



Dans tous les discours, dans tous les articles revient un mot magique: productivité. Ce n'est pas caractéristique de la sidérurgie seule.

Au moment où la couverture des coûts est essentielle pour garantir la survie, où la compression des prix constitue l'élément majeur de la compétitivité, le transport a un rôle essentiel à jouer.

Matériel bien adapté, manutentions faciles, accélération des processus, économie de temps et de charges... autant de consignes, autant d'objectifs poursuivis par le producteur et, simultanément (pour ne pas dire accessoirement, ce qui serait mentir) par le transporteur auquel l'entreprise accorde sa confiance.

Nous ne détaillerons pas ici tous les trafics assurés par la SNCB pour Cockerill. Nous ne parlerons pas du Rapiège, demi-train complet qui offre d'incontestables avantages au client. Nous tenterons de poser un regard serein sur les progrès réalisés, qui sont aussi LE progrès de la technique de transport, adaptée aux besoins d'un client, et qui évolue au bénéfice de tous ses clients.

## COCKERILL SAMBRE LIEGE:



Cockerill Liège travaille sur une superficie de 600 hectares environ, et même davantage si l'on ne se limite pas, comme nous le faisons, aux aires pourvues d'une infrastructure ferroviaire. Sur cette surface courent 170 kilomètres de voies ferrées sur lesquelles évoluent plus de 1.200 wagons privés et  $\pm 25$  locomotives, sans compter les véhicules de la SNCB affectés à certains trafics. Un réseau dans le réseau...

Cette organisation ferroviaire cumule trois fonctions: recevoir les matières premières au lieu même de leur utilisation, opérer les transferts de demi-produits entre les points de fabrication, et expédier les produits finis, matriilles et sous-produits. Elle est desservie et gérée par 240 personnes chargées de traction pure.

L'importance et la complexité du trafic interne se mesurent aisément à la lumière des particularités propres à l'industrie sidérurgique liégeoise.

1) Pour chaque tonne de produit fini, il faut transporter 7 tonnes de matière arrivée à des stades divers d'élaboration soit au total près de 20 millions de tonnes/an.  
2) L'infrastructure ferroviaire interne résulte des fusions successives de réseaux construits depuis une cinquantaine d'années et dès lors, certaines courbes ont un rayon nettement inférieur aux normes actuelles: si la SNCB préconise à cet égard des rayons de courbures de 150 à 180 mètres sur les raccordements privés, on en trouve encore à Cockerill Sambre qui n'excèdent pas les 60 mètres. Ce type d'infrastructure

obligée est la source de contraintes d'exploitation sévères tant pour éviter les déraillements intempêtes du matériel moderne mis en service au niveau européen et notamment les wagons longs que pour prévenir une usure prématurée des rails.

3) L'objectif de productivité étant plus que jamais impératif pour COCKERILL SAMBRE, il en découle une certaine tendance à soumettre le matériel à des conditions d'exploitation excessives mais le Service Transport veille et s'efforce avec efficacité de gérer le parc ferroviaire et le matériel de la SNCB en bon père de famille.

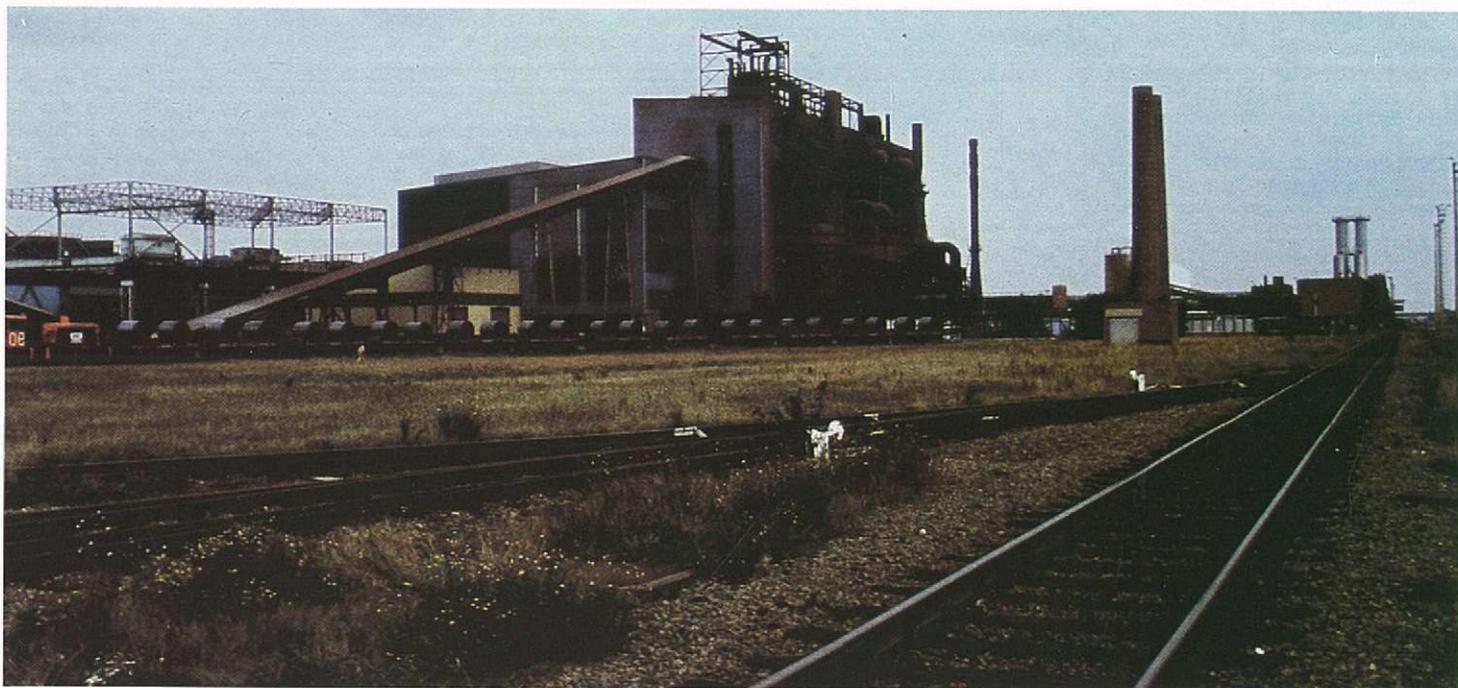
Les exploitants du réseau recherchent et appliquent des thérapeutiques adaptées à chacun de ces problèmes. A chaque fois que cela s'avère utile et possible,

