer prend 3 à 4 heures pour acheminer la rame jusqu'à Liège et autant pour le retour à vide. Et le déchargement dure trois heures environ. Au total, 19 heures. Avec une marge de sécurité, on compte sur 21 heures.

En réalité, il s'agit là d'un délai souple. Des essais de rotation rapide effectués en 1974 ont conduit à un temps record de 18 heures. A ce rythme, le parc de wagons privés de Cockerill permettrait, en chiffres absolus, l'acheminement de 12 rames par jour. Nous n'en sommes pas là, le quota de production du bassin liégeois n'exigeant pas une telle activité. Mais nous pouvons préciser que le chemin de fer amène chaque année 3,5 millions de tonnes de minerais près des hauts fourneaux.

Fonte liquide

Avec 17 wagons thermos d'une charge utile de 125 tonnes, Cockerill trace chaque jour 16 sillons de fonte liquide qui permettent d'acheminer 45 chargements, soit un total quotidien de 5.400 tonnes (près de 2.000.000 par an).

Les rames de trois ou quatre unités sont encadrées de wagons de service. Elles couvrent 21 kilomètres des hauts fourneaux de Seraing à l'aciérie de Chertal. Leur mise en service a évité la construction d'un haut fourneau et de ses périphériques sur le site de l'aciérie.





L'investissement n'est pas le moindre souci des sidérurgistes. Il conditionne la vitalité et la compétitivité de l'entreprise. Outil moderne et performant,

choix d'un créneau d'avenir, recherche et développement, voilà trois moteurs de l'expansion. Ouvrons ici une porte sur un investissement nouveau, un outil moderne.

VALFIL: LE CADET DE LA FAMILLE



Le dernier en date des investissements de Cockerill, le cadet du groupe, s'appelle Valfil. Il s'agit d'un train à fil ultra moderne implanté à Seraing en bord de Meuse, sur un espace de 20 hectares.

Filiale de Cockerill à 85%, lié pour 10% à Klöckner-Werke et 5% à Estel Hoogovens, Valfil a cette particularité des équipements dernier cri: la production y est entièrement informatisée.

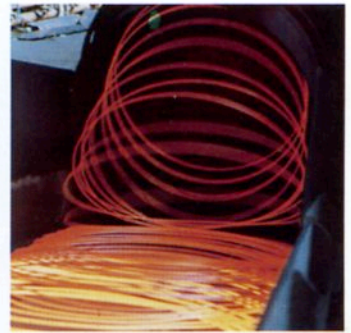
L'usine comprend trois zones. A l'entrée, les billettes sont prépa-



rées, nettoyées, testées, contrôlées. La deuxième phase est le train à fil proprement dit, 4 lignes de production d'où le fil sort tel qu'on le connaît, en rouleaux. Enfin, le produit achevé est compacté et ligaturé pour passer au stock ou au transport par eau, rail ou route.

Il s'agit d'un outil sophistiqué, qui fait usage de techniques avancées et sûres, comme par exemple le contrôle magnétique et ultrasonique des billettes, en vue d'en détecter les défauts, qu'ils se trouvent en surface ou dans la masse. Encore faut-il dire que les billettes, fournies par Cockerill, appartiennent au haut de gamme: leur teneur en phosphore et soufre est très basse, elles ont un haut degré de pureté.

Le train a une capacité de 1.150.000 tonnes par an. Il produit du fil d'un diamètre allant de 5,5 à 14 millimètres en rouleaux de 1.500 à 2.000 kilos. Les billettes arrivent par chemin de fer, sur wagons Sap, à la cadence de 3.000 tonnes par jour, comme nous l'expliquons dans un autre article de ce dossier.

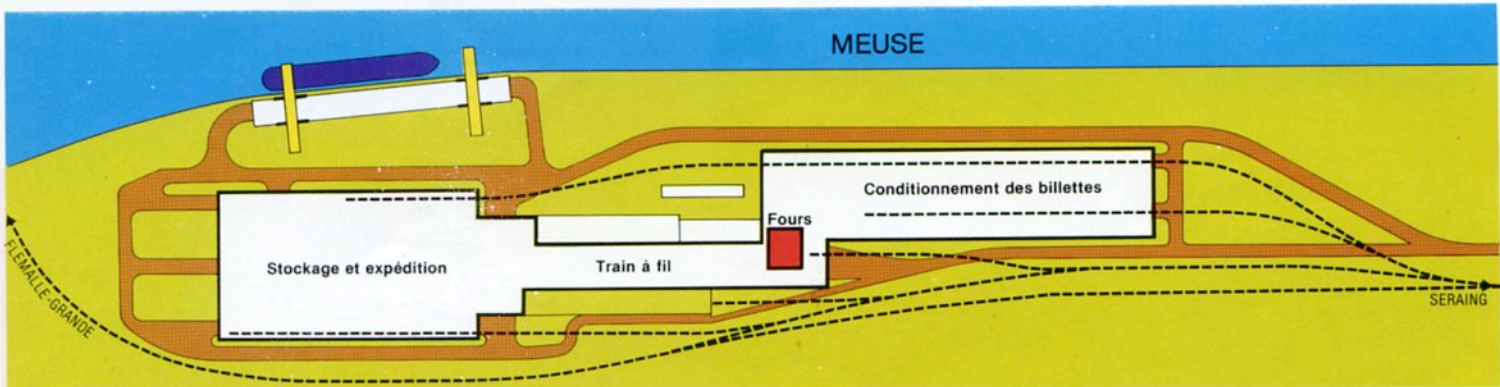


Ce "petit dernier" a été officiellement constitué le 15 mai 1979, au capital de 2,2 milliards de nos francs. Ses 725 mètres de bâtiment (5,4 hectares couverts) offrent sur la berge mosane un coup d'œil agréable.

La production a commencé en novembre 1980, au ralenti, comme il se doit. Elle augmente régulièrement en suivant un planning déterminé.

Chaque équipement, à quelque phase de production que ce soit, est, nous l'avons dit, la résultante des recherches les plus poussées et des progrès les plus récents en matière de technologie.

