

La Cellulose des Ardennes:

La Cellulose des Ardennes, active depuis 1964, a commencé tout doux, avec une seule ligne de fabrication. En 1971, déjà, une deuxième ligne entrain en service. Et la production, à ce moment, a plus que doublé grâce à des améliorations apportées en même temps que l'on augmentait la capacité de l'usine.

Notre but n'est ni de décrire la fabrication de la cellulose ni de nous attarder sur l'usine même. C'est l'amont et l'aval qui nous intéressent, là où le chemin de fer peut trouver sa place parmi d'autres transporteurs.

En amont: le bois

En amont, donc, si le rail achemine à Harnoncourt du fuel et des produits chimiques, il a aussi un rôle à jouer dans l'approvisionnement en bois. Nous en avons parlé avec le responsable de ce département.

L'usine consomme essentiellement des sous-produits de la forêt, à savoir les bois dits de chauffage, dont les scieries ne peuvent rien tirer de convainquant pour leurs clients, et les déchets de sciage, dosses et délinures, que les scieurs écorcent et réduisent en plaquettes avant de les livrer à Harnoncourt.

Une bonne partie de ces matières viennent tout droit de la forêt où les bûcherons, en vingt ans, ont perfectionné leur outil et, par suite, sensiblement modifié les habitudes et les possibilités.

Si les rondins de 1 mètre tenaient la vedette au début, on les a remplacés aujourd'hui par des billons, de 2 mètres de long pour un diamètre maximal de 50 centimètres.

Il y a 10 à 15 ans, le chemin de fer transportait les rondins dans des wagons tombereaux qu'une grue vidait sur le raccordement. Les billons ne peuvent plus voyager en tombereaux, ni en wagons de petites dimensions: la tarification, peu avantageuse dans un tel matériel, ferait perdre au chemin de fer toutes ses chances d'entrer encore au parc à bois.

L'usine a toujours pensé trouver son approvisionnement dans un rayon de 150 à 250 kilomètres; cela se faisait aisément au début. Mais le bois de chauffage est de plus en plus prisé; on en fait, pour les particuliers, un commerce, légal ou non, de plus en plus développé. En même temps, les besoins de l'usine ont grandi. Il a donc fallu aller plus loin chercher le bois qui répond aux spécifications de La Cellulose des Ardennes. En 1980, même, le marché étant très tendu, l'usine a acheté de l'eucalyptus. La saturation du marché faisait monter les prix vertigineusement; pour tenter d'assainir la situation, La Cellulose eut recours à du bois venu de loin.

Camion ou chemin de fer?

Donc, les sources d'approvisionnement varient. Les problèmes de transport s'en trouvent affectés.

Dans un rayon assez court autour de l'usine, disons 250 kilomètres, le camion présente des avantages: le routier enlève le bois à l'orée de la forêt même, et fait donc du porte à porte; il accepte le niveau tarifaire proposé par l'usine parce que son retour à vide, non payé, ne grèvera quasiment pas excessivement sa marge.

Au-delà de cette limite, le retour à vide commence à peser trop lourd, le routier n'accepte que si les prix montent, et le chemin de fer devient compétitif. Encore doit-il modeler son offre aux espérances du client, autrement dit proposer des conditions techniques telles que les tarifs les plus favorables soient d'application. Il faut pour cela de grands wagons, d'un niveau de charge élevé et, qui plus est, aptes au transport horizontal de billons de 2 mètres. La SNCF propose un wagon de ce type, répertorié R73, d'une longueur utile de 18,5 mètres, admettant une charge maximale de 54,5 tonnes et dont les ranchers latéraux sont distants d'un mètre seulement.

