

PAPETERIES DE BELGIQUE



Après avoir exploré en septembre la problématique des transports de La Cellulose des Ardenes, qui partage entre la route et le rail ses approvisionnements en bois et ses expéditions de pâte en balles, nous franchissons aujourd'hui une nouvelle étape. En rendant visite aux Papeteries de Belgique, unique producteur belge de papier pour journaux et magazines, dont la division de Langerbrugge confie certains transports au chemin de fer.

Les Papeteries de Belgique ont leur siège social à Bruxelles. Mais le plus gros de leur activité est la production à Langerbrugge de 250.000 tonnes annuelles de papier en rouleaux, moitié papier journal, moitié papier naturel pour magazines. Pour le reste, l'activité recouvre quatre domaines:

- la fabrication de carton pour boîtes pliables destinées à l'emballage d'aliments et d'autres produits;
- la transformation et la fabrication de complexes pour emballage (tel le "flexible packaging"

pour l'alimentation, combinaison de papier et, par exemple, d'aluminium ou de plastique);

- le commerce en gros de papiers belges et français ainsi que d'une société allemande actionnaire, Feldmühle;
- la représentation d'autres fabricants de papier.

La société est liée par des accords techniques et financiers au producteur allemand Feldmühle qui détient 30% de ses parts, la Société Générale détient aussi des parts; 40% des actions restantes font l'objet de transactions en bourse.

Pourquoi cette papeterie a-t-elle choisi de s'implanter au bord du canal, près de Gand, et non dans une région très boisée? Elle avait pour cela trois bonnes raisons à la fin des années 20:

- l'usine fut implantée en même temps que la centrale électrique voisine: la fabrication de pâte à bois et le séchage du papier consomment beaucoup d'électricité et de vapeur;

- le bois indispensable était alors importé principalement de Finlande et de Russie par voie maritime;

- Langerbrugge est au centre d'une importante zone de consommation. Bruxelles, Amsterdam et Lille sont au plus à quelques centaines de kilomètres. Langerbrugge est idéalement situé pour la livraison de son papier à ces grands centres acheteurs.

Approvisionnement de bois par fer

Les trois machines (chacune a une longueur de 100 mètres et déroule une bande de papier de 6 mètres de large à une vitesse de 54 km/h) produisent 250.000 tonnes par an. On les nourrit pour cela de plusieurs sortes de matières premières:

- 500.000 tonnes de bois d'épicéa, dont on fait une pâte;
- 50.000 tonnes de vieux journaux et magazines envoyés par camion par les entreprises de récupération belges;

100.000 TONNES DE BOIS EN TRAIN POUR LANGERBRUGGE

- 45.000 tonnes de cellulose scandinave et américaine qui arrivent via Anvers, Terneuzen, Gand et Rotterdam. Cette pulpe chimique donne sa charpente au papier comme les ronds de fer donnent son ossature au béton armé. Le papier désencré et la pâte de bois y sont ajoutés.

- 40.000 tonnes de kaolin, qui donne au papier magazine sa blancheur et sa brillance, et qu'on importe d'Angleterre.

Les bois russes et finlandais appartiennent désormais aux souvenirs. La papeterie se sert exclusivement, à l'heure actuelle, de bois belge et de bois allemand. Les deux tiers sont acheminés par la route, le reste en chemin de fer.

"Nos fournisseurs choisissent eux-mêmes le mode de transport" explique notre interlocuteur à Langerbrugge. "L'un travaille plus facilement par le rail, l'autre donne la préférence au camion. Nous-mêmes optons, dans la mesure du possible, pour un partage entre ces deux modes. Il va de soi que chacun a ses avantages et ses inconvénients. Le camion offre le plus de souplesse d'utilisation: il pénètre dans la forêt jusqu'à la coupe et peut décharger chez nous à l'endroit exact que nous indiquons; l'inconvénient, c'est que tous les camions se présentent le matin et qu'il faut travailler très vite. Le train, lié à son infrastructure, ne pénètre pas en sous-bois et n'arrive pas au bord même de notre parc. Mais nous pouvons décharger plus à l'aise, en intercalant des camions. Et il ne faut pas oublier, parmi les avantages du train, la régularité et la sécurité de l'acheminement".

