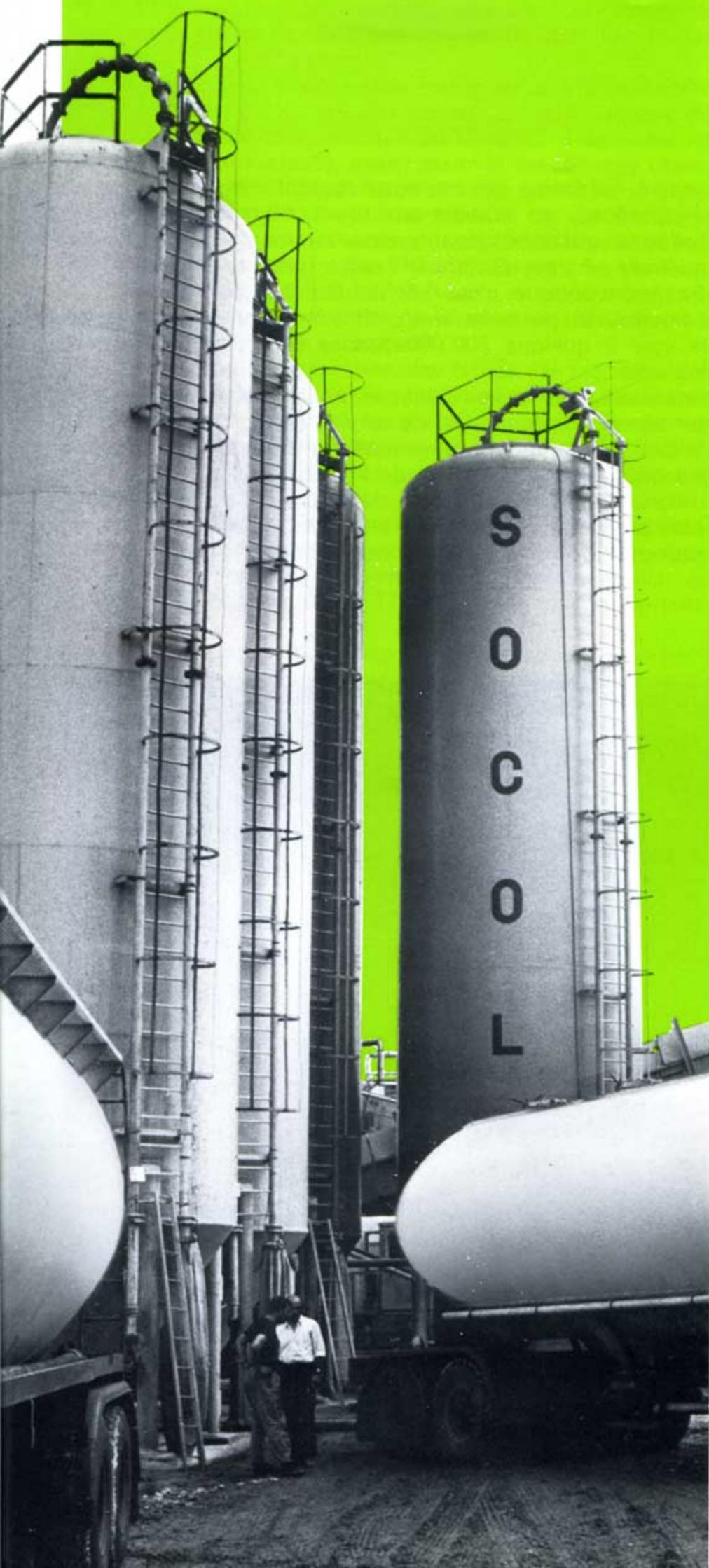


# LE RECORD DE LINCENT



Tout tient du record, dans ce trafic de pierrailles à destination de Lincient: la construction d'un raccordement provisoire au réseau ferroviaire, la rotation du matériel, la quantité de marchandises transportées chaque jour.

