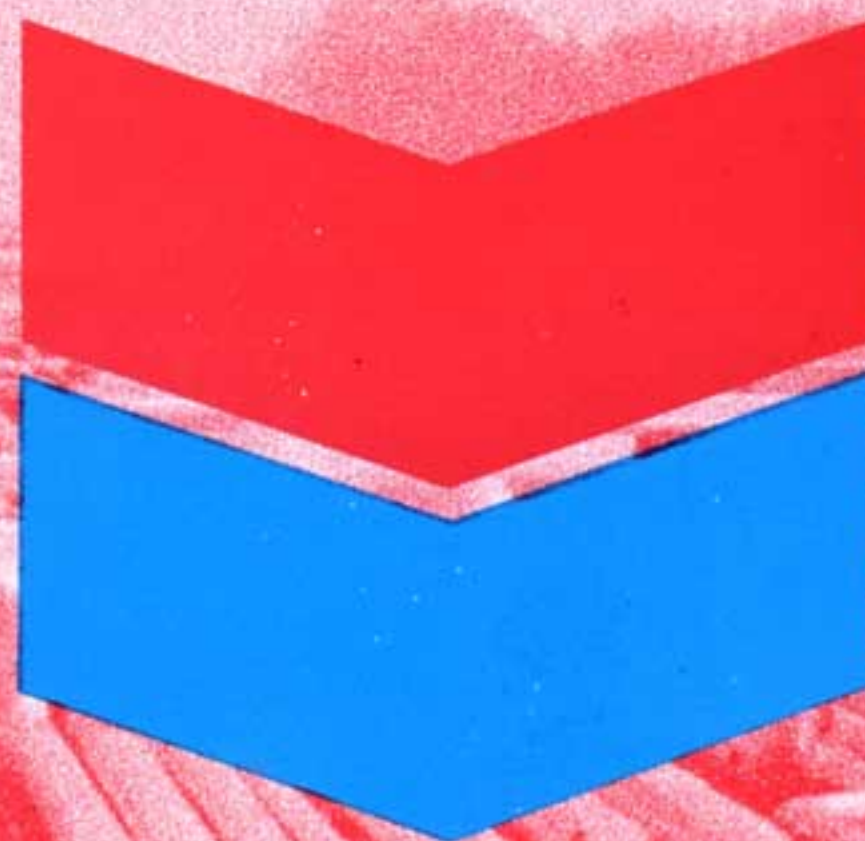


# boulevard des tuyauteries



Feluy, au cœur du Hainaut, à deux pas de Nivelles, trois pas de La Louvière... Un coin perdu où, parfois, entre les arbres, on voit passer le reflet des voitures lancées à grande vitesse sur l'autoroute Bruxelles-Paris.

A quelques mètres de la route rapide, deux cheminées signalent la présence d'une raffinerie. Chevron Oil Belgium a implanté là son centre de production.

Pourquoi là? Les entreprises de transformation du pétrole n'ont-elles pas choisi une fois pour toutes de s'installer dans les zones portuaires?

Les raisons économiques ne manquaient pas. Feluy n'est donc plus ce coin perdu dont on n'espérait pas grand chose.





## Recyclage

D'abord, la société Chevron voulait développer son marché, compléter sa production, déboucher sur les pays voisins. Feluy se trouve au croisement de deux grands axes: Anvers-Charleroi et Mons-Charleroi. On estime que la majorité de la population belge est concentrée autour de ces grandes lignes.

En 1968, lorsque les spécialistes étudiaient le projet d'implantation, la région du centre vivait un recyclage intense. De 87 une dizaine d'années plus tôt, le nombre des centres d'exploitation de la houille était passé à 4; d'où substitution par le pétrole et nécessité de créer des emplois nouveaux.

On délimite un zoning industriel à Feluy. Chevron tend l'oreille. Un problème: l'approvisionnement. La question n'est pas aussi cruciale qu'il n'y paraissait de prime abord. Puisqu'un pipeline quitte Rotterdam vers Anvers, pourquoi ne pas le prolonger d'une centaine de kilomètres, et le doubler afin de pouvoir expédier des produits finis vers le centre de stockage de Kallo, près d'Anvers? Conduit à grande section, ce pipe peut amener chaque année 5 millions de tonnes de pétrole brut à Feluy.

