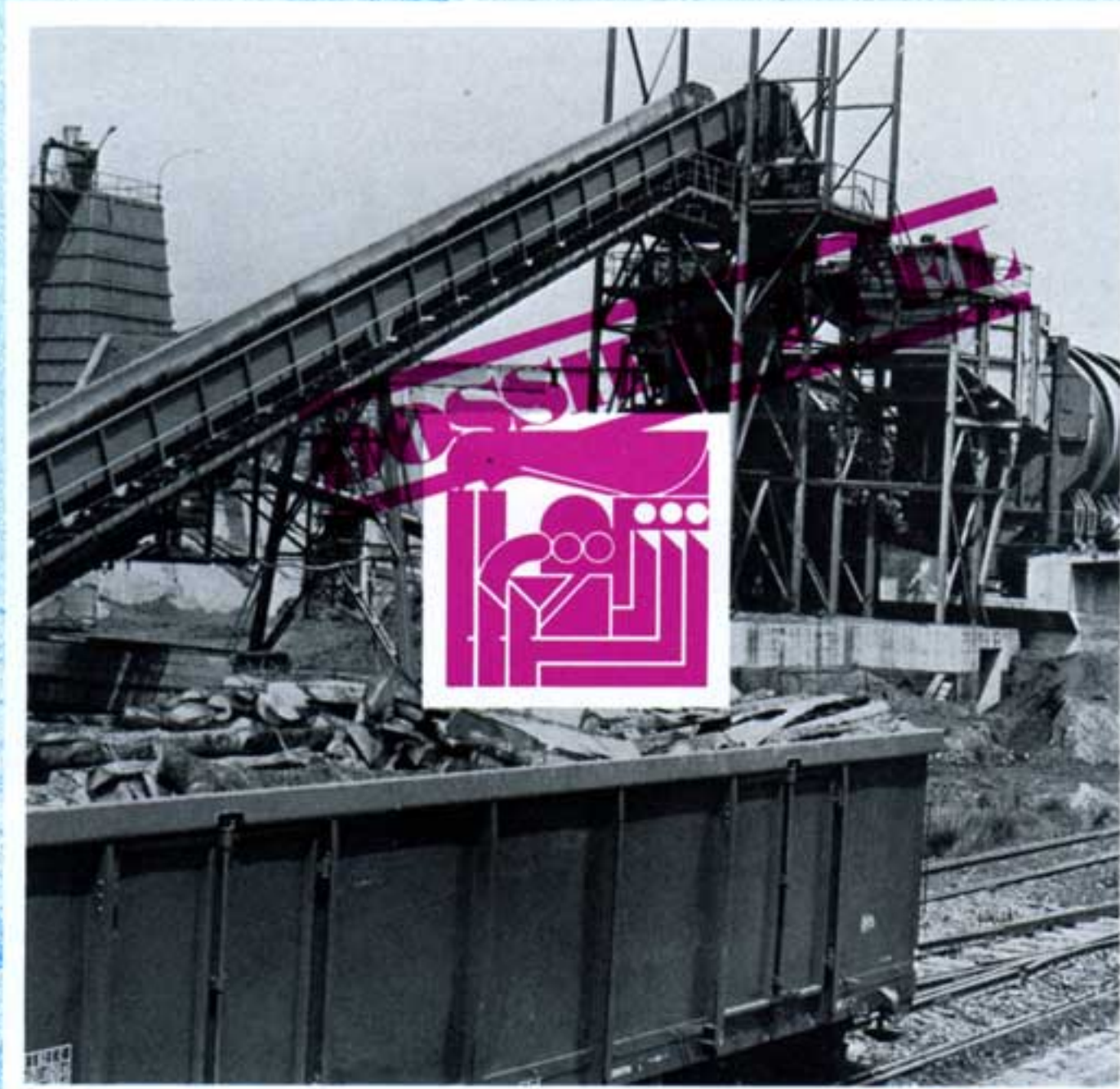


la métamorphose des rondins

Regardez bien ce papier que vous tenez en mains.
Croiriez-vous qu'à l'origine il se trouvait dans une forêt de hêtres ou d'autres feuillus qu'on traversait parfois, en Gaume, sur la route du week-end?
Les arbres sont tombés sous la scie des bûcherons. Ils formaient une «coupe» que l'acheteur d'une celluloserie avait désignée du doigt, On les a tronçonnés en rondins d'un mètre environ. Livrés au transporteur, ils ont pris la voie ferrée ou la route pour aller grossir le stock de la celluloserie. A Harnoncourt, par exemple, où la «Cellulose des Ardennes» fabrique sans relâche de la pâte à papier.





Noir et blanc

Là, chaque jour, tout au bout de l'usine, on pèse 2.000 tonnes de bois, sur des ponts-basculés où passe une voie ferrée. Les rondins ne restent pas longtemps en dépôt : une grue à pinces les déverse dans l'écorceur, long tambour cylindrique où le frottement des bûches entre elles fait tomber la «peau» du bois.