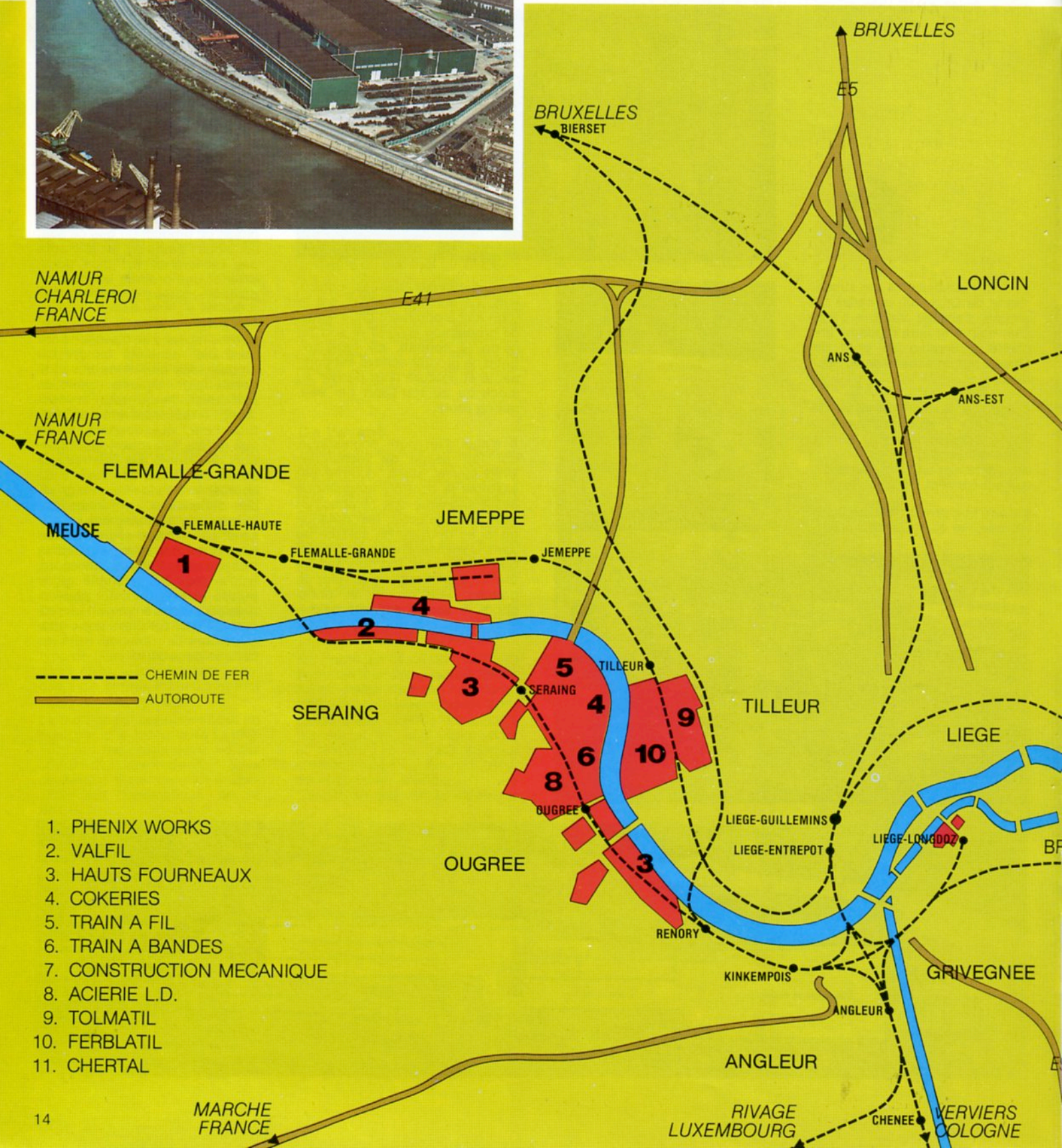
Le plan général de l'usine montre que les moyens de transports ont bénéficié, dans la conception globale, des attentions qui s'imposaient. Une ligne ferroviaire, en particulier, longe tout le bâtiment; 4 raccordements s'y embranchent, qui donnent accès aux différentes zones de fabrication, de l'entrée des billettes à la sortie du stock. Les rayons de courbe, précisons-le, atteignent des dimensions conformes aux exigences actuellement imposées par l'usage d'un matériel long et par des charges unitaires très élevées. Valfil, à cet égard, est le plus bel exemple qu'on puisse trouver de cette philosophie développée en page 11 à propos de l'intégration des infrastructures de transport dans les centres de production.