## Satisfaction sur tous les plans

Le premier occupant du zoning industriel de Feluy fut donc la raffinerie Chevron, puisant dans la population locale quelque 300 personnes dont la plupart allaient, en une année, recevoir d'instructeurs spécialisés, un enseignement complet, et devenir bien vite le premier noyau wallon de spécialistes du raffinage.

Investissement? Considérable, on s'en doute. Il fallait construire moderne et surtout faire sortir de terre une raffinerie complète de grande capacité.

Situation? Excellente, de l'avis des responsables.

Débouchés? Intéressants: raccordement au réseau ferroviaire belge simplifié par l'existence d'un faisceau mis à la disposition de tout le zoning; réseau routier très pratique pour la distribution par camions (autoroutes de Wallonie et Bruxelles-Paris), proximité du canal de Charleroi, une des voies navigables les plus importantes du pays.

Réserves? Suffisantes pour que la production et la distribution ne connaissent pas d'interruption. On peut stocker, dans quatre réservoirs, 160.000 m<sup>3</sup> de pétrole brut arrivé de Kallo par pipeline; dans 65 autres réservoirs, de tailles variées, il y a place pour 900.000 m<sup>3</sup> de produits finis. Les trois plus gros (ceci pour l'anecdote) ont une capacité de 80.000 m<sup>3</sup> chacun.

Environnement? Préservé. Selon le vœu de la direction, les ingénieurs ont appliqué les procédés les plus modernes pour combattre la pollution. Un petit bois a été maintenu entre les installations et l'autoroute. Au détour d'une des longues routes tracées dans cet ensemble de 250 hectares, on peut même voir une chapelle rurale ancienne, maintenue en état.





## Univers de tuyaux

Le pétrole arrive donc de Kallo. Après un bref séjour dans les cuves de stock du brut, il passe par les unités de production pour en sortir sous forme d'essence, de soufre, de gaz LPG, de gasoil, de naphte, de fuels divers dont les centres de contrôle feront de savants mélanges suivant la demande de la clientèle. Les différentes zones de la raffinerie sont établies autour du boulevard des tuyauteries, véritable enchevêtrement d'artères et de veines où circule le produit sous ses diverses formes et qui établissent le circuit requis entre les réservoirs et les unités de production.

Les zones de stockage sont une forêt de cylindres de tailles variables et qui s'élèvent jusqu'à près de 15 mètres. La zone de production comprend fours, cheminées, groupe de distillation du brut, équipements pour le traitement du naphta, et le „Rheniformer“, premier équipement du genre utilisé en Europe et qui permet la production d'essence à haut indice d'octane...

Dans la zone des „utilités“, on procède aux travaux annexes: traitement des eaux, par exemple.

La zone de chargement s'étend à proximité du canal: faisceau de 5 voies ferrées grâce auquel on charge en moyenne 5 à 6 trains par jour; aire pour chargement des camions, avec un parking pour 180 véhicules; port fluvial équipé de deux points de chargement pour allèges de 1300 tonnes.

Dans la zone administrative, enfin, on trouvera les bureaux, le mess, les vestiaires et douches, un laboratoire d'analyses...

N'entrons pas dans le détail de la fabrication: nous y rencontrerions trop de pierres d'achoppement. Il est vrai que le pétrole brut contient tant de possibilités!

