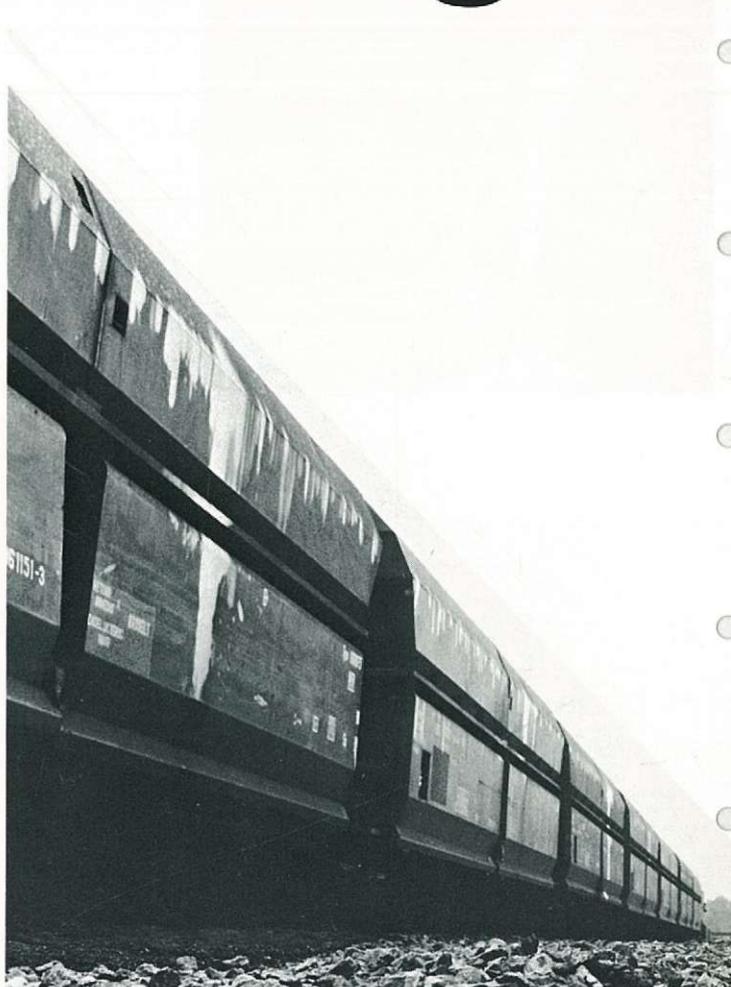


une montagne



Tertre

Voilà un bail, Informations SNCB vous avait parlé de la transformation de la zone de déchargement ferroviaire d'une société appelée Carbonisation Centrale, installée à Tertre : suppression des culbuteurs de wagons au profit d'une fosse de déchargement sous voies.

Cette cokerie, aujourd'hui appelée Carcoke, reçoit, à la fréquence de cinq jours par semaine, environ 50.000 tonnes de charbon par mois. Par chemin de fer, bien sûr. Cela équivaut à un approvisionnement moyen de 2.500 tonnes par jour, réalisé en fait par l'expédition de 2 ou 3 trains complets quotidiens, au départ de Campine et, épisodiquement, d'Anvers.

Nous avons dit 50.000 tonnes. Il s'agit d'une moyenne calculée sur un assez long délai, et qui risque de perdre sa valeur à présent. Depuis le 15 août, la cokerie de Thy Marcinelle et Monceau est arrêtée. Les besoins en coke n'ont pas diminué pour autant. Une production supplémentaire est donc demandée à Carcoke. Si bien que le programme

d'approvisionnement de Carcoke au départ des charbonnages campinois prévoyait, en septembre, un total de 70.000 tonnes. Et vous comprendrez l'intérêt que nous portons subitement à cette cokerie lorsque vous saurez qu'à cela se sont ajoutées les 24.000 tonnes amenées par bateau à Anvers et transférées directement à Tertre.

Opération parfaitement réussie. Malgré le petit pincement d'inquiétude que certains ressentaient, sachant qu'il faudrait pendant près d'une semaine, livrer 10.000 tonnes de charbon par jour à Tertre. Mais décomposons cette opération tranche par tranche.

Anvers

Un navire vient mouiller aux quais de Stocatra. Dans ses cales, 24.000 tonnes de charbon américain.

Va-t-on vider le navire et entreposer son chargement? Il existe d'autres solutions, voyons. L'une d'elles consiste à transborder la marchandise directement de na-

vire à wagons. Elle est idéale puisqu'elle évite à Carcoke le paiement de frais de stockage et de double manutention.

Pour Stocatra, le déchargement de 6.000 tonnes par jour n'est pas un problème insoluble. Les grues, nombreuses et puissantes, peuvent aisément absorber cette charge.

