



# le coke hennuyer en progrès



Tertre, au cœur du Hainaut. Des entreprises, une vie active, un destin que certains voyaient sombre, mais quand même, un bel espoir de progrès.

La Carbonisation Centrale est une cokerie, liée au groupe Hainaut Sambre, comme les cokeries du Marly, à Vilvorde.

On y transforme le charbon dans quatre unités qui fonctionnent jour et nuit, portant la matière de base à très haute température et la distillant pendant près de 18 heures.

## LE COKE HENNUYER EN PROGRES



emplacement de la fosse ●●●●●●●●  
installations anciennes ■■■■■■■■

### Dix qualités de charbon

L'approvisionnement en fines à coke est assuré par le chemin de fer. Ainsi, des trains complets arrivent à Tertre de Zolder, Eisdén, Waterschei, Beringen et Winter-slag, formés au charbonnage même. D'autres proviennent d'Allemagne. Mais de plus en plus, d'importantes quantités venues d'Amérique et de Pologne sont transbordées dans les ports de navire sur train pour être dirigées vers la cokerie. Avec l'épuisement des veines campinoises, ces importations ne feront qu'augmenter. Pour l'instant, un total d'un million de tonnes de charbon entrent chaque année à Tertre, qu'on répartit et qu'on stocke selon neuf à dix qualités différentes.