La papeterie voudrait voir naître un wagon plat capable de transporter les rondins de trois mètres chargés en longueur. Les rangers d'un tel wagon devraient idéalement être distants d'un mètre et demi. L'emploi de rondins de trois mètres est assez nouveau; il est lié aux progrès récents dans l'automatisation de la préparation du bois. Le standard métrique (1, 2 ou 3 mètres) est important: il est à la base de tout le travail à Langerbrugge. Les rondins traditionnels de deux mètres

sont coupés en deux par un sciage automatique et ceux qui n'atteignent pas ou dépassent un mètre provoquent des problèmes et des pertes dans le processus de production.

Le trafic ferroviaire provient d'un grand nombre de gares de départ. Le choix de la gare tient à l'organisation du fournisseur et à la localisation de ses chantiers. L'importation directe d'Allemagne est rendue, pour l'instant, problématique par des problèmes tarifaires. Des camions amènent beaucoup de bois de l'Eifel et de Hunsrück; comme il s'agit de fret de retour, ces transports se font à des conditions excellentes. Des chargements allemands arrivent en camions à la frontière belge où on les transfère sur wagons. Cette combinaison n'est pas la formule la plus économique, mais elle apparaît comme la plus souple. Les camions à deux essieux utilisés pour prendre le bois en forêt conviennent mal pour de longs trajets.

La collaboration avec le rail se déroule bien. Tous les jours, le raccordement de Langerbrugge

reçoit de 10 à 20 (exceptionnellement 30) wagons tombereaux Eas contenant 50 stères d'épicéa. La rapidité et la sécurité d'approvisionnement sont très appréciées. Cinq à six ouvriers travaillent en permanence au parc à bois: ils déchargent trains et camions au moyen d'un grappin mobile. Ils mesurent tous les chargements arrivés (dans le secteur du bois, on ne pèse pas, on mesure) en vue du décompte final avec les fournisseurs. Une question de confiance réciproque.

Selon la saison, la réserve du parc à bois peut couvrir de deux à six semaines de production. Le parc est arrosé en permanence, pour que le bois garde son humidité, qui est une garantie de qualité et qui facilite grandement l'écorçage. Le stock varie d'une façon qu'on peut dire "naturelle": l'hiver est une basse saison, on travaille moins en forêt; et c'est tout le contraire l'été; le bois séchant plus vite en été, on maintient à cette saison une réserve minimum; le tas augmente en automne (saison bien humide),



pour rediminuer à la fin de l'hiver. Tout cela suit donc les mouvements de la production du bois.

Langerbrugge ne lie pas son approvisionnement à des questions de prix. Etant un partenaire très important sur le marché de l'épicéa, l'usine pratique une politique de prix très stable à longs délais. Les prix sont établis une fois l'an de commun accord. Le fournisseur en tire sécurité de production, le papetier sécurité d'approvisionnement.

Le produit fini, le papier en rouleau, doit être manipulé avec circonspection. Il s'agit d'une matière délicate, et la moindre avarie coûte cher. Les éditeurs de presse, qui en sont gros acheteurs, sont installés dans les agglomérations urbaines. Ils exigent une livraison rapide, à des moments déterminés. Leur situation donne un avantage incontestable au camion, qui pénètre jusqu'au centre des villes. Un raccordement ferroviaire est exclu dans ces cas.

Concluons

Si le rail a peu de chances de travailler à la sortie de l'usine, l'approvisionnement en bois lui donne en tout cas de bonnes perspectives. L'activité de la papeterie procure à la SNCB un trafic d'environ 100.000 tonnes par an, intéressant dans la mesure où la frontière allemande se trouve assez éloignée de la zone portuaire gantoise, plus loin, de toute façon, que la plupart des centres de production belges.

La SNCB entend s'adapter à l'évolution et rencontrer les souhaits des producteurs et des acheteurs de bois. Un certain nombre de wagons existants seront incessamment munis de rangers supplémentaires pour le transport de rondins de trois mètres. Cela ouvrira des perspectives nouvelles dans l'ensemble du secteur. Et cela prouve à nouveau qu'un dialogue suivi avec l'industrie jette les bases de collaborations nouvelles, de participations plus diversifiées à l'activité économique du pays.