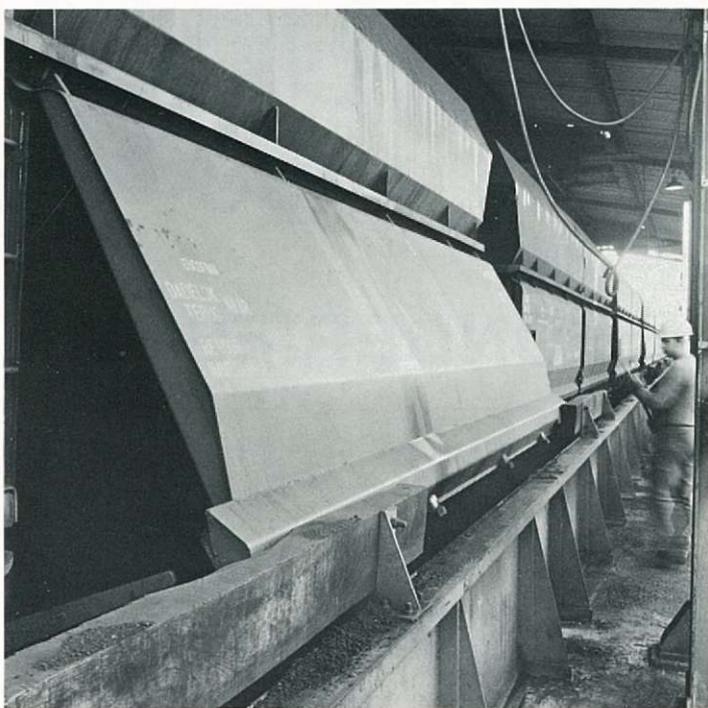
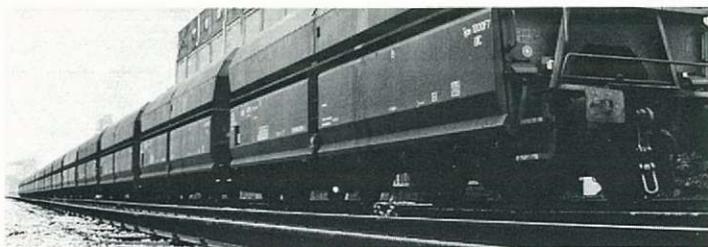
A une condition cependant : qu'un nombre suffisant de wagons vides soient mis à disposition et que les trains complets soient évacués au plus vite, pour éviter l'engorgement du faisceau.

Mais cela, c'est l'affaire du chemin de fer.

SNCB

Dans les rangs ferroviaires, on envisage cette opération sans panique. Le réseau intérieur de Stocatra est relié directement à Anvers Nord par une ligne électrifiée. De là, diriger 4 à 6 trains par jour vers Tertre ne constitue pas un exploit hors pair. Il suffit de trouver les engins de traction nécessaires et de respecter strictement les horaires mis au point de longue date.

de charbon



La SNCB décide d'affecter à ce trafic 150 wagons Fads, qui effectueront une rotation accélérée, en 6 rames de 25 unités. Les chemins de fer ne sont pas seuls garants de la réussite de cette opération. A Tertre, il faut pouvoir décharger ces six trains en plus des quatre autres acheminés de Campine. Et bien, on travaillera de nuit ! Ce n'est pas un effort si grave.

L'organisation ferroviaire permet d'épargner les frais au port (voir plus haut) et d'économiser aussi les surestaries (frais de chômage d'un navire non déchargé dans les délais), qui peuvent peser très lourd sur le budget. Puisque le rail aide ainsi la cokerie — et par conséquent la sidérurgie — à travailler dans de meilleures conditions, donnons à la chaîne un dernier maillon aussi efficace que les autres.

Campine

Côté charbonnages belges, pas de surprises: on travaille au rythme normal. Autrement dit, le planning habituel se déroule sans sur-

charge. Sans doute faut-il veiller tout particulièrement à ce que nul incident, nul retard ne viennent perturber l'horaire de départ des trains pour Tertre. Mais une organisation qui tourne bien, depuis de nombreuses années, ne se laisse pas facilement impressionner par ce genre de détails.

Fads

Bref, le plan de travail établi, tout était en place pour que l'opération tourne impeccablement. Le type de wagon choisi n'était pas le moindre des atouts. Gros porteur (il tolère des charges de 50 à 56 tonnes), équipé de flancs mobiles, largement ouvert par le sommet, le Fads réunit toutes les qualités idéales pour ce genre de transport: chargement facile, déchargement rapide sur une fosse équipée de bandes transporteuses à grande capacité.

En chiffres

Résumons cette opération en chiffres.

- Durée: 4 jours.
- Expéditions d'Anvers: 24.000 tonnes en transbordement direct.
- Expéditions de Campine: 16.000 tonnes, soit le rythme normal.
- Mise en service de 33 trains.
- Utilisation de 150 wagons en rotation continue.
- Cadence accélérée d'arrivée à Tertre; quasi toutes les deux heures.

L'informateur et le publicitaire

Il existe deux manières d'envisager l'information donnée ici. La première consiste à dresser un modèle théorique, à en donner tous les détails, bref, à construire un édifice rigoureux, sans surprises.

L'autre tient davantage compte du vécu, quitte à rapporter les avatars et hiatus, et à en tirer publiquement les leçons pratiques.

Le publicitaire ne s'accommode que de la première méthode; il cherche à épater, c'est évident. L'informateur objectif emprunte la deuxième voie, en toute franchise.

Parfois, les deux se rencontrent, leurs textes se superposent idéalement. Ils trouvent dans une opération parfaitement réussie un merveilleux terrain d'entente. C'est le cas aujourd'hui. Tout a bien marché. L'informateur a relaté les faits dans l'article qui précède, et le publicitaire y souscrit entièrement. L'opération menée à Tertre, pour l'un et l'autre, est un symbole du «savoir travailler». Les trois acteurs essentiels ont donné la pleine mesure de leur talent: la pièce mérite une excellente critique.