



DOSSIER CHARLEROI

Om één ton afgewerkt staal te produceren, dienen zowat zeven ton diverse stoffen vervoerd (ertsen, steenkool, cokes, schroot, sintels, slakken, enz.). Uiteraard worden niet al die materialen door de N.M.B.S. vervoerd: er gaat een deel over de weg, een ander deel over de waterweg en een behoorlijk stuk bestaat uit vervoer tussen productie-eenheden, dus intern vervoer.

Dat neemt niet weg dat het aandeel van de Belgische Spoorwegen zijn gewicht... in zwaar stortgoed waard is. Denk nu maar niet dat alleen die wetenschap, die we tijdens een babbeltje in de vlucht meegegraaid hebben, voor ons de enige aanleiding is geweest om een uitvoerig dossier over Charleroi en de bekende driehoek te openen. De ontwikkelingen in de staalindustrie en de veranderingen die zich in de driehoek in het afgelopen jaar voorgedaan hebben, hebben onze nieuwsgierigheid nog wat aangescherpt. Net als dat televisieprogramma van 16 oktober over de grote baas van de staalnijverheid in de streek van Charleroi. Waarom zouden we er dan niet dieper op ingaan? Temeer daar de streek van Charleroi, na de haven van Antwerpen, de voornaamste leverancier voor het vervoer per spoor in België is.

Dit is dus Charleroi. Of althans een beeld van wat er te vinden en te doen is.

De spoorweg en z'n grote klant

Ondanks het feit dat Wallonië ernstig door de crisis werd getroffen, is de groep Charleroi erin geslaagd een zeer eervolle tweede plaats te behouden in het nationaal klassement van de acht Belgische spoorweggroepen.

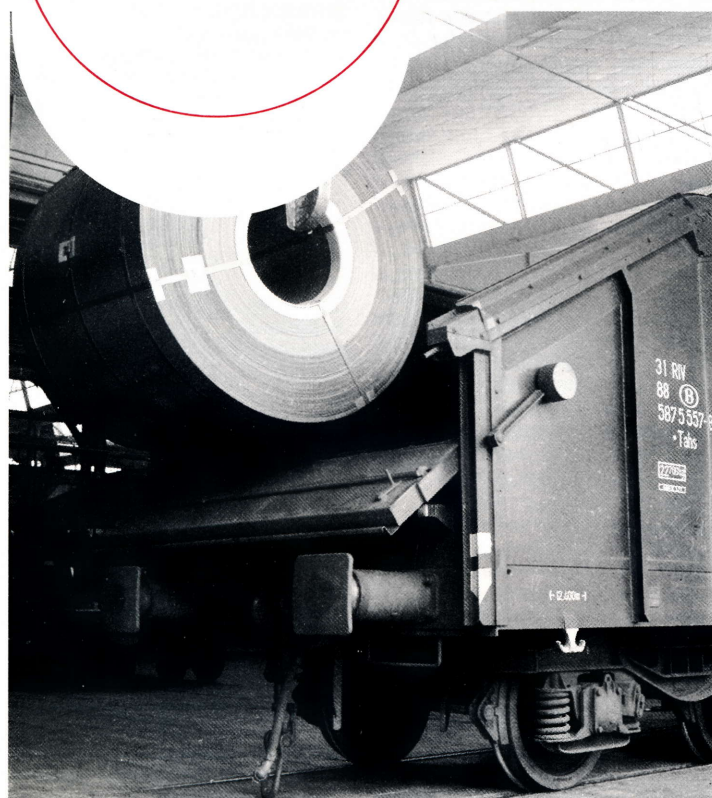
Vóór de crisis bekleedde Charleroi de eerste plaats, vóór de groep Antwerpen die op een bewonderenswaardige manier werd gesteund door het dynamisme en de invloed van zijn grote haven. Die haven werd door haar voortdurende expansie, maar vooral door haar industrialiseringsproces, veel minder afhankelijk van het transitverkeer afkomstig van haar hinterland, terwijl de afbrokkeling van de prijzen voor staal bij de grote uitvoer, in zeer aanzienlijke mate de verkoop buiten de Euromarkt heeft geremd. In 1978 kwam het goederenverkeer van de groep Charleroi op 582.944 wagens en 21.218.510 ton (inclusief het verkeer tussen de verschillende productie-eenheden van die streek) d.i. een stijging (inzake

tonnage) met 17,8% ten opzichte van 1977, dat bij uitstek een heel erg mager jaar was. Voor 1979 is de vooruitgang nog groter: de cijfers voor het eerste semester wijzen op een nieuwe stijging van 25,24% (t.o.v. 1978), wat neerkomt op het dagelijks lossen, laden en verzenden van 2.200 wagens.