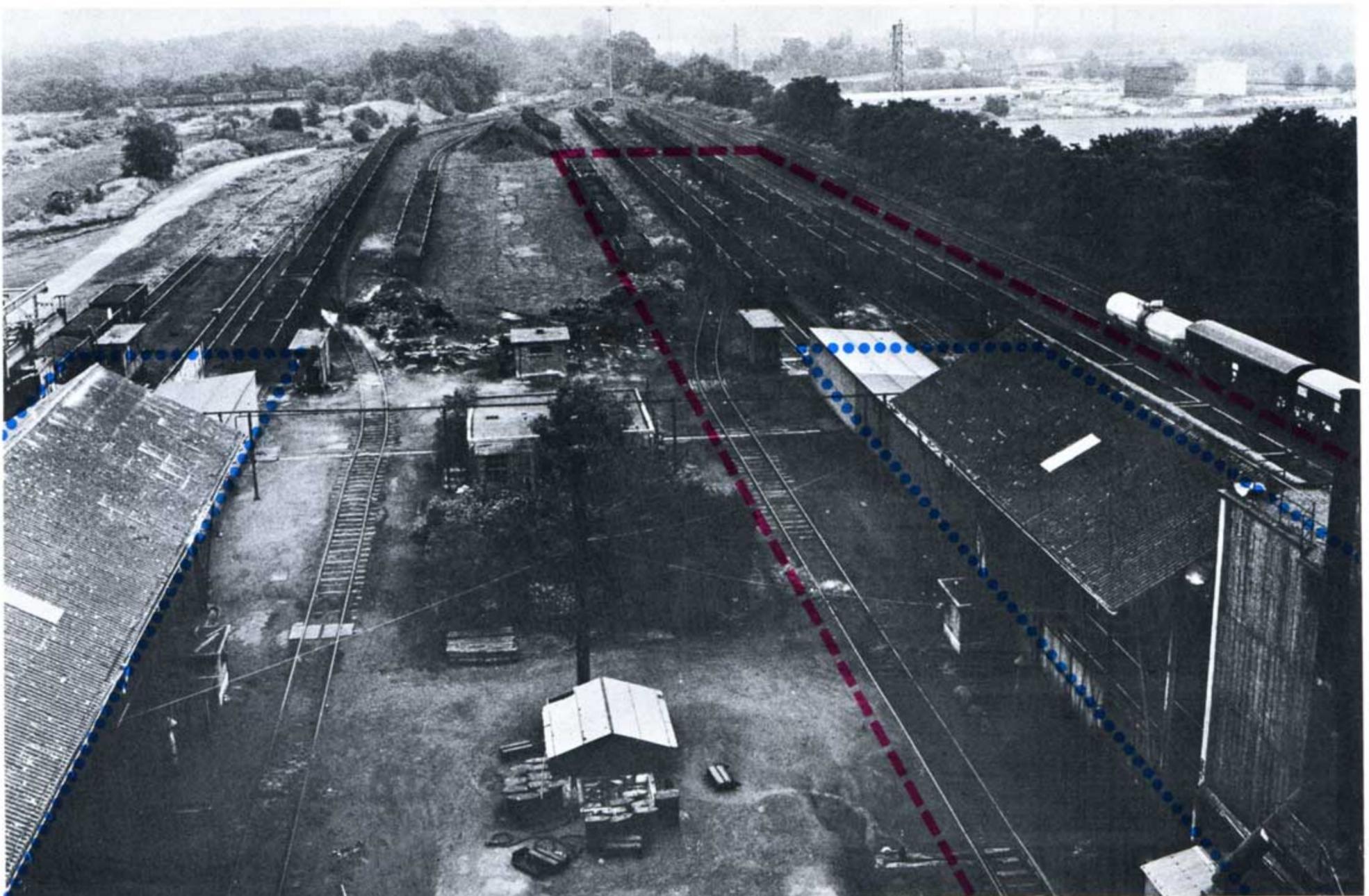
### Culbuter les wagons

Lorsque les trains arrivent, les wagons sont décrochés un à un et engagés sur deux des quatre culbuteurs capables chacun de traiter 250 tonnes à l'heure. Les culbuteurs mis en action, la marchandise s'écoule dans une fosse où deux bandes transporteuses la dirigent vers les 28 silos de stockage.

### Distribuer le coke

Le coke, une fois sorti des fours et éteint, est, après criblage, chargé dans des wagons spéciaux affectés exclusivement à son transport. Wagons de grande capacité, bien sûr, puisqu'il s'agit d'une marchandise aussi volumineuse que légère.

Deuxième intervention du chemin de fer : celui-ci est chargé de transporter le coke produit, de sorte qu'annuellement, quelque 750.000 tonnes de combustible quittent l'entreprise par train.



### Des projets d'extension

La Carbonisation Centrale ne veut pas en rester là : le coke est toujours, pour un certain nombre d'entreprises, un combustible de choix; et l'on peut prévoir, avec un développement nouveau de la sidérurgie, un accroissement certain des besoins.

Aussi les responsables de l'entreprise ont-ils mis en projet la construction d'une cinquième unité et envisagent-ils encore d'autres développements.

### Recevoir en souplesse

Qui dit création de nouvelle unité — avec sans doute une capacité de production plus grande — dit aussi développement des installations de réception. Que l'on amène 300.000 tonnes de charbon en plus chaque année, et le point d'arrivée risque d'être rapidement engorgé.

Il fallait donc trouver une solution : donner à la réception des marchandises un maximum de souplesse.

### Wagons Fads

Le chemin de fer, on le sait, possède des wagons — de type Fads — à déchargement rapide par gravité : les flancs s'ouvrent et la marchandise s'écoule dans la fosse de réception. Voilà un matériel à tous égards intéressant.

La Carbonisation Centrale a donc engagé le processus de modernisation sur cette base. Une fosse de 600 m<sup>3</sup> au fond de laquelle un transporteur à haut débit évacue un millier de tonnes à l'heure, une voie de déchargement de 300 mètres, établie à cheval sur la fosse, voilà qui permettra de recevoir des trains complets et de les décharger dans les plus brefs délais. Plus besoin de décrocher les wagons un à un, de les engager sur les culbuteurs puis de reformer la rame; les seules opérations nécessaires consisteront à placer le train en position ad hoc, à ouvrir les flancs des wagons et, le déchargement terminé, à reconduire la rame hors raccordement.

### Faire face aux « pointes »

Avec ces nouvelles installations, l'entreprise pourra faire face aux pointes de réception. Si le charbon campinois est fourni avec une absolue régularité, de l'ordre de trois trains quotidiens, celui qui arrive d'outre-océan via les ports représente des lots de 5.000 à 15.000 tonnes qu'il faut décharger et entreposer le plus rapidement possible pour éviter le chômage des wagons.

Les importations prendront d'autant plus d'importance que la nouvelle unité créera de nouveaux besoins. Il ne s'agira plus d'absorber un trafic fluide avec quelques surcharges occasionnelles mais de recevoir des masses importantes et par à-coups sans créer d'embouteillages.

Répondant à ces deux impératifs contradictoires : l'arrivée en masse et la souplesse, la Carbonisation Centrale va jouer le jeu de la modernisation. Les nouvelles installations sont déjà en chantier; elles deviendront opérationnelles d'ici moins d'un an.

Nous suivrons pas à pas leur construction.