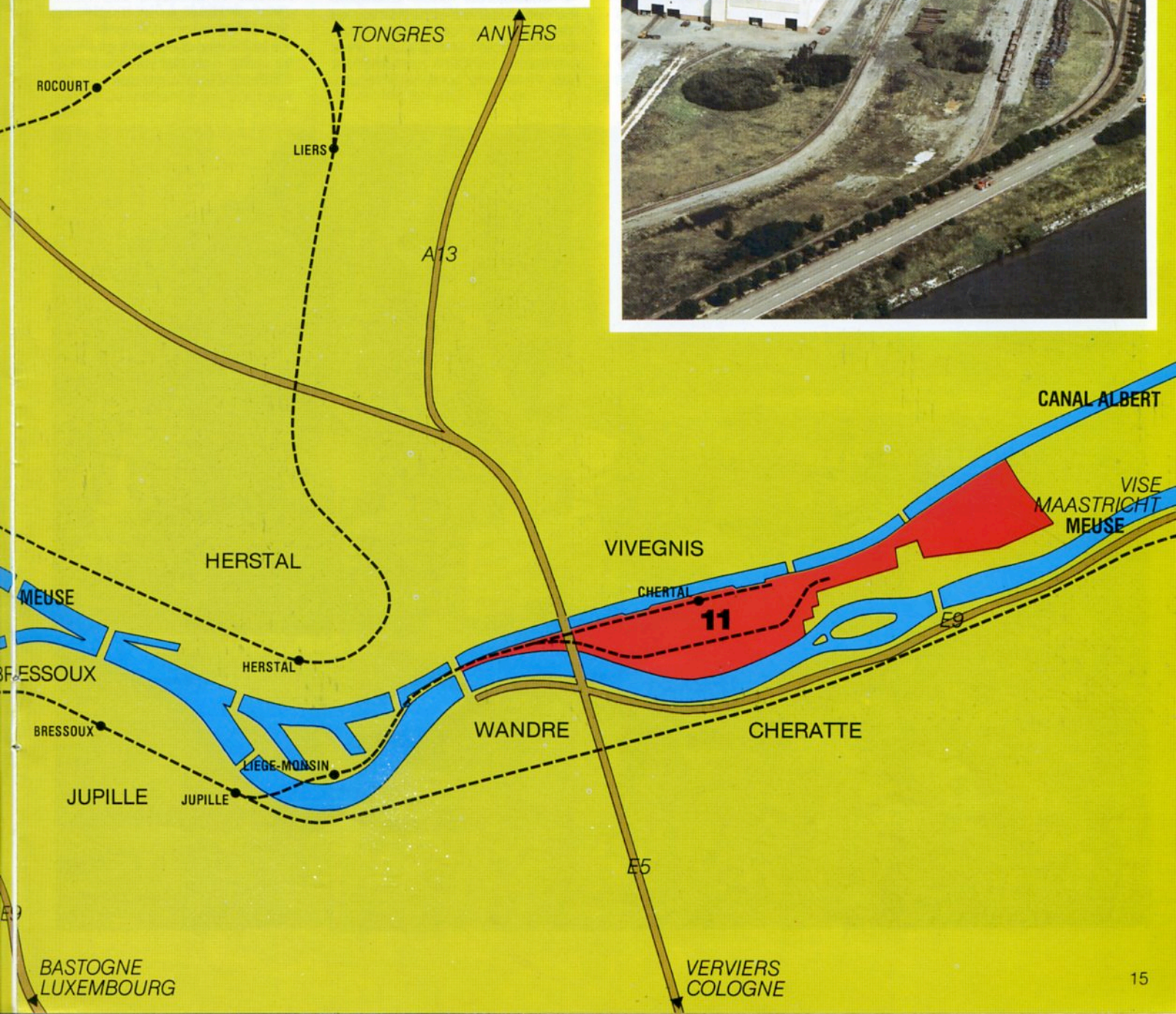
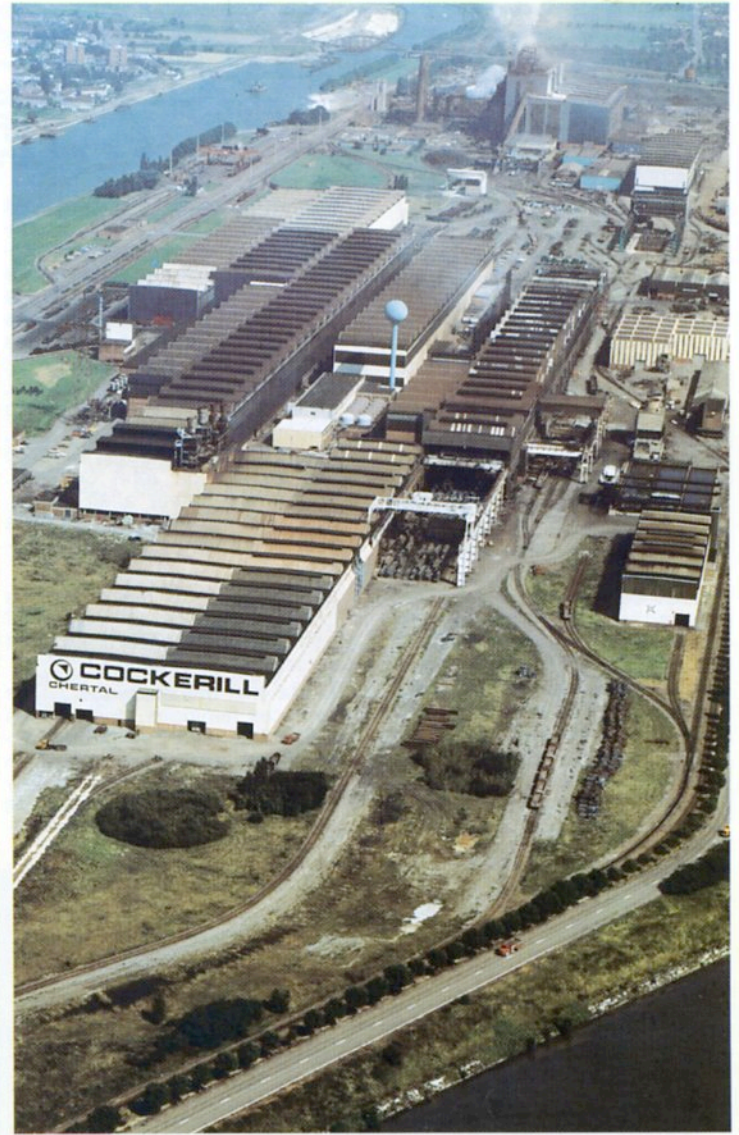




Ne cherchez pas à Liège d'alignements géométriques. Paysage chaotique, né de besoins, d'opportunités, d'implantations intimement conditionnées par le soi, le bassin liégeois, marqué profondément par l'industrie lourde, ne pouvait pas se présenter

autrement. Il est riche de son histoire, de sa gloire industrielle, de cette grande agglomération plus que millénaire bien vivante, de sa population frondeuse, riche de ce fleuve qui donne du caractère à la ville, d'une tradition qu'on se plaît à remémorer. Mais pour vous y retrouver sans trop chercher, suivez le plan, sommaire, réduit, mais assez clair pour fixer les idées.







Cockerill, c'est un nom de famille. Et que de prénoms à y ajouter! Nous avons rencontré l'un des fils, département bien à part, qui suit la voie familiale à sa

manière, en construisant; et aussi l'une des filles, qu'on appelle Phenix Works. Nous sommes toujours dans l'acier, mais ces deux rencontres sont celles de la diversification, de l'indispensable prolongation en aval, des débouchés.

CONSTRUCTIONS MECANIQUES: TRES EXCEPTIONNEL

Cockerill fabrique de l'acier, tout le monde le sait. Mais se souvient-on toujours de ce département à l'activité tournée vers une production très différente: les Constructions Mécaniques? Des ateliers qui méritent un temps d'arrêt, surtout pour notre revue: nous n'avons pas perdu de vue, en effet, que la toute première locomotive du pays, "Le Belge", sortit flambant neuve en 1835 des ateliers de John Cockerill. Une longue série allait suivre, dont les représentants actuels sont des engins de traction diesels.

La Construction Mécanique de Cockerill occupe un personnel très spécialisé réparti en sept secteurs de fabrication.

1. Matériel métallurgique. Ici, ce sont des laminoirs, des cloches de trémies, des pièces de grandes dimensions que l'on expédie en transports exceptionnels, leur poids moyen avoisinant les 400

tonnes. Le chemin de fer a transporté récemment un laminoir monté à Ljubljana.

2. Moteurs diesels. Du 6 cylindres de 20 tonnes au 16 cylindres de 50 tonnes, on fabrique là des moteurs à accoupler à des alternateurs, pour des groupes d'urgence, pour les usages marins, etc. Ce secteur travaille, entre autre, pour la grande exportation.

3. Nucléaire. Cet atelier fabrique des équipements primaires pour unités de centrales nucléaires, tels des cuves de réacteurs et des générateurs de vapeur, pièces de 70 à 400 tonnes que l'on retrouve notamment à Doel et à Tihange.