Posons le problème en quelques phrases.

La société Socol est chargée par l'intercommunale E 5 de construire un tronçon de l'autoroute Bruxelles-Liège long de 26 kilomètres.

Bien sûr, Socol est une entreprise dynamique, capable de mener à bien de grands travaux. A Lincient, où la société a planté son village de bois, un staff administratif d'une trentaine de personnes organise le travail du personnel de chantier (400 à 500 ouvriers). Ces gens disposent de huit mois et demi pour accomplir leur mission: une route large, solide, équipée de quatre entrées-sorties, de deux parkings et d'ouvrages d'art.

Pour fabriquer le béton armé et les revêtements hydrocarbonés (tarmac) nécessaires, il faut à Socol quelque 250.000 tonnes de pierrailles. La société passe contrat avec des exploitants de carrières établis à Quenast et Lessines. Reste à transporter cette importante masse de pierres à Lincient, et cela de telle sorte que le 15 décembre prochain, le tronçon puisse être prêt pour la circulation.

Quel transporteur pouvait, mieux que le chemin de fer, assurer dans les meilleures conditions l'alimentation massive et rapide du chantier? Les carrières de Quenast et Lessines étant raccordées au réseau belge, il suffisait d'établir à Lincient un raccordement provisoire assez long pour recevoir des rames d'une vingtaine de wagons.

En étudiant toutes les possibilités, en menant une politique résolument commerciale, les spécialistes du chemin de fer ont prouvé une fois de plus que ce moyen de transport est apte à répondre aux besoins les plus exigeants et possède un potentiel qu'il importe de développer et d'utiliser dans toute sa mesure.

## Raccordement provisoire.

Le 28 février, les spécialistes se réunissaient sur place. Délégués de la société Socol et du chemin de fer étudiaient à Lincient la configuration du terrain pour dessiner en gros la forme des installations. Il fallait ensuite établir les plans précis et donner aux services techniques les directives utiles. Tout cela fut mené bon train: le 28 février, aucune infrastructure particulière n'existait à Lincient; le 27 mars, donc 19 jours ouvrables plus tard, le premier train pouvait amener à pied d'œuvre ses mille tonnes de chargement.

La petite gare de Lincient ne connaissait pratiquement plus aucun trafic. On choisit donc un terrain adjacent pour y construire la nouvelle voie. Celle-ci part de la ligne Landen-Gembloux et se prolonge sur près de trois cents mètres le long d'une fosse bétonnée où des engins de levage peuvent puiser les pierrailles déchargées par gravité.