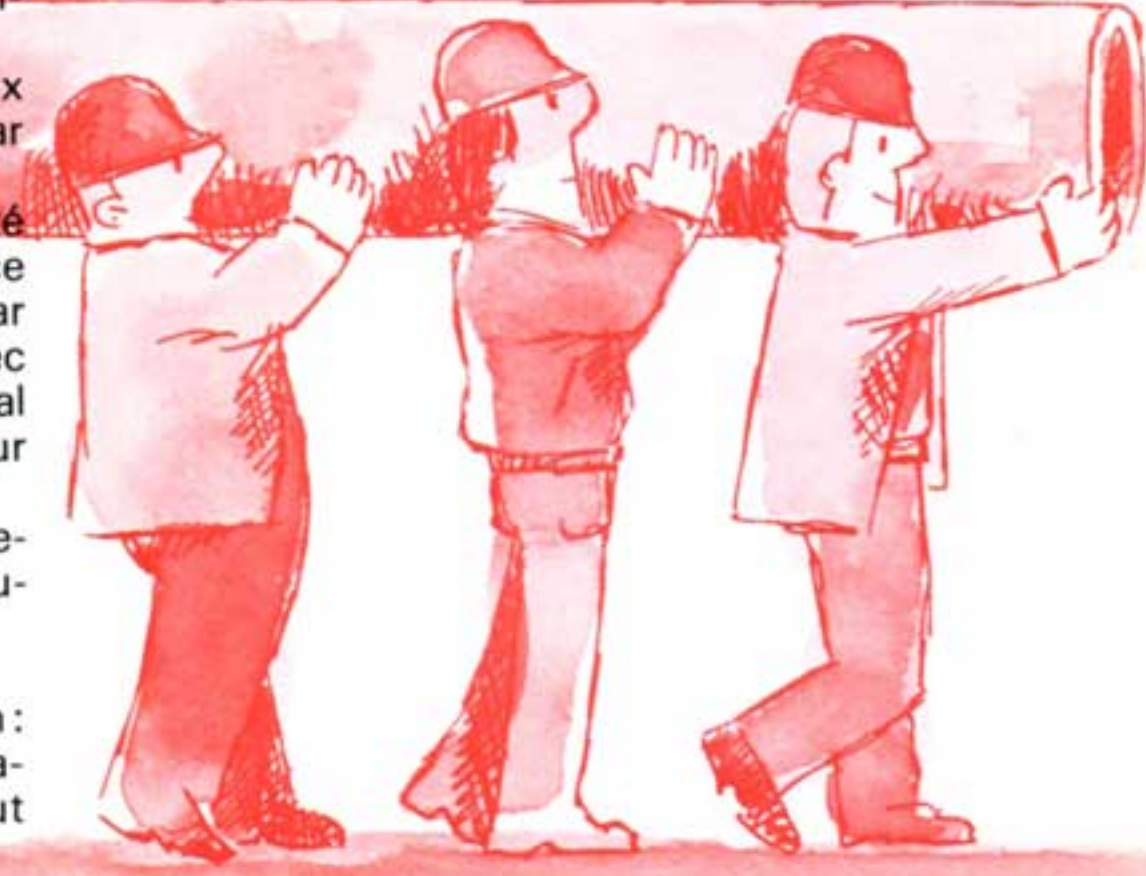
## Production

Actuellement, la production annuelle totale de la raffinerie approche les 5 millions de tonnes. On imagine les soins qu'il a fallu accorder à la conception de la distribution. Sous peine d'engorgement, il faut que chaque jour, 16.000 tonnes de produits quittent la raffinerie. C'est une moyenne, bien sûr, le chiffre exact étant sujet à fluctuations.

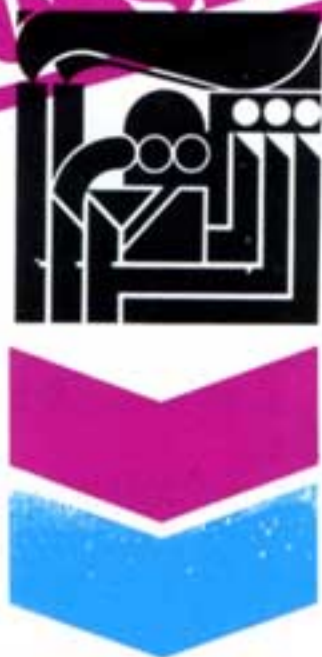
Une partie du produit est acheminée par pipeline, soit vers les réserves de Kallo, soit vers une centrale électrique distante de quelque 60 kilomètres.

Péniches et camions emportent les produits vers les entreprises embranchées à la voie d'eau ou en „porte-à-porte“, pour l'approvisionnement des stations-service et des revendeurs.

Enfin, des trains complets sont chargés le long de deux quais à concurrence de 4000 tonnes pas jour environ.







## Par chemin de fer

Premier quai. Le plus long, équipé de treize bras pivotants irrégulièrement espacés, il est coincé entre deux voies assez longues pour recevoir 11 wagons chacune. Ce point de chargement est exclusivement réservé aux trains qui rouleront vers les centrales électriques: on n'y traite que le fuel lourd, encore appelé fuel noir.