A la sortie de cette première machine, voilà déjà le broyeur où 16 couteaux fixés sur un disque réduisent le bois en copeaux de 2 à 4 centimètres. Vient alors le lessiveur où pendant plus de quatre heures, les particules de bois, brûlées, soufflées, noircies, déjà transformées, deviennent pâte.

Après une heure trente sous pression à la température de 170°, la pâte, épurée, va traverser les différentes unités de blanchiment. Chloration, deux sodations, deux phases du bioxyde : en cinq étapes, la pâte, noire à l'origine, atteint un haut degré de blancheur. C'est ici, on s'en doute, qu'interviennent les produits chimiques : chlorate de soude, chaux, chlore, toutes substances stockées et préparées dans des ateliers spéciaux.

Le cycle de blanchiment, avec lavage, filtrage, épuration, a duré une dizaine d'heures. Reste maintenant à sécher et conditionner la cellulose ainsi obtenue pour le transport. C'est l'affaire d'une chaîne de production comprenant presse-papier, séchoir, coupeuse et emballeuse.

Des «balles» plutôt cubiques

Sur une table de 32 mètres de long et large de 3m20, la pâte est pressée, pour défiler sous la forme d'une nappe encore très humide. La nappe pénètre alors dans un séchoir où un nombre impressionnant de ventilateurs permettront l'évaporation de 10 tonnes d'eau par heure. A l'entrée, la feuille avait 45% de siccité, elle en a 90% à la sortie.

Et là, juste après le séchoir, au bout de quelques centaines de mètres de circuit, devenue peu à peu rigide, la feuille de pâte passe sous les quatre lames d'une coupeuse pour en sortir en carrés de 80 centimètres de côté. Des circulateurs à cylindres déplacent les balles ainsi formées pour les conduire au pressage, à l'emballage, et finalement en paquets de 210 kg entre les pinces d'un élévateur mécanique qui procède au stockage.

Ce dernier stade est de loin le plus amusant pour le visiteur. Les machines, pataudes et pourtant rapides, découpent le papier d'emballage, l'enroulent autour de la balle, déroulent, sectionnent et fixent des fils métalliques, retournent l'ensemble, rabattent l'emballage sur les côtés, pèsent, pressent, propulsent à l'extrémité du circuit... et la première intervention de l'homme se situe au terme de la chaîne, encore que seule la mécanique entre en contact avec la marchandise.

Les balles de pâte vont prendre le chemin des papeteries, où d'autres matières interviendront aussi dans la fabrication des nombreuses qualités de papier, du «pelure» qu'on glisse dans la machine à écrire, derrière le carbone, au carton dont on habillera les brochures luxueuses.

Voilà. Vous connaissez en gros la Cellulose des Ardennes, assise au bord du pays : un peu plus de 500 employés et ouvriers, un appétit à vous dévorer 2.000 tonnes de bois par jour, un stock nouveau de 500 tonnes à chaque lever du soleil (une tonne par tête, dit-on là-bas malicieusement).



Les wagons font partie du décor

Le chemin de fer est loin d'être inconnu dans l'usine d'Harmoncourt. Passablement éloignée des grandes voies de communication, la Cellulose a confié au rail bon nombre de transports tant en approvisionnement qu'à l'expédition. L'usine est parcourue, sur toute sa longueur, par un faisceau de voies ferrées où les wagons peuvent s'arrêter aux endroits utiles.

Une première voie pénètre dans un hall de stockage sur plus de 50 mètres. Là viennent les wagons qui emporteront les produits finis que ce soit en Belgique ou à l'étranger. Véhicules couverts à portes coulissantes ou wagons à bâchage automatique emportent les balles de pâte jusqu'à destination finale. Il n'est pas rare de voir partir vers la Suisse des wagons qui termineront le voyage par route, chargés sur une remorque porte-wagons.

Quatre voies à découvert longent l'atelier de fabrication auquel est adossé l'espace de stockage et de préparation des produits chimiques. Les wagons citernes y amènent le chlorate en grains que l'on dissout dans le wagon même au moyen de vapeur avant de le décharger par pompage, le chlore, envoyé directement dans les unités de fabrication sans entreposage intermédiaire (vapeurs dangereuses!)... Plus loin, ce sont les wagons Pneumex qui stationnent pendant le déchargement de leur cargaison de chaux. Et tout au bout du faisceau, une voie en cul-de-sac conduit au parc à bois. Pour l'instant, cette voie ne connaît pas grande activité. Les coupes se sont enfoncées relativement loin à l'intérieur des bois et forêts. La combinaison camion-chemin de fer augmenterait les frais de transport dans une mesure importante. Actuellement, donc, l'approvisionnement se fait en majeure partie par la route. Lorsque par le jeu du renouvellement, on pourra de nouveau couper là où l'on avait commencé, on verra un revirement: la voie ferrée du parc à bois connaîtra un regain d'activité.