4. Chaudières. Deux exemples de ces matériels sont visibles en Belgique, aux centrales électriques de Ruien et des Awirs. Mais les clients lointains ne manquent pas. L'Irlande a acheté récem-

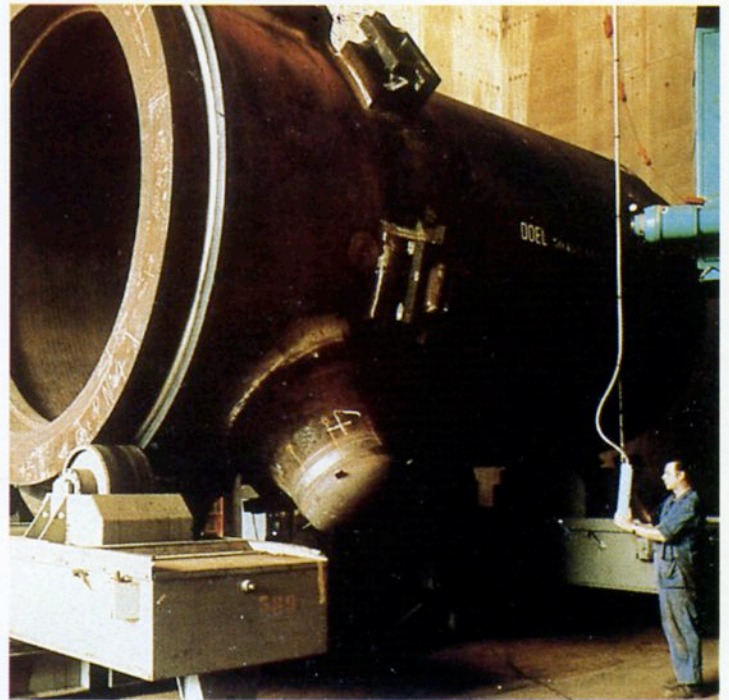
ment 6 chaudières de ce type, et la Chine en attend deux, qui alimenteront des groupes de 300 mégawatts.

5. Mécanique générale. On parle ici de "petits travaux": des ponts, des pièces de ponts... tout est relatif. Ce secteur, en tout cas, ne fonctionne pas sur base de gros contrats comme ceux que nous avons évoqués jusqu'ici. Voilà, sans doute, pourquoi on parle de petite taille.

6. Locomotives. La gamme des contrats est vaste. Elle va de la commande de 30 locotracteurs pour l'Argentine à l'accord de réparation de locomotives de manœuvre.

7. Défense. Cockerill fabrique des canons, des 90 mm sans recul, destinés à être montés sur des chars.

Le lecteur aura compris que cette branche travaille surtout PONCTUELLEMENT ainsi que son ser-





PHENIX WORKS: HABILLEUR DE L'ACIER

vice transports, qui recherche, à chaque expédition, la formule qui lui semble le mieux convenir. Le choix se porte tantôt sur la route (qui détient la grosse part), tantôt sur le fluvial (avec Somef, l'armement de Cockerill), tantôt sur le maritime (les 6 chaudières irlandaises en caboteurs), tantôt sur le rail, quoique celui-ci ne dépasse pas 7 à 10% des gros transports.

Cette branche est orientée surtout sur les gros équipements, à haute valeur (les prix atteignent aisément les 200 millions/pièce). Avec ACEC elle est pratiquement la seule à le faire en Belgique. De ces gros tonnages, la moitié environ partent en transports exceptionnels. Mais la branche fournit aussi des pièces plus petites, produits finis expédiés en caisses, pièces échangées entre Cockerill et ses sous-traitants. On enregistre aussi un trafic de détail qui porte surtout sur des pièces de rechange à fournir aux clients.

La moyenne d'expédition va de 1.000 à 2.000 tonnes par mois (16.500 tonnes pour toute l'année 1979). Mais ce n'est qu'une moyenne: l'expédition d'un laminoir, de chaudières, d'un lot de locotracteurs, peut faire grimper considérablement le score mensuel.

Le problème essentiel de cette branche est souvent celui du calage et de l'arrimage des pièces à transporter. A marchandises de grande valeur, précautions particulières. Et il est d'autant plus aigu pour le transport ferroviaire: le chemin de fer impose des calages plus complets et complexes que la route, par exemple. Les expéditeurs en ont fait l'expérience amère en mars dernier, lorsqu'un chariot de laminoir a dû être entièrement recalé, la première fixation étant imparfaite et insuffisante.

Une chose est certaine: si en trafic de colis de dimensions normales, la formule courante peut être mise au point, pour la majorité des expéditions, pour les grosses pièces, il faut négocier cas par cas l'acheminement, en fonction des destinations, des itinéraires, d'éventuels transferts, de contingences diverses qui pèsent en faveur de l'un ou l'autre mode de transport. Le chemin de fer, dans ces discussions, n'a pas les mains totalement libres: le gabarit, non seulement en Belgique, mais dans les pays voisins, impose des limites impératives au-delà desquelles le rail perd toutes ses chances. Mais il participe à certains transports et peut prouver par là la qualité de son organisation et la sécurité de ses méthodes.

Phenix Works est une entreprise centenaire. Filiale à 100% de Cockerill, elle a elle-même une filiale, Eurinter, qui commercialise ses produits et, précisons-le, en vend plus des huit dixièmes à l'étranger. Sans compter ses autres filiales, dites "de transformation et de pose", qui toutes exercent leur activité dans le secteur du bâtiment, un des principaux débouchés pour cet habilleur de l'acier.

Habilleur? Vous comprendrez vite de quoi il s'agit en regardant, autour de vous, le grille-pain design, aux couleurs vives, l'aspirateur dont l'aspect PVC cache un corps d'acier, la carcasse d'ateliers en construction qui se couvre de jour en jour de tôles peintes aux couleurs de la firme, les cloisons ou revêtements de murs dans des bâtiments commerciaux, qui cachent leur acier sous une allure décorative soignée... La particularité, c'est que ce costume, les aciers le revêtent dans

les lignes de production de Phenix Works. Habillage est en fait un mot générique, qui cache trois types de production: la galvanisation, la peinture et la plastification.

Galvaniser une tôle, c'est la recouvrir d'une mince couche de zinc métallique par le passage dans un bain à 450°C. La capacité totale de galvanisation de Phenix Works dépasse le million de tonnes par an. L'épaisseur des tôles va de 0,16 à 6 millimètres, sur une largeur qui peut atteindre 2 mètres.

Les lignes de peinture produisent de la tôle peinte dans une gamme de 18 teintes réalisables en trois types chimiques différents et trois finis de surface, du brillant au mat.