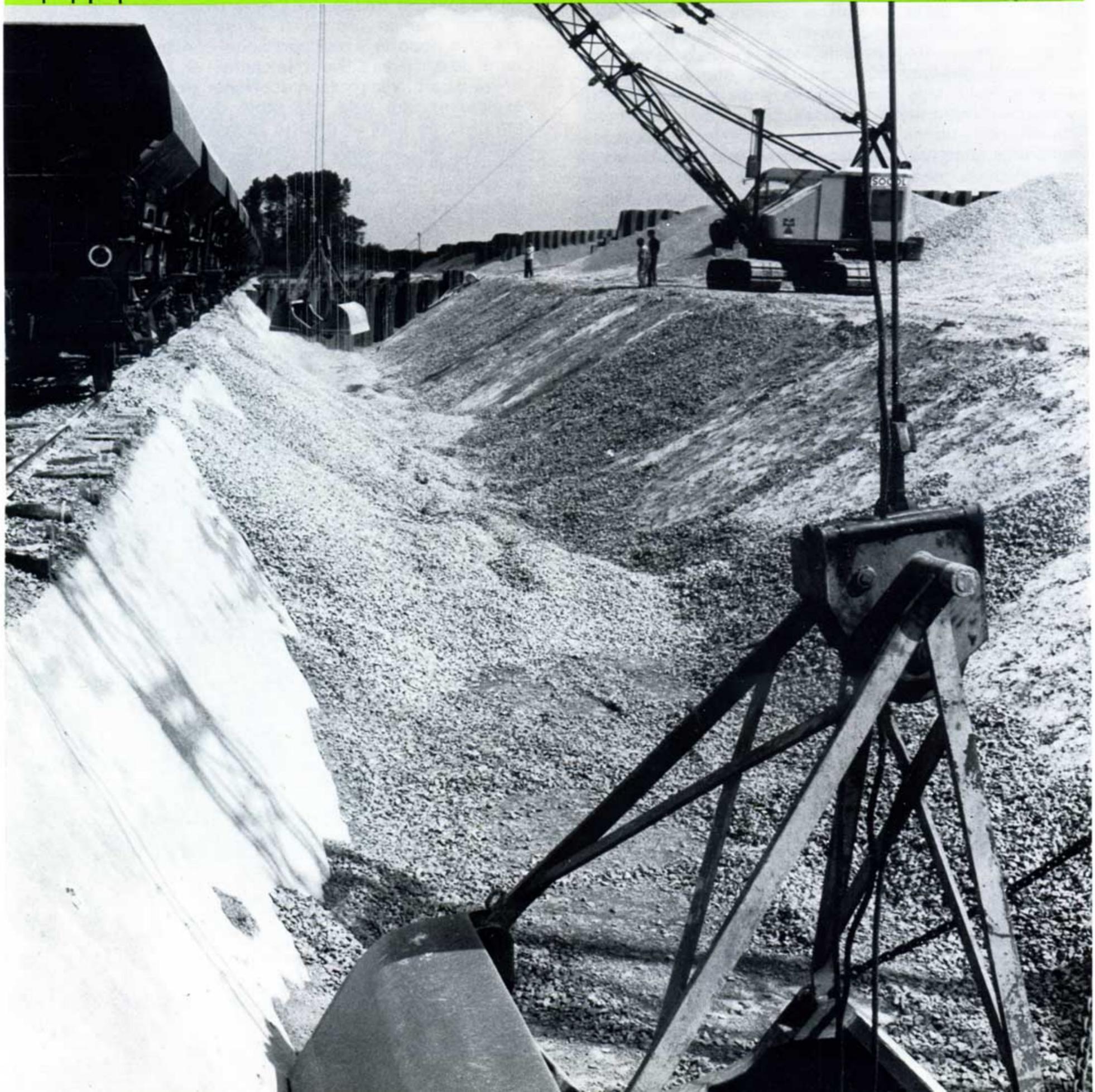
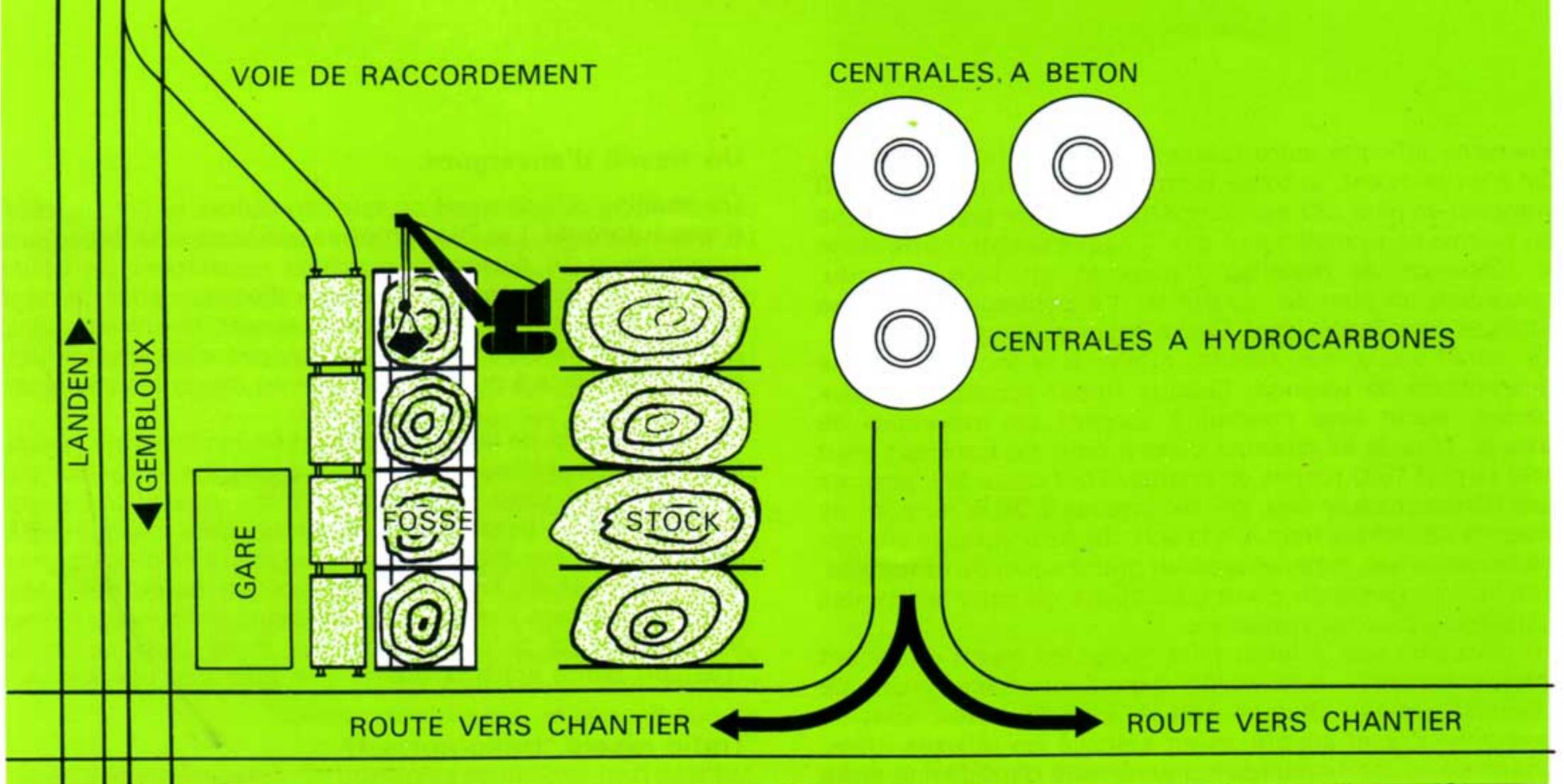
La fosse, profonde de plusieurs mètres, est compartimentée de telle sorte que les pierres soient réparties selon leur calibre.