50.000 tonnes de fuel

Mais le faisceau reçoit encore, à l'autre bord, les chargements de fuel nécessaires au fonctionnement de l'usine. Les rames de wagons calorifugés s'arrêtent à hauteur de 5 bouches de déchargement reliées à 2 cuves d'entreposage d'une capacité totale de 2.000 m³.

La Cellulose, comme bien d'autres, ne met pas tous les œufs dans le même panier. Elle s'adresse donc à plusieurs producteurs de fuel avec lesquels elle passe (tradition de ce marché) des contrats de brève durée. Et le chemin de fer entre en jeu pour établir une rotation entre producteur et consommateur.

Une vingtaine de wagons (c'est une moyenne, bien entendu) apportent chaque semaine leur provision de fuel lourd maintenu à plus de 70° par le système d'isolation. Un seul homme suffit aux opérations de déchargement.

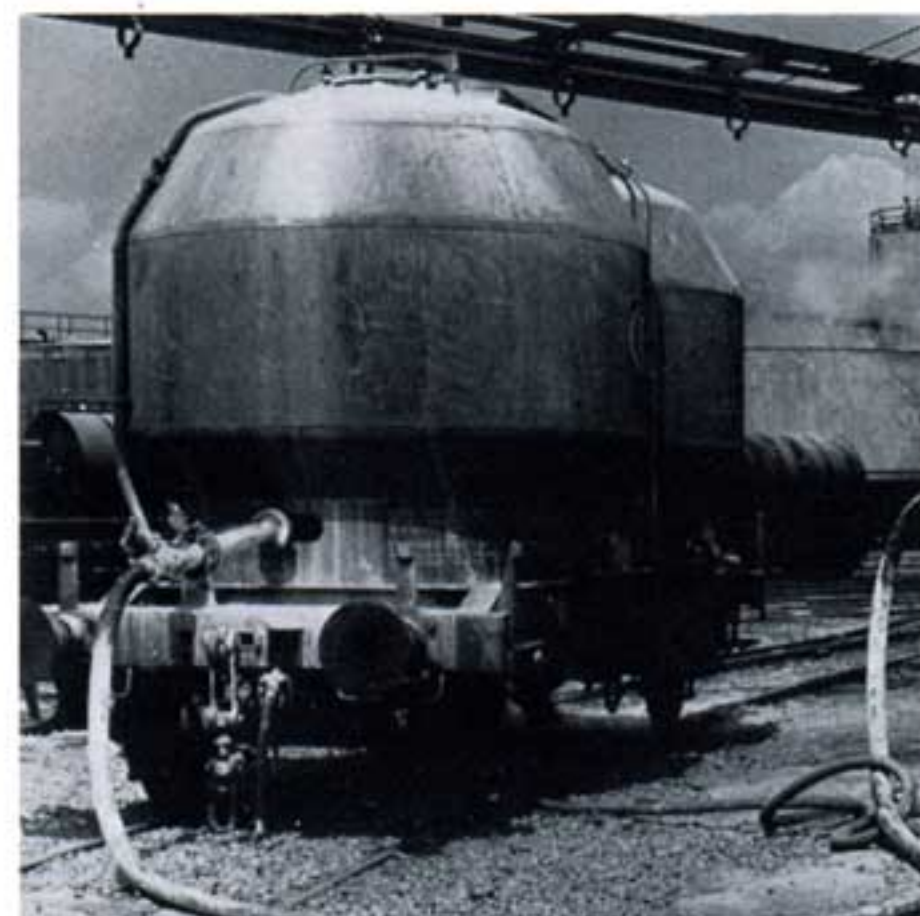
Ces 50.000 tonnes représentent une quantité importante, quand on songe qu'il ne s'agit pas d'industrie lourde et que la récupération de liqueur noire et de vapeurs fournit à certaines unités l'énergie nécessaire au fonctionnement.

Rotation: 4 jours

Le chemin de fer transporte 100% des fuels achetés par la Cellulose (et la même proportion, ou presque, pour ce qui concerne les produits chimiques).

La rotation établie est fixée à 4 jours environ.

Les fuels quittent Anvers à destination de Virton. Long trajet qui, étant donné certaines limitations de vitesse, prend plus de 10 heures. La logique préconise le chargement de rames complètes et leur acheminement dans des délais



courts: c'est que le fuel part d'Anvers à la température de 80° et ne peut perdre qu'un minimum de calories, ceci afin d'éviter de longues opérations de réchauffage avant déchargement.

Les wagons pourraient donc effectuer une rotation plus rapide; en réalité, l'usine consomme un millier de tonnes de fuel par semaine et le rythme de 3 rotations par quinzaine a été fixé de commun accord, à la satisfaction de tous.

La Cellulose des Ardennes exporte 85% de sa production, vers la France, la Hollande, l'Allemagne, la Suisse et la Grande-Bretagne, dans l'ordre d'importance.

A l'origine, elle ne possédait qu'une chaîne de production. Depuis un an, elle a doublé sa capacité, puisant davantage de main d'œuvre dans une région qu'on serait tenté de croire uniquement touristique, mais qui possède un certain potentiel industriel.