La plastification chez Phenix a 25 ans. Les tôles prépeintes sont revêtues d'un film plastique à la cadence de 1,5 million de mètres carrés par an.

Grosso modo, on peut considérer que la galvanisation compte pour deux tiers dans l'activité de Phenix, et la pose de revêtements organiques - peinture et plastique - pour un dixième, le reste consistant en activités d'étamage et de décapage à façon, une manière de valoriser l'outil au mieux.

Le secteur de la construction utilise, parmi les produits Phenix, des tôles profilées pour construire des planchers, par exemple, et des tôles habillées pour les finitions intérieures. L'industrie automobile est consommatrice de tôle revêtue d'un primaire soudable pour les carrosseries, et de tôle peinte et plastifiée pour les accessoires: rétroviseurs, tableaux de bord, enjoliveurs, etc. Dans le domaine de l'électroménager, des meubles métalliques et de la quincaillerie, les fabricants se servent, eux, de la gamme "organique": carrosseries de frigos, candélabres d'autoroutes, bureaux en métal,





Liège Guillemins - Agence en douane

La SNCB dont la vocation première est d'assurer le transport des personnes et des choses, met aussi à la disposition de sa clientèle, en gare de Liège Guillemins, les services complémentaires d'une agence en douane.

Les bureaux sont installés rue de Namur n° 2 dans l'entrepôt public de la ville de Liège.

Les agents de la SNCB y travaillent en étroite collaboration avec leurs collègues des douanes et accises.

Notre personnel spécialisé dans la réglementation et les tarifs complexes de ce service assurent la déclaration et la présentation aux services douaniers des marchandises importées de l'étranger par chemin de fer.

En 1980, notre agence en douane a dédouané 2.000 envois "express", 4.000 envois petite et grande vitesse, et 1.000 wagons complets.

Bressoux, gare unique en Belgique. Le transport "combiné" y est présent sous toutes ses formes. En tout cas, sous toutes les formes auxquelles le chemin de fer participe. Ce n'est pas seulement de transport de containers et de ferroutage qu'il y est question, mais aussi de trains autos-couchettes, formés pour les voyageurs et leur voiture personnelle.

Bressoux a été choisie pour gare terminale de ce genre de trafic parce qu'aucune autre gare de Liège ne présentait de meilleures conditions d'espace pour le faire. Cela permet de desservir une grande agglomération plus décentrée que les autres par rapport à la capitale et d'obtenir, avec les trains hollandais qui passent par la région liégeoise, une coopération qui procure un taux d'occupation meilleur encore.

Comme cette gare était jusqu'alors entièrement vouée au transport des marchandises, on y construisit un petit bâtiment, un salon d'accueil pour les voyageurs, où il est possible à ceux-ci d'attendre paisiblement l'heure du départ après avoir chargé la voiture.

De là partent donc, entre Pâques et octobre, et à des cadences variables, étudiées pour assurer une complémentarité avec le trafic centré sur Schaerbeek, des trains à destination de Saint-

BRESSOUX: LE RAIL ET LA ROUTE SE RENCONTRENT

Raphaël, d'Avignon, de Narbonne, et de Biarritz qui, dans la philosophie de l'autos-couchettes, ouvrent aux voyageurs l'Italie, la Côte d'Azur, la Provence, la Camargue, le Roussillon, le Languedoc, les Pyrénées, le Pays Basque et l'Espagne.

Marchandises

Après avoir équipé Zeebrugge et Anvers pour l'expédition et la réception ferroviaires des containers, la SNCB imagina de créer aussi des terminaux dans l'hinterland belge. Car le container débordait largement de la sphère maritime et le pays ne disposait pas, à l'époque, d'un équipement comparable à ce qui venait de naître dans les zones portuaires.

En mai 1972 s'ouvrit donc à Bressoux le premier terminal "intérieur" de la SNCB. Sur une surface de 6.400 m², proche de la gare elle-même, se dresse un pont-portique d'une capacité de 30 tonnes. A côté, une superficie de 2.600 m² sert de parking aux containers en attente. D'emblée, le cadre de préhension du portique fut muni de bras et pinces capables de saisir les semi-remorques et caisses mobiles routières. Ainsi naissait la possibilité d'exploiter le terminal également en trafic rail-route. C'était une première en Belgique. Et d'autres équipements du même genre allaient voir le jour dans la suite.

Le contrôle du trafic de containers fut confié à Interferry, le délégué belge d'Intercontainer, qui installa son représentant dans les bureaux de l'agence commerciale liégeoise de la SNCB. De son côté, TRW prit en charge l'acquisition et le suivi du trafic rail-route.

