



## Les transports de minerai par chemin de fer

La S.N.C.B. transporte journalièrement quelque 44.500 tonnes de minerai destinées aux usines métallurgiques du pays de Charleroi (Hainaut-Sambre, Thy-le-Château et A.M.S., Providence), du pays de Liège (Cockerill-Ougrée, Espérance-Longdoz), du Centre (Boël à La Louvière) et de Clabecq (Forges de Clabecq). Ce trafic correspond à une moyenne journalière de chargement de 778 wagons constituant 36 trains.

Ces minerais proviennent de l'Ouest de la France via Erquelines ou Quévy (78.000 t/mois), du bassin de Briey via Lamorteau (426.500 t/mois) et d'outre-mer (635.000 t/mois par Anvers et 18.000 t par Gand).

Si les quantités importées du Briey n'ont pratiquement pas changé en 1966 (4.773.000 t) par rapport à 1954 (4.506.000 t), celles d'outre-mer sont passées de 1.594.000 t en 1954 à 6.781.000 t en 1966.

La préférence donnée actuellement aux minerais d'outre-mer s'explique, entre autres, par leur haute teneur en fer, qui atteint 68% contre 33% pour le minerai lorrain. Ces minerais d'outre-mer qui, en 1958, provenaient exclusivement de la Suède, nous arrivent actuellement de nombreux gisements situés sur plusieurs continents: Libéria, Mauritanie, Algérie, Chili, Indes, Australie et Brésil.

Arrivés dans les ports, ils sont ensuite

acheminés par rail en rames homogènes de wagons spéciaux appartenant aux sidérurgistes.

Pour permettre à ceux-ci de faire face à l'accroissement spectaculaire du trafic total (11.514.000 tonnes en 1966 contre 6.100.000 tonnes en 1954) sans augmenter leur parc de matériel, la S.N.C.B. s'est organisée pour réduire la rotation des wagons, c'est-à-dire le temps séparant 2 chargements consécutifs. La rotation qui était de 48 heures en 1954 est actuellement ramenée à 24 heures et les efforts d'accélération se poursuivent. Le respect de cette rotation exige non seulement des parcours rapides mais aussi une très grande régularité dans la marche des

trains, rendue possible par l'utilisation des moyens de traction modernes, diesel et électrique.

Actuellement, les efforts de la S.N.C.B. visent à l'augmentation éventuelle des charges des trains qui seraient portées à 1.800 t brutes en simple traction au départ d'Anvers aussi bien dans la direction de Liège que de Charleroi alors qu'elles sont actuellement limitées à 1.500 t environ.

En raison de son importance, le trafic des minerais fait l'objet d'une organisation spéciale.

Des contingents mensuels sont attribués aux différentes usines par un organisme centralisateur: le Groupement des Hauts Fourneaux et Aciéries belges. Les programmes et les horaires de transport sont établis de commun accord entre le Groupement, les sidérurgistes et la S.N.C.B.

La régularité du trafic venant du Briey est relativement aisée à réaliser, le minerai étant extrait sur place et se présentant sous une qualité unique.

Il n'en est pas de même pour les minerais venant d'outre-mer. Leur chargement sur wagon ou leur mise en stock dépend des arrivages des bateaux. D'autre part, ces minerais se présentent sous de nombreuses qualités (32 à Anvers), ce qui pose des problèmes d'autant plus complexes que les exigences de la production astreignent souvent les sidérurgistes à des programmes très mouvants de chargement.

Malgré ces difficultés, la S.N.C.B., travaillant en étroite collaboration avec les sidérurgistes et la firme STOCATRA, qui assure les transbordements et le stockage au port d'Anvers, a su mettre au point un service suffisamment sûr et suffisamment souple pour faire face, sans défaillance, aux exigences journalières du trafic des minerais.

Ainsi, là où d'importants tonnages lui sont confiés, le rail est-il en mesure de monter une organisation à grand rendement, assurant des transports rapides et réguliers par tout temps, avec du matériel parfaitement adapté utilisant une infrastructure existante, c'est-à-dire dans les conditions les plus favorables pour l'économie nationale.