



SIX FLASHES SUR LES MINÉRAIS



En 1974, un projet de minéraloduc faisait frémir le monde des transports. La société luxembourgeoise ARBED, acheteuse de minerais riches brésiliens, envisageait effectivement l'acheminement des matières premières entre les ports et ses usines au moyen d'un tel « pipe line ». Cela impliquait un investissement considérable, étudié, à l'époque, pour le transport de 10 millions de tonnes par an, en continu. Les dépenses ne portaient pas seulement sur l'établissement de la conduite et les stations de pompage et de contrôle nécessaires, mais aussi sur un équipement de séchage du minerai avant l'emploi. Car le véritable véhicule de transport, c'est l'eau.

Le chemin de fer était sûr de pouvoir s'aligner sur la grille de départ. Il se sentait compétitif et pensait pouvoir se substituer au minéraloduc, en offrant un service aussi souple et efficace. Des négociations furent entamées, des études effectuées, un plan de travail proposé et longuement discuté. En même temps, l'industrie sidérurgique prenait un vilain coup: après l'euphorie de la haute conjoncture, la crise s'installait sur nos terres et ébranlait ce secteur de production traditionnelle. Dix millions de tonnes l'an, on n'en parlait plus. Cela fut-il déterminant pour le chemin de fer? Probablement pas: pour un si gros tonnage, il se défendait aussi bien. Toujours est-il que l'accord fut conclu. Dès février 1978, la SNCB assura donc un approvisionnement régulier des usines d'Esch-Belval au départ du terminal minéralier de Stocatra, à Anvers. Le véritable contrat, d'une

durée de 10 ans, a pris cours le 1^{er} janvier dernier, pour un acheminement annuel de 2 à 2,5 millions de tonnes, la possibilité d'un score plus élevé restant ouverte.

Ce trafic présente quelques caractéristiques remarquables que nous vous proposons de vous présenter en six flashes.

1. Augmentation des charges

Pour faire face à un tel trafic, la SNCB a étudié la possibilité d'augmenter sensiblement la charge nette des trains. Ceux-ci emportent donc 1.320 tonnes de minerais, plutôt que les 1.000 tonnes habituellement dévolues aux trains complets entre Anvers et la frontière Grand Ducale.

Deux mesures favorisent cette augmentation: le choix, pour la traction, des nouvelles locomotives de type 20, très puissantes, et l'adoption, sur un tronçon déterminé, de la double traction.

2. Rotation accélérée

Chaque jour, donc, et six jours par semaine, six trains de 1.320 tonnes entament une rotation de 36 heures. C'est-à-dire un aller et retour très rapide, eu égard aux délais nécessaires pour le chargement et le déchargement. Ce dernier prend en fait assez peu de temps, les trains étant composés de wagons à minerais autodéchargeurs.

A ces six rotations s'en ajoutent deux, étalées sur 48 heures, qui complètent l'approvisionnement nécessaire à la bonne marche des fourneaux.

3. Matériel adapté

Ces wagons autodéchargeurs sont au nombre de 220, et peuvent réaliser sans rupture les rotations prévues. Chaque rame se compose de 22 wagons. Un parc de 10 rames permet de faire face aux problèmes éventuels: retard à l'un ou l'autre point de la chaîne de transport, incident technique, etc. Il provient d'une mise en commun de wagons-réseau de la SNCB et de wagons appartenant à ARBED.

4. Avantages économiques

Les avantages économiques apparaissent aisément. Le port d'Anvers gagne 2 à 2,5 millions de tonnes de manutention par an; la SNCB effectue l'opération de transport, la contrôle, entretient les wagons, etc. De toute évidence, cela favorise l'emploi dans les régions intéressées. Ce trafic permet aussi à la Belgique d'apporter sa collaboration à une entreprise d'un pays voisin. Il apporte d'ailleurs une augmentation de 15 % environ du potentiel global de minerais importés par voie maritime: 40.000 tonnes sur 250.000 environ par semaine.

5. Espoirs de croissance

ARBED utilise une bonne part de minerais extraits sur le continent même. Mais ces ressources s'épuisent peu à peu. D'autre part, le minerai riche s'impose de plus en plus, pour des raisons techniques. De bons espoirs de croissance se présentent donc. On estime qu'à plein rendement, ARBED pourrait importer jusqu'à 6 millions de ton-

nes par an. Il ne s'agit pas d'une illusion. En 1978, ce trafic a démarré tout doucement. Très vite, pourtant, la demande de matériel s'est faite pressante. La moyenne de 2 millions de tonnes fut atteinte avant la fin de l'année. Actuellement, la croissance continue, moins rapide, mais incontestable. Et une amélioration nouvelle de la conjoncture pourrait lui faire faire de nouveaux bonds; mais il est également possible que le client attribue une partie du supplément à d'autres ports (Dunkerque ou Rotterdam, dont l'intérêt pour ce trafic s'est déjà exprimé).

6. Souplesse

Souvent, les observateurs se voient contraints de reconnaître à la route une souplesse éminemment supérieure à celle du rail. Cette fois, la route n'entre pas en jeu, bien sûr, mais on découvre un chemin de fer très souple, capable de s'adapter aux situations dynamiques. La capacité de transport sur la ligne du Luxembourg s'avère en fait supérieure au rythme actuel. Et l'on peut dire que, sans incident majeur, le chemin de fer donne des garanties absolues de respect du programme.

Que dire de plus? Rien, sinon ceci: en restant sur la brèche pendant deux années de négociation, le chemin de fer est parvenu à s'imposer, à damer le pion aux tenants du minéraloduc. Ce n'est pas sans raison: la philanthropie n'entre pas dans ce jeu-là. A vous de conclure.