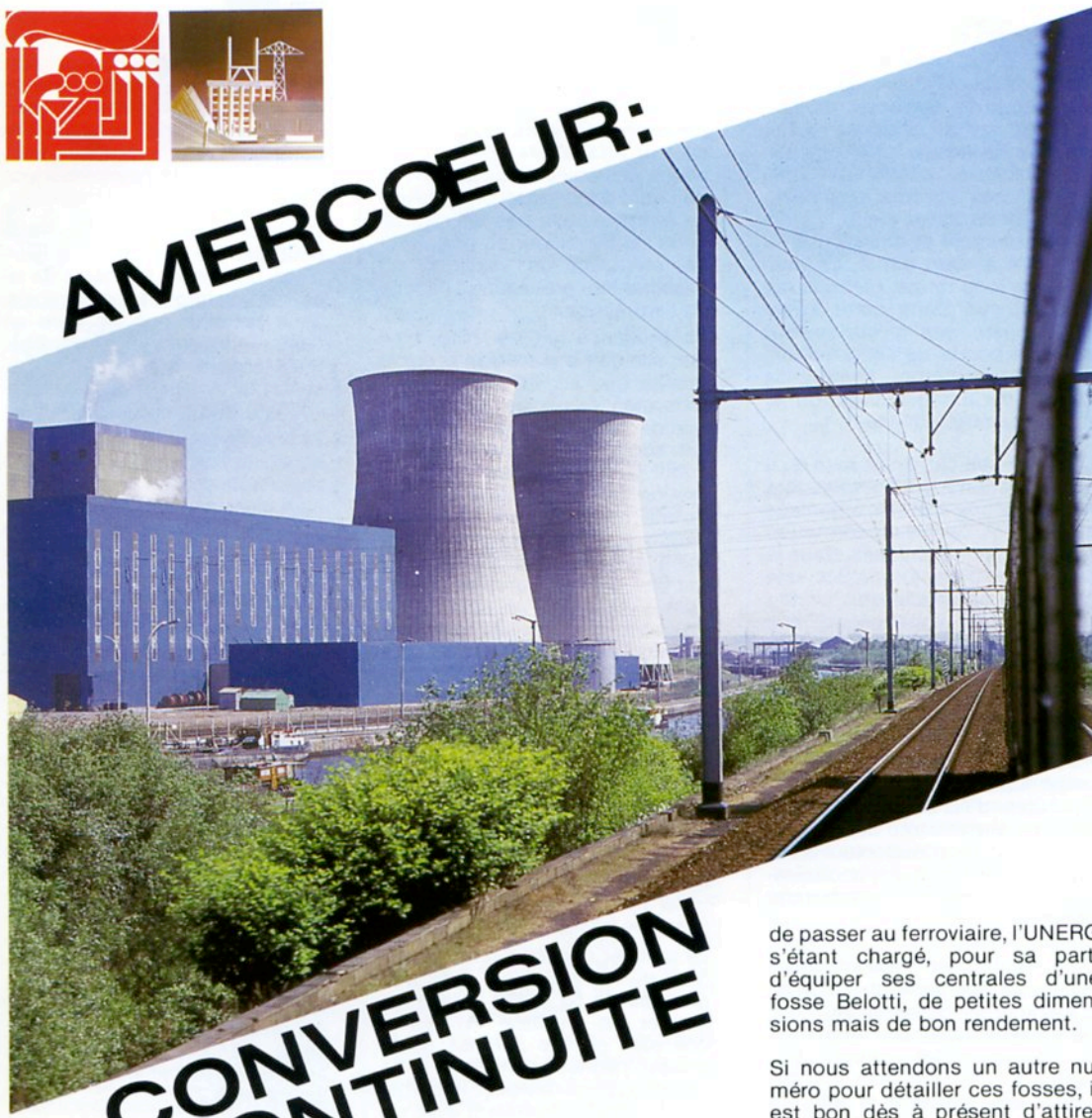
Au cours du mois d'août dernier, un nouvel engin de manutention a fait son apparition sur le terminal. Monté sur pneumatiques, ce véhicule jouit d'une grande mobilité et peut travailler sur un espace nouveau, ajouté au terminal première mouture. Lui aussi a la faculté de traiter tant les containers que les véhicules routiers. Cette extension de surface et d'outil doit donner à Bressoux les moyens d'un développement harmonieux, que l'exiguïté rendait réellement impossible.

Bressoux est sans doute la gare belge qui, plus que toute autre, concrétise la volonté du chemin de fer de s'allier à la route pour présenter à sa clientèle, en unissant les avantages de chaque mode, une offre de transport adaptée aux contingences de notre siècle et à tous égards satisfaisante. Que ce soit dans le transport des marchandises ou dans celui des voyageurs, les deux modes de transport sol-disant "concurrents" ont trouvé un terrain d'entente sur ce terrain ferroviaire de la banlieue de Liège. Il est plaisant de le souligner.





AMERCOEUR:



CONVERSION ET CONTINUITE

jour. L'ensemble de la centrale a brûlé 107.000 tonnes de fuel extra-lourd, soit 400 tonnes par jour. Il faut signaler, à cet égard, que la tranche 2 s'est arrêtée pendant deux mois l'année dernière, et qu'elle produira d'avantage en 1981. Enfin, 3.261.000 nm³ (m³ rectifiés à 15°C à la pression atmosphérique) de gaz naturel et 52.586.000 nm³ de gaz de cokerie ont aussi alimenté les chaudières. Au total, la centrale aura produit de cette manière 1,5 milliard de kw/h bruts, la tranche 1 s'adjudant les deux tiers de cette production.

D'où vient-il, le charbon d'Amercœur? Il s'agit à 80% de charbon d'outre-mer et à 20% de sous-produit belge du Roton, du terril de Trazegnies exploité par Ryan Europe et d'un terril des Charbonnages du Centre. Si Amercœur est la centrale belge qui peut brûler le charbon le plus gras, point trop n'en faut quand même, et le gras étranger est mélangé au maigre belge dans

des trémies qui débouchent sur les broyeurs; un simple réglage de la vitesse des extracteurs au stock permet de doser exactement le mélange.

Jusqu'à présent, l'approvisionnement en charbon était assuré par route. Les camions bennaient leurs chargements au stock établi à la perpendiculaire du canal de Bruxelles à Charleroi, à proximité d'une trémie d'où part un circuit de bandes transporteuses; ils venaient d'Anvers, de Zelzate ou du port de Dampremy assez proche de la centrale.

Au moment où cette revue sort de presse, les premières rames complètes arrivent sur une fosse de déchargement toute neuve, construite sur le même modèle que celles des centrales de Péronnes et des Awirs. Nous parlerons plus longuement de ces fosses de déchargement construites par la firme Belotti dans un prochain numéro lorsque nos pérégrinations nous auront conduits dans les deux autres centrales. C'est le Pool des Calories, dans son vaste programme d'alimentation en combustibles, qui a choisi

de passer au ferroviaire, l'UNERG s'étant chargé, pour sa part, d'équiper ses centrales d'une fosse Belotti, de petites dimensions mais de bon rendement.

Si nous attendons un autre numéro pour détailler ces fosses, il est bon dès à présent d'attirer l'attention sur une particularité propre à la centrale d'Amercœur. Le bureau d'étude du constructeur a conçu les choses de façon astucieuse: le système de manutention actuel reste en place, le stock s'agrandit un peu, et le nouveau circuit, venu de la fosse ferroviaire, se couple à ce qui existait déjà. Le bulldozer qui reprenait le charbon au stock et le poussait dans la trémie de départ vers la production laisse la place à un gratteur entièrement robotisé capable de déposer le charbon au tas et de l'y reprendre; monté sur un chemin de roulement de 103 mètres, ce gratteur a une portée de 23 mètres, la largeur maximale du tas à réaliser étant de 37 mètres avec la pente.

La cave de la fosse, d'une longueur de 17 mètres, a une largeur de 5 mètres, qui permet le déchargement bilatéral des wagons à 4 portes. Le charbon y glisse le long de parois en inox vers une courroie protégée par des déflecteurs qui lui évitent toute surcharge en régulant la descente de la matière. A la sortie, une bascule intégrée à la courroie pèse le charbon déchargé; elle est pourvue d'un étalonnage automatique et d'un système de retardage qui supprime les erreurs

au fil de l'usure et de l'encrassement de la courroie. Cette dernière, d'une épaisseur de 3 centimètres, est armée de 15 câbles métalliques, un peu à la manière des pneus à carcasse radiale. A l'air libre, elle longe l'installation de déchargement des rames de fuel extra-lourd (car le chemin de fer approvisionne aussi la centrale en produits pétroliers) et débouche sur la ligne qui court vers le gratteur le long du stock.