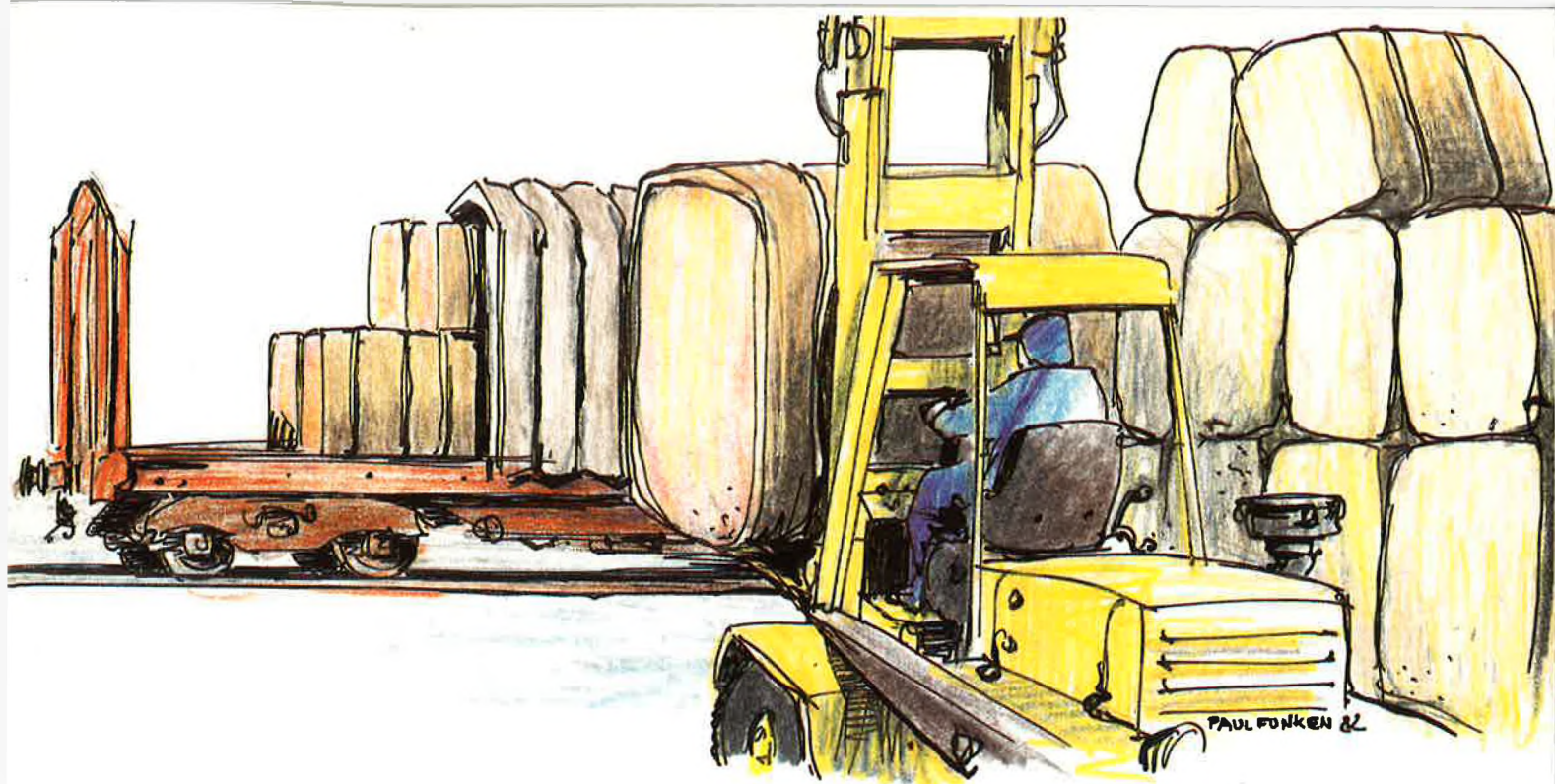
La disponibilité d'un tel matériel, l'avantage de la taxation sur 50 tonnes et l'adaptation des rotations aux conditions climatiques (qui déterminent le travail en forêt) pourraient d'une certaine manière influencer la stratégie d'achat des celluloseurs.

Car le chemin de fer a des avantages. Il est compétitif à longue distance; il est supérieur en hiver, lorsque les conditions climatiques perturbent la circulation routière; il est valable sur le plan tarifaire si les wagons disponibles sont bien adaptés aux marchandises, malgré la nécessité d'un transport initial depuis la forêt et d'un transbordement en gare.

Variable

Les résultats des dernières années donneront une idée de la collaboration récente des chemins de fer aux approvisionnements en bois de La Cellulose des Ardennes.

La pâte à papier, on l'appelle aussi cellulose. Elle est faite essentiellement de bois, ce qui explique l'implantation des fabriques de cellulose à proximité des régions très boisées. Ainsi, La Cellulose des Ardennes, producteur le plus important en l'Europe de pâte marchande à fibre courte, est-elle installée à Harnoncourt, aux confins de la France, dans cette Gaume climatiquement privilégiée, à la pointe extrême du sud Belge.



La mutation du rail

	Total usine	Part du fer
1979	680.000	6.800
1980	735.000	80.850
1981	710.000	56.800

La prévision pour 1982 donne au rail un potentiel de 80 à 90.000 tonnes.

A l'analyse des fluctuations du trafic, on constate ceci: lorsque la demande de bois diminue, l'offre est bonne dans un rayon court autour de l'usine, et la part ferroviaire en prend un coup. Ce fut le cas des années 76 à 78: avec ses petits tombereaux difficiles à traiter, le chemin de fer n'a enregistré quasi aucun trafic. En 79-80 vient la crise brutale, et comme nous l'avons expliqué, La Cellulose des Ardennes achète - exceptionnellement - de l'eucalyptus, notamment au Portugal. Le rail intervient à ce moment et ses tonnages augmentent. En même temps arrive le wagon R73, qui donne une chance nouvelle au transport ferroviaire, et l'on voit (cela se précise dans les prévisions annoncées) le trafic reprendre la courbe ascendante.

Le transport du bois est un marché très particulier, où le rail devrait pouvoir retrouver - voire dépasser - le niveau qu'il avait dans les débuts, quelque 15% des approvisionnements. Ce serait appréciable si l'on se souvient que le potentiel annuel dépasse les 700.000 tonnes à Harnoncourt.