Het aandeel van de Driehoek vertegenwoordigt zowat 80% van het totale vervoer van de groep, en zelfs meer, wanneer men rekening houdt met bepaalde steengroeven, die met producten als vloeispaat, dolomiet en kalk volledig op de ijzeren staalindustrie zijn afgestemd. Hainaut-Sambre is door de omvang van haar spoorwegverkeer de voornaamste klant van de NMBS.

Een nieuw gelaat

Om Hainaut-Sambre en haar dochterondernemingen Thy-Marcinelle et Providence, Laminiers du Ruau en vooral Carlam te bedienen, beschikt de NMBS over een infrastructuur die nauw met die ondernemingen is verbonden. Ze bestaat voornamelijk uit:





Door de heropleving van de ijzer- en staalnijverheid, na de "zwarte" jaren 1975-76, moest de NMBS haar infrastructuur aanpassen aan het nieuwe gelaat van de ijzer- en staalindustrie in de streek van Charleroi.

Door de sluiting van verschillende productie-eenheden, zoals de afdeling Monceau van TMP (vroeger AMS, vóór de fusie met Thy-Marcinelle et Monceau), de fabrieken van Moncheret, de hoogovens van Couillet, de cokesfabriek en installatie nr 2 voor staafstaal van Marcinelle, de staalfabriek OBM van Marchienne, en de ingebruikneming van nieuwe installaties zoals Carlam, was en is het nog steeds nodig de spoorweginfrastructuur verder aan te passen.



— twee vormingsstations die tevens zorgen voor de lokale bediening: Châtelaineau voor het oostelijk bekken (Carlam, Carfer, Hainaut-Sambre) en Monceau voor het westelijk bekken (TMP-afdelingen van Marcinelle en Marchienne);

— de industriële lijn 260, tussen het vormingsstation van Monceau en Charleroi-West, waarop alle verbindingssporen van de afdeling Marchienne en verschillende verbindingssporen van de afdeling Marcinelle zijn aangesloten;

— de lijn 130, Charleroi-Namen, die de vier verschillende plaatsen van het oostelijk bekken bedient: de afdeling Couillet (4 verbindingssporen), de afdeling Montignies (2 verbindingssporen), de afdeling Châtelaineau (1 verbindingsspoor) en de afdeling van de haven van Praye, waar Carfer en Carlam gevestigd zijn.

Door de aanleg van een derde en een vierde bijkomend spoor, waarvan één speciaal aangepast (spoorstaven van 60 kg) aan het zware transport van slabben tussen de staalfabriek van Couillet-Montignies en de warmwalserijen van Carlam, wordt de capaciteit van de verbinding Charleroi Sud Quai - Châtelaineau-Chatelet, nu reeds verdubbeld.

In het westelijk bekken worden twee staalfabrieken te Marchienne gesloten. Dit heeft tot gevolg dat voor het druk verkeer van vloeibaar gietijzer naar de staalfabriek van Marcinelle en van flesvormige gietvormen in de andere richting lijn 260 op dubbelspoor moet worden aangelegd.

Op een algemener vlak zal de ijzer- en staalindustrie ook baat hebben bij het electrificatieprogramma dat momenteel wordt

uitgevoerd, meer bepaald op de lijn 140 Charleroi-West-Ottignies; het verkeer met de haven van Antwerpen zal daarvoor vlotter verlopen.

Aangepast materieel

Voordat met Carlam werd gestart, was de productie in de streek van Charleroi vooral gericht op lange producten. Met een eenheid waarvan de productie reeds maandelijkse pieken heeft bereikt van om en bij de 126.000 ton, wat duidelijk wijst op het productievermogen van dat bedrijf, werden de platte producten met veel bijval in de fabricage ingeschakeld. Daarom was er speciaal vervoermateriaal nodig voor het vervoer van slabben en coils.

Voor het vervoer van slabben, geproduceerd door de continu-gietijerij van Montignies, heeft de NMBS speciaal voor zwaar vervoer ontworpen wagens laten bouwen. Die wagens, bekend als Sap-wagens, zijn uitgerust met twee drieassige draaistellen. Hun laadvermogen, momenteel 92 ton, kan tot 104 ton worden verhoogd op de baanvakken waar spoorstaven van 60 kg liggen. Ze zijn eveneens geschikt voor het vervoer van warme knuppels die tot 14,5 meter lang zijn: daar die wagens een volledig metalen constructie hebben, kunnen de knuppels daarop geladen worden vanaf het ogenblik dat ze de koelinstallatie verlaten (200°C), terwijl ze vroeger niet konden vervoerd worden vooraleer ze volledig waren afgekoeld.