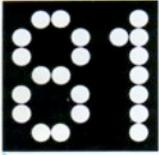
Cet équipement a une capacité d'évacuation de 1.250 tonnes à l'heure. En pratique, l'expérience des deux autres centrales montre que, compte tenu du temps d'ouverture et de fermeture des portes des wagons et du temps de manœuvre de la rame, un train de 1.000 tonnes peut être déchargé en moins de 90 minutes.

Le tout est commandé à distance du poste de commande de la centrale. Le tout, cela signifie le système fosse-courroies et aussi le gratteur robotisé qui travaille tantôt au tas de gras, tantôt au tas de maigre pour préparer le mélange adéquat.

La manutention actuelle satisfait les responsables de la centrale, du point de vue strictement technique: le trafic est bien rodé, il ne pose pas de problèmes et l'outil répond bien à l'attente. Le passage au transport ferroviaire n'y apportera pas d'amélioration notable, toujours du point de vue de l'exploitation pure à l'intérieur de la centrale.

Mais attention: cet avis ne porte que sur un aspect de la question, celui sur lequel la centrale est maîtresse de son destin. Si l'on prend du recul, on voit que la suppression des transbordements intermédiaires, l'arrivage en trains complets, la garantie de limiter les pertes en cours d'acheminement et la simplification de la procédure constituent un progrès en ce qui concerne le coût du transport. Progrès dont l'effet est encore accru par la multiplication des équipements du genre. Cela, c'est l'affaire du Pool des Calories.

Le groupe UNERG, attentif à se doter d'un outil adéquat, a choisi un modèle de fosse bien "dimensionnée" en taille et en prix, étudiée par un bureau qui a veillé à la mouler véritablement sur le profil de la centrale: faire la jonction avec le circuit transporteur existant, qui n'a pas vingt ans d'âge, ne pas gonfler la capacité au-delà des besoins réels, réduire le génie civil au maximum pour investir dans du productif plutôt que dans du béton, c'est, en tout état de cause, une démarche intéressante. Nous y reviendrons plus en détail lorsque nous aurons fait le tour des trois centrales équipées du même type de fosse, et nous donnerons alors aux lecteurs des précisions plus techniques sur l'équipement.



L'INFORMATION, L'OXYGENE DE L'ENTREPRISE

Notre cerveau enregistre chaque jour de 3.000 à 5.000 "informations". C'est-à-dire autant d'éléments nouveaux qui conditionnent l'attitude à adopter, du passage au vert d'un signal routier jusqu'à l'annonce d'un assésinat politique. Le cerveau trie, "traite" ces informations selon des réflexes assez clairs: utilisation immédiate et oubli, mise en mémoire à court terme, mémorisation à long terme, réaction raisonnée, etc. Dans cette sélection, il opère aussi un classement selon la portée de l'information; ce qui concerne l'entreprise émerge de la masse pour former une classe déterminée.

C'est bien de cette classe-là qu'il était question à la mi octobre lors d'une journée d'étude organisée par le CIPR, Centre d'information et de relations publiques. Sous la présidence d'une journaliste, une quinzaine de spécialistes prirent la parole et échangèrent des idées avec un public composé de chefs d'entreprises, de responsables de relations publiques et d'information, et de correspondants de revues et journaux.

Notre intention n'est pas de rapporter tout ce qui fut dit. Plus de 7 heures d'échanges représentent une matière trop abondante. Mieux vaut livrer au lecteur quelques réflexions qui s'enchaîneront pour alimenter sa recherche personnelle.

L'information est l'outil indispensable à la définition et à la conduite du projet d'entreprise, l'oxygène nécessaire pour faire vivre ce complexe de travail. Les cadres s'informent pour pouvoir définir une stratégie et agir; ils informent à leur tour pour mener l'action dans les conditions optimales. Et cette information, dans les deux sens, est un mouvement constant d'échange à l'intérieur de l'entreprise comme avec les milieux extérieurs.

Si l'on considère le développement social comme une finalité nouvelle de l'entreprise, l'information interne prend un relief évident. Si l'on croit que celui qui n'informe pas (et c'est une constatation simple) se retrouve très vite sur la touche, la communication avec l'extérieur prend tout autant d'importance. Il ne faut pas se leurrer: ces deux hypothèses sont fondamentales aujourd'hui. A chacun d'en tirer les conclusions.

Il apparaît que le personnel des entreprises a pour souhait d'appartenir à une communauté de travail inspirant la fierté. Réflexion naïve, direz-vous peut-être... Pas si anodine, en réalité, quand on sait - une étude sérieuse a permis de le mesurer - que n'importe quel travailleur d'une entreprise a un impact sur l'image de celle-ci auprès de 30 à 40 personnes autour de lui, et jusqu'à une centaine de personnes dans certains cas.

Bien sûr, informer, c'est donner une parcelle de pouvoir. Certains chefs d'entreprise hésitent de ce fait à communiquer avec leur personnel, inquiets qu'ils sont de perdre éventuellement le contrôle de leur affaire. Mais la connaissance des objectifs poursuivis et du cadre dans lequel on s'insère ne renforce-t-elle pas les motivations du travailleur et, par l'effet de multiplication expliqué au paragraphe précédent, l'image de l'entreprise?

La prudence est de mise, bien sûr; elle doit s'exercer plus sur la qualité que sur la quantité d'information répandue. Car l'information incorrectement diffusée est source de tensions. Le jeu subtil d'interprétation, de déformation et d'amputation pendant qu'elle rebondit d'un individu à l'autre peut la dénaturer totalement et créer sans raisons des conflits parfois graves. Il est aussi connu que l'absence totale de communication fait naître, par réaction, des informations fantaisistes, sans aucun rapport avec la réalité, donc très dangereuses. Et rien n'est plus difficile que démentir des rumeurs et des informations incorrectes. C'est comme l'eau qui s'infiltré: la trace en reste visible très longtemps.

D'où quelques impératifs, quelques principes à suivre pour maîtriser l'information et la manière dont elle se répand.

Le premier conseil est de *décentraliser*. Communiquer avec des groupes de 50 à 100 personnes permet un meilleur feedback, une plus grande maîtrise de la chose, permet d'intervenir très vite lorsqu'une déviance hypothèque la vérité. Le contact avec un groupe restreint offre une chance de personnaliser vraiment la communication, ce qui en améliore l'impact.

