

# 37.000 TONNES EN UNE FOIS

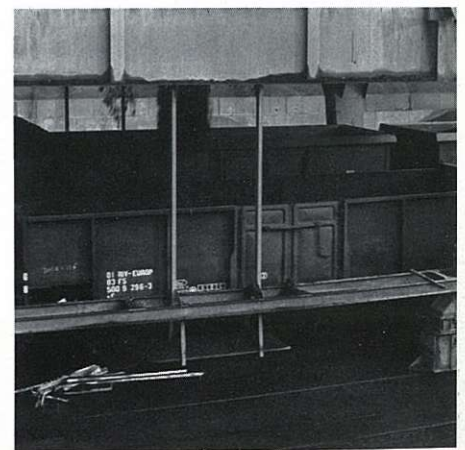
Que diriez-vous d'un train de 15 kilomètres? Sa locomotive dépasserait les quais de Bruxelles Midi quand les derniers wagons atteindraient la gare de Hal sous le regard ébahi de quelques voyageurs. Un bon marcheur, parti du dernier tampon, ne pourrait remonter en moins de 2 heures 30 cette rame de près de 1.300 wagons. Si quelque facétieux cheminot ne l'organise un jour à des fins publicitaires, ce train n'existera jamais. Trop long pour les lignes belges, pour la signalisation dense, trop lourd pour le matériel de traction en usage, il n'est même pas pensable dans les grands pays — URSS, Canada, USA — où les rames

les plus longues atteignent seulement quelques centaines de wagons. Par contre, on peut imaginer 37 trains composés chacun de 33 wagons. Chaque jour, des convois de ce genre sillonnent le réseau belge. Pour ajouter un peu de sel, disons que ces trains doivent circuler en plus du trafic habituel et que les 1.221 wagons qui les composent rempliront leur mission de transport en 3 jours. Autrement dit: ils disposent de 72 heures pour boucler leur circuit.

Casse-tête insoluble? Non. Les chemins de fer ont fait face à cette situation vers le 20 décembre dernier.

## puissance et souplesse du rail





## Le charbon américain

Atherstone et Naes Comet, deux navires venus d'Amérique, apportaient en Belgique du charbon à coke. Ils avaient accosté au quai 232 à Anvers, sous les grues géantes de Stocatra. Dans leurs cales, plusieurs dizaines de milliers de tonnes de marchandises, dont le chemin de fer devait, pour sa part, acheminer 36.500 tonnes vers quatre entreprises: 17.000 pour Anderlues, 11.300 pour Tertre, 4.200 pour Thy-Marcinelle et 4.000 pour les Usines Boël.

Ne tirons pas de conclusions hâtives en jouant sur les dates: cet approvisionnement faisait partie d'un plan général mis au point dans le cours de l'été dernier. La crise de l'énergie, déclenchée bien plus tard, n'avait donc rien à voir dans cet arrivage massif. En réalité, nous touchons là un des problèmes importants de ce genre de trafic. Lorsqu'un grossiste passe commande outre-mer, il ne peut s'attendre à une livraison finement fractionnée. Le planning de livraison lui-même est intimement lié aux disponibilités en navires marchands et la distribution en Belgique dépend, pour un timing précis, des conditions climatiques: orages et tempêtes mettent parfois les navires en retard.

### Quai 232

Temps de déchargement des navires par les soins de Stocatra: 2 à 3 jours. Capacité d'absorption des entreprises destinataires: 1.500 tonnes par jour à Thy-Marcinelle et Boël, le double à Tertre et Anderlues.

Pas question pourtant, de réclamer à Anvers un délai supplémentaire: les voies de la rentabilité sont droites et indiscutables.

Trois éléments compliquaient encore le problème de l'acheminement.

D'abord, la pénurie de locomotives à cette époque (20-22 décembre, souvenez-vous) où le matériel de traction est très sollicité: des trains spéciaux partent vers les stations d'hiver. Il faut bien les faire tirer par le matériel disponible.

Ensuite, la difficulté — plus grande que d'habitude — de trouver des wagons tombereaux au moment où le trafic saisonnier des betteraves bat son plein. Enfin, des problèmes de déchargement chez les destinataires où ces trains de charbon s'ajoutaient aux arrivages quotidiens. Bien entendu, les installations de déchargement ont été prévues pour absorber un trafic régulier, et cela dans certaines limites.

### 37 trains

Le premier navire arrivé à quai, les grues de Stocatra se sont ébranlées. Les gigantesques mâchoires, capables de déplacer 15 tonnes en une bouchée, plongeaient dans les cales pour en retirer leur provision de charbon. Les unes partaient vers des péniches agglutinées autour du navire, les autres se retiraient vers le quai afin de remplir les wagons.

La cadence était inégale, selon le cas. Nous avons pu voir une des grues déposer sa charge à même le wagon pendant qu'une autre s'ouvrait au-dessus d'un silo, une sorte de casque qui coiffait les rames. Celui-ci une fois rempli, on en ouvrait certaines trémies afin de bien répartir la charge sur toute la surface des véhicules les plus longs. Chaque wagon une fois chargé dans les limites permises, un petit tracteur déplaçait la rame. Enfin, tout au bout du quai, une locomotive emmenait les convois soit directement à destination, soit vers une gare de formation où la rame attendrait le feu vert pour rejoindre les aires de déchargement.

Nous n'entrons pas dans les délais du plan établi par le bureau de répartition et le dispatching. Qu'on sache, au minimum, qu'il fallait, d'une part, amener à Anvers plus de 1.000 wagons tombereaux (dont un certain nombre de bacs à bogies ou Eaos dont nous avons parlé dans un récent numéro) et d'autre part, intercaler les trains chargés dans le trafic régulier et selon les possibilités des destinataires.

### Encore du charbon

Le cas n'est pas unique.

Avant la fin de l'année 73, un autre navire de 57.000 tonnes accostait à son tour. En janvier de cette année, il s'agissait de 45.000 tonnes. A chaque fois, le rail a pris en charge la distribution d'un peu plus de la moitié de ces chargements, selon des données assez variables: possibilités de distribution, disponibilité du matériel, tonnages, ...

La conclusion à tirer? Simple. Au quai 232, à Anvers, Stocatra décharge des millions de tonnes de minerais. Selon les commandes, le chemin de fer en achemine des fractions plus ou moins importantes, puisant dans les stocks, suivant un plan souple. Le charbon américain, lui, ne pouvait pas être entreposé. Il fallait donc réagir, sans retard. La SNCB l'a fait, montrant une fois de plus l'étendue de ses possibilités.