De voordelen liggen voor de hand: behandeling en stockering worden tot een minimum beperkt, terwijl de hallengte die anders door een dergelijk wagenstel wordt ingenomen, nu merkbaar korter is dank zij het grote laadvermogen.

Voor het vervoer van coils beschikt de ijzer- en staalindustrie over nieuw gestandaardiseerd materieel, dat ook voorhanden is in het park van andere netten zoals de SNCF en de DB. Het zijn de Shis- en Tahs-wagens. Wat de bouw van die twee types van gesloten wagens betreft, zijn de technische details te vinden in de nummers 3 en 4 van 1978. In nummer 2 van 79 komen de gegevens betreffende de open wagens van het type Shs voor.

Op dit ogenblik telt het park van de NMBS in totaal 350 Shis-, 600 Tahs- en 820 Shs-wagens. Hoewel zo'n park al heel wat is, volgt de NMBS met veel aandacht alle investeringsprojecten van de ijzer- en staalnijverheid met de bedoeling haar wagenpark aan de behoeften van haar klanten aan te passen. Te meer daar het aandeel van de platte producten, in vergelijking met lange producten, waarvoor gewone platte wagens worden gebruikt, steeds groter

wordt. Het komt ons voor dat die evolutie voortvloeit uit de dringende noodzaak om de productiviteit te verbeteren. Tal van lange producten, die vroeger door warmwalserijen vervaardigd werden, worden nu verkregen door het langsnijden van coils (bandijzer, speciale profielen, staafstaal, enz.).

Om zoveel mogelijk de kosten voor terminale behandeling van de in de staalnijverheid gebruikte grondstoffen zoals ertsen, cokes, schroot en bijproducten als slakken en metaalschuim te beperken heeft de NMBS voor het vervoer ervan speciaal ontworpen materieel ontwikkeld:

- zelflossers voor ertsen, fijne cokeskolen, vloeispaat, dolomiet, voor het lossen in een kuil (pag. 16);
- wagens met pneumatische lossing voor gemalen slakken of kalk, die zeer goed geschikt zijn voor het lossen via een leiding die tot aan de opslagplaats loopt;
- zelflossers met regelbaar debiet voor stortgoederen die moeten opgehoopt worden als ze niet in een kuil kunnen gelost worden.

Het feit dat de Driehoek ongeveer acht tiende van het verkeer verschaft, betekent hoege naamd niet dat de NMBS daarom minder aandacht zou hebben voor haar andere klanten, waaronder enkele staalproducten zoals Laminoirs de St-Eloi, te Thy-le-Chateau (de voorloper van Thy-Marcinelle et Providence) en Fabrique de Fer, te Marcinelle.

Ook tal van takken van de industrie zijn in de groep vertegenwoordigd: de chemische nijverheid te Couillet, Jemeppe-sur-Sambre en Thiméon; de spiegelglasfabriek te Auvelais; de glasfabrieken te Gilly en Jumet; de draadtrekkerij te Fontaine-l'Évêque, de meststof-fabricage te Sombrefre, la Buisière, Stée en Tilly; de groeven te Acoz, Aisemont, Merlemont en Boussu-en-Fagne; petroleumproducten te Châtelaineau, Monceau en Frasnes-les-Gosselies; een cokesfabriek te Anderlues; bedrijven voor metaalconstructie, mechanische en elektrische apparatuur; een suikerfabriek, electriciteitscentrales en nog twee steenkoolmijnen; kortom, het gewone beeld van een levend industriegebied.

OORSPRONG EN GROEI

Amper 5 jaar geleden bestonden de bedrijven die zich nu in de Driehoek van Charleroi gegroepeerd hebben uit volgende productie-eenheden:

Société Métallurgique HAINAUT-SAMBRE

Die onderneming kwam in 1955 tot stand bij de fusie van verscheidene fabrieken, die gevestigd waren te:

- Montignies: volledig geïntegreerde fabriek (d.i. de gehele staal-productieketting omvattend).
- Couillet: volledig geïntegreerde fabriek.
- Châtelineau: installatie voor het afrollen van coils en een walserij.