Le contenu se doit d'être *clair*. La confusion, le flou constituent des handicaps graves pour l'information; la porte s'ouvre à toutes les interprétations (même les plus farfelues ont leur chance de s'imposer), aux pires distorsions, en un mot, au gâchis. Il doit aussi être *cohérent*, de telle sorte qu'aucune équivoque ne se fasse jour et que le projet d'entreprise transparaissent toujours clairement.

Il importe encore de veiller à la *continuité* des messages diffusés, pour favoriser le développement d'une image solide, sans failles, sans appendices saugrenus, une image propre à engendrer la confiance tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'entreprise. Reste le *contrôle*, mission impérative pour quiconque informe, afin de donner un maximum d'effet aux moyens employés; si la volonté d'informer idéalement existe, si les moyens utiles sont mis en œuvre, il convient d'en mesurer très exactement les résultats, pour pouvoir rectifier, si nécessaire, la ligne suivie par l'information.

La plupart de ces conseils sont valables dans le sens inverse: s'informer intelligemment suppose une recherche de clarté, de cohérence, de continuité dans l'information reçue, et le souci de contrôler l'information, les sources n'étant pas toujours, selon l'expression, "bien informées".

De toute évidence, l'entreprise ne peut pas se permettre, aujourd'hui, de donner (et même de recevoir) une information au rabais, sous prétexte que les gens ne comprendraient pas le message. Mais encore faut-il que les "récepteurs" soient préparés à recevoir une information de qualité.

Le rôle de l'informateur est donc double et l'on aurait tort de l'envisager autrement. Car enfin, informer, c'est manifester du respect pour les autres, et le respect ne se satisfait pas de demies mesures.

L'information va de plus en plus vite. Tout se sait, tout est vu presque en temps réel, d'un bout à l'autre de la planète. L'entreprise doit exploiter cette rapidité, en faire un moyen de son évolution, sous peine d'être vite dépassée, ou de manquer des occasions de progrès. A ce niveau, l'information, comme les relations publiques, sont affaire de spécialistes, qu'ils travaillent au sein même de l'entreprise, ou en collaboration extérieure. Les exemples ne manquent pas d'opérations bien préparées et bien réussies par ces spécialistes. Toutefois, ces derniers ne pourront jamais agir qu'en symbiose avec les responsables de l'entreprise, seuls maîtres à bord et seuls autorisés à définir les objectifs et les moyens.

C'est aux directeurs, aux présidents, aux administrateurs qu'il appartient de donner vie, dans les entreprises, à des courants de communication vivants, féconds, générateurs de dynamisme nouveau, de parfaite adéquation au monde en perpétuelle évolution. C'est aux chargés d'information de choisir les moyens de cette communication, de relancer l'intérêt, d'être les moteurs d'une dynamique indispensable de nos jours. Mais faut-il encore en convaincre nos lecteurs? Un regard attentif sur le monde leur aura sans doute appris quelle arme l'information peut être dans le combat avec la concurrence, ou entre les mains de manipulateurs peu aguerris. Certains spécialistes pensent que le chef d'entreprise devrait passer un dixième de son temps quotidien à informer et s'informer; autres parlent d'un cinquième. Il existe en tout cas une fourchette; à chacun d'y ménager sa position.



ELECTRIFICATION, NOUVEL EPISODE... AARSCHOT - HASSELT.

Nous y revoici, le feuilleton continue. La monotonie apparente qui en découle ne résiste cependant pas à l'intérêt pour les voyageurs d'un tel programme de mise sous tension.

C'est d'ailleurs bien ce que disait Monsieur Feaux, ministre des communications, en inaugurant le 7 octobre dernier la ligne électrifiée Aarschot - Diest - Hasselt: "Le voyageur ferroviaire est le tout premier concerné par l'électrification. Il tire les meilleurs avantages de la modernisation de l'infrastructure, des progrès de l'exploitation et de la fréquence accrue. L'électrification, c'est pour lui l'accès, dans un avenir très proche, à un transport plus rapide et plus confortable".

Le contexte économique actuel donne aussi toute son importance à l'électrification et à la

modernisation du réseau ferroviaire; directement ou par incidence, ces travaux sont producteurs d'activité pour 10.000 personnes dans les secteurs de la construction métallique et de l'électricité, et pour environ 6.000 dans les ateliers de construction de matériel roulant. Il faut savoir qu'au cours des années 80 et 81, quelque 14,5 milliards de francs ont été engagés dans des commandes de 60 locomotives, 1.450 wagons à marchandises, 90 voitures à voyageurs et 70 rames électriques. Fichtre!

La nouvelle ligne électrifiée, entre Aarschot et Hasselt, est un progrès important dans le plan "intercity" de la SNCB. La dorsale flamande, avec sa sœur wallonne, est un composant essentiel dans la formation d'un réseau complet de liaisons rapides.

Les deux dorsales partent du même point, Mouscron, pour se rejoindre à Visé, à l'extrême est du pays. Depuis le 7 octobre, la dorsale est électrifiée de Mouscron à Hasselt; au sud, le travail évolue au même rythme, puisque des trains électriques relieront Mouscron à Mons dès les premiers jours de 1982. Et l'on compte boucler définitivement le circuit en mai 1982 en ouvrant les disjoncteurs à Hasselt, Tongres, Visé et Liège.

A cette cadence, 82% du réseau voyageurs seront sous tension en 1985. Les 100% approchent. Suite au prochain numéro...



LE PONT A PRIS LE LARGE

La presse écrite, la radio, la télé... tout ce qui informe était à Tournai le 11 octobre dernier, pour voir prendre le large un pont entier, le Pont Morel, qui reliait le faubourg de Renaix au centre de la ville.

C'était l'exploit du siècle! En tout cas l'exploit de l'année en génie civil. Deux plates-formes montées sur 680 roues au total ont pris en charge les 1600 tonnes et les 80 mètres du pont, l'ont soulevé de 50 centimètres et lui ont fait décrire un angle droit pour l'amener le long des voies ferrées à la merci des manieurs de chalu-meaux.

Les curieux étaient là aussi, malgré le crachin. Ont-ils suivi toute l'opération, de bout en bout? Pas tous, assurément, car il y fallait de la patience: 10 centimètres en hauteur, 1 heure d'attente, 40 centimètres en hauteur, 1 heure d'attente, virage... c'était spectaculaire sans l'être vraiment, et le show était moins nerveux que ceux que l'on voit sur les grandes scènes.

Dans notre prochain numéro, nous attaquerons le sujet sous un angle technique, avec beaucoup d'images, histoire de montrer à qui aime ça ce que, de loin, il était difficile de voir. Et nous envisagerons les précautions, les difficultés résolues, les dangers évités afin de donner de l'opération une vue panoramique.





train mon ami

Bergman