ils modernisent leur équipement, par un remodelage de l'infrastructure, par le tracé de courbes plus amples. En 5 ans, 30% du kilométrage total ont pu être adaptés aux nécessités de l'époque. Les courbes nouvelles tendent vers un rayon de 250 mètres, avec un minimum strict de 100 mètres. Le nombre d'incidents qui ralentissent le travail a pu, de ce fait, être réduit de 40%, conséquence de la modernisation mais aussi de la mise en œuvre de méthodes de travail toujours plus appropriées.

Parmi ces dernières, citons par exemple la télécommande des locomotives. Cette adaptation concerne à présent plus de la moitié du parc: la motorisation des aiguillages, qui étaient jusqu'ici à commande manuelle; la simplification de certains circuits de ma-



# UN RESEAU DANS LE RESEAU



tières, pour obtenir de meilleures performances et tendre à diminuer fortement le volume des transports internes "stériles".

L'objectif aujourd'hui est d'intégrer parfaitement les transports au processus de production. Le coût du transport est trop élevé pour qu'on n'en tienne aucun compte dans la conception globale d'une production. A la limite, l'architecte, au moment de dessiner un nouvel atelier, devrait tracer d'abord l'infrastructure de transport, puis ordonner autour d'elle le bâtiment nouveau. Mais cela n'est possible que dans les grands investissements, rendus difficiles par la conjoncture actuelle. Des économies sont cependant réalisables, et les cadres du service Transport y accordent une grande attention.

Sur cette toile de fond, le département et le service Transport de Cockerill assurent un très important volume de prestations. Pour ce faire, ils entretiennent avec la SNCB des contacts permanents au travers desquels chaque partenaire exploite toutes ses possibilités et développe de nouvelles méthodes, dont l'un et l'autre tirent bénéfice. En trois exemples, nous montrerons cette étroite concertation entre le transporteur et son client.

## De bout en bout

A tout seigneur tout honneur: le minerai, dont les hauts fourneaux consomment d'importantes quantités.

Cockerill est actuellement le seul sidérurgiste pour lequel le chemin de fer pratique l'acheminement

de bout en bout. Autrement dit, la SNCB est présente dans la chaîne de transport depuis le chargement jusqu'au déchargement sur le raccordement de l'entreprise.

Cockerill achète des minerais étrangers qui arrivent actuellement dans les ports d'Anvers, Gand et Rotterdam.

Le manutentionnaire charge les wagons minéraliers, soit de stock à wagon, soit directement de bateau à véhicule ferroviaire. Une locomotive de la SNCB est accouplée à la rame chargée. Le train roule jusque sur le raccordement liégeois, d'où il repartira une fois les wagons vidangés.

La rotation complète prend théoriquement 24 heures. Et les responsables tendent à la réaliser en 21 heures. Le chargeur de-

mande un délai de 8 heures pour mettre à disposition une rame de 1.500 tonnes de minerai. Dans le cas d'Anvers et Gand, le Chemin de Fer prend 3 à 4 heures pour acheminer la rame jusqu'à Liège et autant pour le retour à vide. Et le déchargement dure trois heures environ. Au total, 19 heures. Avec une marge de sécurité, on compte sur 21 heures.

En réalité, il s'agit là d'un délai souple. Des essais de rotation rapide effectués en 1974 ont conduit à un temps record de 18 heures. A ce rythme, le parc de wagons privés de Cockerill permettrait, en chiffres absolus, l'acheminement de 12 rames par jour. Nous n'en sommes pas là, le quota de production du bassin liégeois n'exigeant pas une telle activité. Mais nous pouvons préciser que le chemin de fer amène chaque année 3,5 millions de tonnes de minerais près des hauts fourneaux.

## Fonte liquide

Avec 17 wagons thermos d'une charge utile de 125 tonnes, Cockerill trace chaque jour 16 sillons de fonte liquide qui permettent d'acheminer 45 chargements, soit un total quotidien de 5.400 tonnes (près de 2.000.000 par an).

Les rames de trois ou quatre unités sont encadrées de wagons de service. Elles couvrent 21 kilomètres des hauts fourneaux de Seraing à l'aciérie de Chertal. Leur mise en service a évité la construction d'un haut fourneau et de ses périphériques sur le site de l'aciérie.