Les wagons qui stationnent le long de ce quai sont des citernes calorifugées de 60, 65 ou 67 m<sup>3</sup>. Un train complet se compose de 22 wagons répartis sur deux voies, et que deux spécialistes peuvent remplir en moins de trois heures (plus de 300 tonnes à l'heure!).

Sur l'autre quai, équipé de deux bras mobiles, on suit un tout autre programme. Ici, on charge indifféremment les produits lourds destinés à l'industrie belge ou luxembourgeoise et les produits légers transportés en wagons non calorifugés.

Pour le Luxembourg, on forme des rames de 9 wagons, la configuration du réseau ne permettant pas d'en faire circuler davantage avec une seule locomotive. Le quai a donc été conçu en fonction de telles rames. Les deux voies sont recouvertes, sur quelques dizaines

de mètres, par une toiture qui abrite les bras de chargement et les différentes „arrivées“ de produit auxquelles ces bras seront raccordés selon la circonstance.

Un treuil placé à l'extrémité de chaque voie commande, au moyen de câbles, un wagonnet qu'on accroche à la rame de wagons. De la sorte, pas besoin d'une quelconque motrice pour placer les citernes sous les bras de chargement.

## Records

On a enregistré des records de chargement. Le 24 mai, par exemple, six trains ont quitté la raffinerie; parfois, en période de pointe, on peut donner le départ à sept trains, ce qui représente alors quelque six mille tonnes de fuels.

Si l'on peut, théoriquement, charger environ 11.000 tonnes par jour, en fait, la moyenne quotidienne actuelle est de cinq trains. C'est un rythme qui ne pose pas de problèmes et permet de satisfaire aux besoins de distribution de l'entreprise. Dans l'avenir, bien entendu, en même temps que la raffinerie produira plus (6 millions de tonnes et plus), on devra solliciter davantage les installations ferroviaires. Les concepteurs l'ont prévu.

## Economies

Les wagons affectés à ces transports, qu'ils soient mis à disposition par les chemins de fer ou qu'ils appartiennent en propre à la société, effectuent des rotations rapides: 24 heures pour les centrales électriques, toutes situées en territoire belge, 48 heures pour l'industrie luxembourgeoise — chargement, trajet, déchargement et retour additionnés. Le nombre de wagons utilisés en est d'autant plus réduit. Par ailleurs, Chevron a affecté aux opérations de chargement un personnel vraiment res-

treint. L'automatisation poussée a ses avantages: les opérateurs n'ont plus, à la limite, que fonction de surveillance. Deux hommes suffisent pour charger en trois heures 1000 tonnes de fuel lourd au premier quai. Un opérateur, muni d'un appareillage moderne, peut travailler seul au deuxième quai. Total: trois personnes polyvalentes qui peuvent, de jour ou de nuit, selon les circonstances, procéder au chargement de n'importe quel produit. Trois sur trois cents, c'est-à-dire un pour cent du personnel employé à Feluy.

## Rendement

En 1972, la raffinerie a utilisé près de 90% de ses possibilités, fait rare puisqu'en général, on se contente d'un rendement proche de 60% au cours de la première année d'exploitation. Dès le début de 1973, elle a tourné à plein rendement.

Ces chiffres élevés expliquent sans doute l'importance des tonnages réalisés par le chemin de fer dès le départ: environ 830.000 tonnes pour l'année, soit 20% des produits expédiés. La proportion est plus élevée encore en ce qui concerne les produits lourds: 40% des expéditions.

Les clients? Des centrales électriques, bien entendu, quelques usines belges, l'industrie luxembourgeoise, et... on le comprend, le chemin de fer, lui-même consommateur de fuels.

Chevron Oil Belgium s'est hissé parmi les trois plus importantes entreprises pétrolières belges. Sa raffinerie est l'une des plus modernes. Ses dépôts, établis dans le pays entier, établissent le lien avec les 1800 stations-servie aux chevrons bleu et rouge. Enfin, elle fabrique des huiles et possède un département de production de tarmac.

Elle est née en 1968. On peut dire que depuis, elle a fait du chemin!