De l'autre côté, deux grues dégagent la fosse et déposent les pierres sur des espaces de stockage également compartimentés, étape intermédiaire avant l'utilisation dans les centrales à béton et à hydrocarbonés.

Une vingtaine de wagons peuvent déverser leur charge. Un à un, ils sont vidés par simple ouverture du clapet en fond de trémie. Chaque fois, en quelques minutes, plus de 25 tonnes de pierres viennent grossir le stock.

## Trafic record.

Le 28 mars, un premier train amenait sa charge à Lincient. Composé de 36 wagons comme tous ceux qui allaient suivre, il était le premier élément d'une chaîne importante qui avait exigé la résolution de quelques problèmes.



Première difficulté entre toutes: la composition des trains. On s'en souvient, la fosse permet le déchargement de 20 wagons; en plus, elle est compartimentée de telle sorte que les pierres ne se mélangent pas. Chaque wagon porte donc la référence du matériau transporté et, bien entendu, possédant un plan de répartition, l'expéditeur dispose les charges dans l'ordre idéal. Ceci n'est pas bien grave.

On aurait voulu, par ailleurs, atteler à la locomotive une quarantaine de wagons. Chaque rame, scindée en deux parties, aurait ainsi conduit à Lincient un maximum de pierres. Mais la locomotive utilisée pour ce transport peut tirer au plus 1500 tonnes de charge. Tout calcul fait, pour ne pas dépasser les limites, on dut amener à 36 le nombre de wagons de chaque train. On le voit, dans ce trafic, le chemin de fer utilise son matériel avec un grand souci de rentabilité; cela joue en faveur du client qui obtient, de cette façon, des conditions plus intéressantes.

En deuxième lieu, il fallait faire rouler les trains en tenant compte du trafic régulier. Au départ, un train venant de Quenast arrivait chaque nuit à Lincient. Très vite, le personnel s'étant adapté, ayant assimilé les réflexes utiles, un deuxième train établissait une navette quotidienne entre les mêmes points. On sait que les convois de marchandises roulent surtout de nuit, et ce surplus de circulation ne représentait pas encore de grosse difficulté. En mai, les carrières de Lessines allaient former un train quotidien supplémentaire. Et le mois d'août vit la mise en service d'un quatrième train formé à Quenast.

Pour assurer la bonne rotation des rames, les responsables ont dû tenir compte d'une circulation déjà dense, envisager plusieurs plans, plusieurs routes possibles; et le dernier train, parti de Quenast à 5 heures 12 chaque matin, doit en quelque sorte se faufiler entre les trains de voyageurs assez nombreux sur cette ligne.

Une collaboration étroite entre les services d'approvisionnement de la société Socol, les expéditeurs et les responsables du chemin de fer permit finalement d'aplanir les difficultés et d'amener chaque jour à Lincient 4000 tonnes de pierrailles.

On atteint là un très haut degré de rentabilité. 144 wagons effectuent une rotation quotidienne; 20 à 30 autres sont affectés aux mêmes opérations en tant que marge de sécurité; 4 locomotives donnent le maximum de leur puissance; tout cela permet, compte tenu des deux jours de repos hebdomadaire et de la période des congés, de déposer dans la fosse de Lincient plus de 250.000 tonnes de pierrailles en 7 ou 8 mois.

### Un travail d'envergure.

On imagine difficilement ce que représente la construction d'une autoroute. Les 26 kilomètres que la société Socol aura construits le 15 décembre prochain constituent un travail d'envergure: après que les bureaux d'étude nantis de tous les relevés pratiqués sur le terrain eurent fourni les plans, une petite armée de spécialistes équipés d'un matériel important s'efforce à présent d'utiliser au mieux les délais imposés.

Le terrain voisin de la gare à Lincient en est le centre névralgique. Les matériaux stockés — pierrailles amenées par chemin de fer, ciment, goudron, bitume — sont traités par une centrale à béton assez moderne pour produire 300 mètres cubes par heure. Deux centrales à hydrocarbonés, d'une capacité de 150 et 200 tonnes par heure déversent chaque jour dans des camions plusieurs milliers de tonnes de revêtements qu'on répartira sur toute la longueur du chantier. Notre schéma donne une idée des opérations.

### Trafic record, trafic normal?

Le visiteur est frappé par l'importance des travaux et des moyens mis en œuvre. Il se dit que chacun, dans sa branche, apporte le meilleur: Socol construit vite, les exploitants de carrières suivent, le chemin de fer exécute un plan de transport avec rotation accélérée. Pourtant, nul, en nous expliquant tout cela, n'a parlé de record. Les missions remplies de part et d'autre entrent dans les cordes des partenaires. Le chemin de fer, entre autres, prouve qu'il est capable d'assurer de tels trafics. Sans doute se révèle-t-il, de cette manière, à ceux qui n'y croyaient pas. Reste à utiliser son potentiel.

