



20 trains en surnombre



2^e temps : Grâce à une butte ou à un quai surélevé, ils « bennent » la marchandise dans les wagons.

Klinker...

Avant que la matière ne soit passée dans le « moulin », le broyeur qui en fera la poudre qu'on appelle ciment, elle se présente sous la forme de gros grains, des sortes de galets gris de grosseurs différentes, les klinkers. A peine sortis du four, ces « cailloux » de ciment sont versés, tout chauds, sur un stock où ils refroidiront progressivement avant de passer au broyeur ou d'être expédiés comme nous allons le voir.

Des pays d'outre-mer commandent leurs klinkers en Belgique. Ne disposant pas sur place de la matière première nécessaire, ils construisent pour la fabrication du ciment les unités de broyage utiles, sans

développer autour de celles-ci tous les départements d'une cimenterie complète. La marchandise traitée par ces unités est achetée aux pays producteurs tels que la Belgique, et expédié aux destinataires par voie maritime.

Que se passe-t-il chez nous ?

Une cimenterie reçoit une commande. Selon les circonstances, elle devra prendre un certain nombre de mesures. En hiver, par exemple, elle fera probablement appel à des sous-traitants : on sait que ces usines tournent à moindre rendement pendant la mauvaise saison; les stocks ne sont donc pas toujours suffisants pour honorer les contrats. Les délais de livraison, par ailleurs, présentent une certaine élasticité : puisque la marchandise partira par navire,

il est pratiquement impossible de les fixer à long terme avec une précision absolue. C'est que les conditions climatiques déterminent l'avance du bâtiment et son arrivée à quai.

Alors voilà. Les Ciments d'Obourg ont pris accord avec les chemins de fer pour le transport de la marchandise entre les centres de production et les quais du port de Gand. Quelle meilleure solution pouvait-on trouver pour livrer, en l'espace de quelques jours, 20.000 tonnes de klinkers ? Le chemin de fer pouvait répondre sans tergiverser : son parc de wagons tombereaux à bogies Eas le lui permettait.

Un détail, pourtant, risquait de compliquer le travail : les cimenteries répartissent leurs stocks de klinkers sur tous les espa-

ces disponibles... et donc pas toujours à proximité des installations ferroviaires. Pas moyen, dans ce cas, de charger directement les wagons comme cela se fit dans d'autres centres. Il suffisait de prendre accord avec une entreprise de transports routiers et d'établir, au moyen de camions une navette entre stock et voie de chemin de fer. Ce qui fut fait.

On peut résumer le travail en quelques phases :

1er temps : des pelles mécaniques chargent les camions;

2e temps : ceux-ci roulent vers la voie ferrée. Grâce à une butte ou à un quai surélevé, ils « bennent » la marchandise dans les wagons;

3e temps : le train complet une fois chargé prend le départ. Il roule vers Gand sans marquer d'arrêt en cours de route.

4e temps : arrivé à quai, il prend la file sous les grues géantes. Celles-ci font passer les klinkers de wagons à navire;

5e temps : le navire appareille... terminé pour la Belgique.

Ceci pour le cas le plus difficile. Lorsque les stocks étaient proches d'un raccordement, les pelles mécaniques chargeaient directement les wagons, et l'on épargnait alors deux opérations.

Des problèmes ? Il y en a eu.

D'abord, l'imprécision de l'horaire du navire a contraint les expéditeurs à mettre des wagons en attente pendant 24 heures (parfois un peu plus), afin de pouvoir soutenir, dans leurs propres installations un rythme de chargement qui ne soit pas essoufflant.

Ensuite vient la quantité. Vingt mille tonnes (c'était le cas du navire chargé fin février) représentent une vingtaine de trains — soit quelque 400 wagons — à former en surnombre. Car bien entendu, il n'est pas question d'arrêter le trafic régulier. Surnombre, cela signifie gros travail pour le bureau central de répartition (mise à disposition des wagons) et problèmes complexes pour le dispatching, obligé de donner le feu vert aux trains supplémentaires sans nuire à la sécurité des convois réguliers, tant de marchandises que de voyageurs.

La combinaison de plusieurs moyens de transport pouvait faire craindre quelques difficultés aussi. En réalité, à chaque fois, le routier pressenti avait bien compris son rôle. Il ne s'agissait pas de concurrence mais de complémentarité; chaque moyen apportait sa part, l'un en souplesse, l'autre en puissance. De plus en plus, cette idée de collaboration prend forme dans le monde des transports.

En fait, le chemin de fer pouvait faire face au problème. Comme le transport de charbons dont nous parlions dans notre précédent numéro, ce trafic massif et pratiquement exceptionnel a pu être mené à bien. Quand nous disons « exceptionnel »... nous nous trompons un peu. Il est presque impossible de donner des chiffres de moyennes mensuelles, ou des graphiques relatifs à ce trafic. En effet, la disponibilité des navires, nous l'avons vu, n'a pas une rigueur telle qu'on puisse dire : nous transportons tant par mois. Le navire parti fin février n'est pas le seul dans son genre. D'autres l'avaient précédé, d'autres encore le suivront. Parfois même, selon l'importance de la commande, deux navires sont chargés simultanément, et les tonnages sont plus importants encore. Il n'y a donc là rien d'exceptionnel. Il s'agit plutôt d'un trafic irrégulier.



1er temps : des pelles mécaniques chargent les camions.



2e temps : Grâce à une butte ou à un quai surélevé, ils « bennent » la marchandise dans les wagons.



Opération simple : chargement direct du wagon