En aval: cellulose en balles

La part du rail à la sortie de l'usine est plus élevée qu'à l'entrée. Les conditions sont, aussi, différentes.

Avec, à l'heure actuelle, une capacité de production qui approche les 200.000 tonnes par an, La

Cellulose des Ardennes expédie, à une moyenne de 22 jours ouvrables par mois, quelque 30 chargements quotidiens de 25 tonnes (nous avons pris ce poids arbitraire parce qu'il correspond à la moyenne de chargement d'un wagon ou d'un gros camion.

De cela, la Belgique prend moins d'un quart, le reste étant voué à l'exportation; et tout, à l'intérieur du pays, voyage par la route. La France, les Pays-Bas, l'Allemagne et la Suisse sont les grandes destinations sur le plan international; là, la part ferroviaire, proche des 50% au milieu de la décennie précédente, s'est sensiblement érodée.

	Total usine	Part du fer
1979	189.000	44.000
1980	175.000	40.500
1981	181.000	22.000

Comment expliquer cette situation?

Il faut dire d'abord que les acheteurs de cellulose n'aiment pas constituer des stocks importants, pour diminuer leurs frais, et sans doute aussi pour suivre pas à pas un marché qui est, il faut l'avouer, assez fluctuant. Il est exclu, pour cette raison, d'envisager la formation de trains complets; à la limite, une livraison de 500 tonnes serait déjà excessive.

A cela s'ajoute que parmi les clients belges de La Cellulose des Ardennes, un seul est raccordé au réseau ferroviaire. Se conformant aux pratiques, les celluliers gaumais aiment répondre au téléphone "Demain, votre commande sera livrée", ce qu'il s'avérerait difficile de réaliser en wagons isolés, compte tenu de la rupture de charge à l'arrivée dans la majorité des cas.

Sur le plan international, neuf fois sur dix, c'est l'acheteur qui impose le mode de transport. Le groupe hollandais KNP, par exemple, organise lui-même ses mouvements pour éviter les voyages à vide: le score de la route s'en trouve nettement avantagé.

Optimum de chargement

Le problème de capacité se pose ici comme en amont. Le wagon idéal à Harnoncourt, c'est le R20 français, du type débâche vite, à grande capacité de chargement, qui présente pour les balles de cellulose une hauteur libre idéale et dont le système de protection de la marchandise est pratique: la bâche montée sur arceaux n'oblige pas au travail fastidieux de bâchage des wagons plats. Le wagon fermé? Oui et non: sa hauteur libre au chargement est insuffisante pour obtenir le même rendement, et les engins à fourche de l'usine ont un mât trop haut pour y pénétrer.

Faire une programmation basée sur des wagons du type R20 n'est pas facile: il faudrait idéalement disposer d'un parc propre à l'usine et l'investissement est inacceptable, eu égard aux tonnages qu'il est possible de réaliser de bout en bout.

Une solution s'est présentée pour la grande exportation: le container. Les boîtes chargées à Harnoncourt sont dirigées vers le terminal d'Athus d'où elles partent en train pour les ports. Découverte pour une petite fraction des expéditions, cette formule aurait pu trouver des extensions dans le trafic continental. Las, comme les wagons fermés, le container n'offre pas un optimum de chargement pour une matière aussi légère que la cellulose.

Il faut peut-être préciser que tant en amont qu'en aval, dans les trafics internationaux, la SNCB se voit fort dépendante des réseaux voisins, de la disponibilité de leurs wagons et de leur politique tarifaire. Le bois, rappelons-le, vient principalement de France, et les wagons qui le transportent sont français; la politique de la SNCF joue à plein dans ce cas. En aval, pour de grands clients comme la France, la Suisse et l'Allemagne, les parcours belges sont très limités; encore une fois, les réseaux voisins sont maîtres de la taxation. Dans les 22.000 tonnes transportées par rail en 81, les commandes hollandaises interviennent pour un tiers, et c'est un résultat, compte tenu de ce que nous avons expliqué à propos des papetiers néerlandais.

"J'aimerais faire plus de ferroviaire" nous ont dit, tour à tour, nos interlocuteurs en amont et en aval. Ils ne voulaient pas, de la sorte, seulement nuancer ce qu'ils venaient de nous dire, et que nous avons reproduit ici. Tous deux reconnaissent ne pas tirer que des satisfactions du transport routier: la programmation, indispensable, n'y est pas nécessairement plus facile qu'avec le chemin de fer.

Concluons. Le secteur du papier a connu des modifications, et le chemin de fer, qui a pris tant soit peu le virage avec lui, a tout à gagner à bien suivre la ligne. Un progrès technique a toutes les chances d'entraîner un progrès commercial, pour certains types de trafic. Le raccordement au réseau, qui appartient à ce domaine technique, est, comme dans d'autres secteurs, un des points délicats du problème. Mais il se pourrait que d'autres solutions soient envisagées avec succès.