



400.000 tonnes de coke de pétrole par train en 1977

Great Lakes Carbon Ghent: de quoi s'agit-il?

D'une usine implantée à Gand par le groupe américain Great Lakes Carbon Corporation. Une usine qui s'occupe de coke de pétrole et de cela uniquement. Bien maigre, direz-vous peut-être, d'autant que le coke de pétrole n'est qu'un déchet et ne doit pas avoir grande valeur marchande.

Détrompez-vous: depuis quelques années, diverses entreprises d'Europe occidentale et bien des familles belges voient dans la petite équipe très dynamique de Great Lakes Ghent un partenaire important.

Le coke de pétrole est obtenu après distillation du pétrole brut pour extraction des composants liquides et gazeux: propane, butane, kérozène, essence, etc. Autrement dit, c'est un résidu du raffinage. C'est aussi un combustible

solide — tout comme la houille — d'une haute teneur en carbone et d'un pouvoir calorifique élevé. On l'utilise dans différentes branches de l'industrie: l'électrometallurgie (électrolyse pour la production d'aluminium), la sidérurgie (agglomération des minerais), les centrales électriques (production d'énergie); dans le chauffage domestique, il devient un substitut du charbon (on le vend en Belgique sous la marque Futorex).

50.000 tonnes par mois

A groupe américain sources américaines: ce coke de pétrole brut arrivé à Gand provient de Port Arthur (Texas) et de Long Beach (Californie), U.S.A.

Mais pourquoi à Gand? L'implantation n'a pas été décidée à pile ou face. Une étude préparatoire avait montré les avantages incontestables du port flamand: il occupe une position stratégique en ce qui concerne le marché ouest-européen du coke de pétrole; il offre d'excellentes possibilités en matière de transport; il possède une bonne infrastructure ferroviaire et, last but not least, il présente une certaine similitude avec les deux ports américains en ce qui concerne le tirant d'eau admissible.

Chaque mois — ou presque: nous avons calculé une moyenne — Great Lakes Carbon Ghent reçoit un navire de 50.000 tonnes au Siferdok. Ce navire, les manutentionnaires de CBM le déchargent dans un délai très bref. Parfois, une partie du chargement passe directement de navire à wagons (des unités à trémies), allèges (pour

pur destiné à la constitution d'anodes pour la fabrication d'aluminium par électrolyse.

Le train au travail

Great Lakes Carbon Ghent possède quelques grands clients dans le nord de la France, parmi lesquels les centrales électriques HBNPC. Et c'est ici que les chemins de fer entrent en jeu. Jusqu'à présent, ils ont transporté la totalité des chargements destinés à ces centrales. Des trains complets de wagons Ed et Eds (dont la propreté est scrupuleusement contrôlée avant chargement, afin de préserver la pureté du produit) roulent vers Sochain, Hénin-Liétard, Douai, Bully-Grenay et Bruay-sur-Escaut. Deux autres entreprises sont desservies de la même manière: Usinor à Mont-St-Martin et la centrale électrique HCM de Montceau-les-Mines.

Les techniques américaines de management sont de rigueur à Great Lakes Ghent: la direction recherche les formules les plus rapides et les plus rentables. C'est bien normal. Dans cette optique, des wagons Eads sont actuellement à l'épreuve du trafic régulier. D'autres types, notons-le, avaient déjà été testés et jugés.

La collaboration Great Lakes Carbon Ghent — SNCB a commencé pour le moins discrètement. En juin 1976, on ne parlait que d'un malheureux contrat de 7.000 tonnes. Progrès en août de la même année: cette fois, un accord porte sur l'acheminement de 30.000 tonnes. En 1977, le trafic total a atteint 400.000 tonnes, avec quelques

l'Allemagne et la Suisse) ou navires caboteurs (à destination des pays scandinaves et de la péninsule Ibérique). Le reste est stocké, dans l'attente d'un calibrage et d'une livraison.

Great Lakes Carbon Ghent occupe un terrain de 10 hectares. Six d'entre eux sont „opérationnels”. Cette „area”, selon l'expression utilisée sur place, est occupée par les montagnes de coke et les installations de criblage et de concassage. Par un réseau de bandes transporteuses, long de 4,5 kilomètres, la masse noire pénètre dans les installations. Elle aboutira dans quatre silos consacrés à quatre calibres différents d'un coke de pétrole qui a, à ce moment, acquis une haute valeur.

Les quatre hectares encore libres sont destinés à l'extension des aires de stockage et à l'établissement d'une unité de calcination. Ici, on portera la matière première à une température précise pour en extraire l'humidité et les matières volatiles. Le coke de pétrole sera de la sorte converti en carbone

pointes mensuelles de 50.000 tonnes. Plus de 350.000 tonnes sont déjà prévues pour 1978. Débuts lents, donc, mais croissance expresse!

Ces chiffres prouvent que le transport de masse est bien dans les cordes du chemin de fer. Pourtant, il existe un bon réseau de voies navigables entre Gand et le nord de la France. Mais l'approvisionnement des centrales françaises en coke de pétrole par voie fluviale est insatisfaisant. Cela tient principalement à la limitation obligatoire des chargements à cause de la grande sinuosité et de l'insuffisance du gabarit entre Escaut et Lys. La complexité des opérations terminales — due au mode de transport lui-même — nuit également à la compétitivité de la batellerie.

Le chemin de fer, par contre, grâce à un matériel bien adapté, d'une utilisation rationnelle, peut offrir un transport massif et très rapide à des conditions nettement favorables. Les cokiers américano-gantois apprécient donc sa collaboration.