Société Forges de THY-MARCINELLE ET MONCEAU

Net als Hainaut-Sambre, ontstond die onderneming in 1966 uit een fusie van bestaande fabrieken:

- Marcinelle: volledig geïntegreerde fabriek
- Monceau: volledig geïntegreerde fabriek
- Moncheret: walserijen.

Cockerill, afdeling Marchienne

Hier bestond reeds een volledig geïntegreerde fabriek.

RUAU

De activiteit van die onderneming bestond vanouds in het herwalen van halffabrikaten.

Om de best renderende installaties werk te kunnen verschaffen, heeft men in de Driehoek sinds 4 jaar de volgende eenheden met onvoldoende concurrentievermogen stilgelegd:

- herwalsfabriek te Moncheret (1975),
- heel de geïntegreerde fabriek te Monceau (1976),
- nagenoeg de gehele geïntegreerde fabriek te Couillet (vanaf 1975),
- verschillende installaties in de andere afdelingen, zoals de cokesfabriek van Marcinelle en de staalfabriek OBM te Marchienne.

Sedert 1974 werden nieuwe machines in dienst gesteld die deel uitmaken van het algemeen herstructureringsplan voor de ijzer- en staalnijverheid in de streek van Charleroi en die er de productiecapaciteit niet hebben verhoogd.

De Driehoek heeft aldus een gedaanteverwisseling ondergaan om zich toe te leggen op die productie-eenheden die volgens het rapport MAC KINSEY in klasse I moeten ingedeeld worden, t.i.z. installaties die op internationaal vlak als goed of zeer goed kunnen bestempeld worden.

JURIDISCHE STRUCTUUR VAN DE DRIEHOEK

Op 18 juni 1979 neemt de Staat, zoals enkele dagen nadien bij COCKERILL werd gedaan, een participatie in het kapitaal van de bedrijven van de Driehoek.

1. De openbare participatie beloopt 41,75% in het kapitaal van THY-MARCINELLE et MONCEAU en 30,9% in dat van HAINAUT-SAMBRE.
2. THY-MARCINELLE et MONCEAU verwerft de fabriek Providence te Marchienne en wordt omgedoopt tot N.V. THY-MARCINELLE et PROVIDENCE.
3. De Staat en de "FINANCIERE DU RUAU" brengen hun aandelen THY-MARCINELLE et PROVIDENCE bij HAINAUT-SAMBRE in. Op dat ogenblik komt de staatsparticipatie in HAINAUT-SAMBRE op 49%, maar tegelijk controleert HAINAUT-SAMBRE voor 70%, THY-MARCINELLE et PROVIDENCE.
4. Een openbare ruilofferte wordt voor de aandelen van THY-MARCINELLE et PROVIDENCE voorbereid. Indien de overblijvende aandeelhouders hun THY-MARCINELLE et PROVIDENCE-aandelen voor HAINAUT-SAMBRE-aandelen willen ruilen, zou HAINAUT-SAMBRE voor 100% THY-MARCINELLE et PROVIDENCE kunnen controleren en zou de staatsparticipatie in het kapitaal van HAINAUT-SAMBRE tot 46% verminderen.
5. Als tegenprestatie benoemd de Staat acht beheerders om zijn belangen te behartigen. Als gevolg van die operaties is HAINAUT-SAMBRE in de structuur van de Driehoek van CHARLEROI het schakel- en het leidinggevend bedrijf, waar de besluitvorming op industrieel vlak tot stand komt.

Ten westen van Charleroi zijn de dochterondernemingen die in THY-MARCINELLE et PROVIDENCE (70% deelneming) en N.V. LAMINOIRS DU RUAU (75% deelneming) gevestigd.

Ten oosten van Charleroi bevinden zich HAINAUT-SAMBRE zelf en de dochteronderneming CARLAM (70% deelneming).

De Driehoek vormt op die manier een ijzerbewerkend complex dat jaarlijks meer dan 5 miljoen ton staal kan voortbrengen. Men streeft voor 1983 naar een productie van 3 miljoen ton platte producten en 2.400.000 ton lange producten. Dit is pas het cijfer van 1974.

DE DRIEHOEK



Staalproductie, uitgedrukt in duizenden tonnen

	1978	1978/1977 (%)
Hainaut-Sambre	1.935	+ 8,6
Thy-Marcinelle et Monceau	1.003	+ 41,7
Providence	741	+ 6,7

De cijfers van Providence worden alleen ter inlichting gegeven. Tot op 31.12.78 behoorde die fabriek tot de Cockerill-groep.

Markt: productie van alle fabrieken samen

	1978	1978/1977 (%)
Lange producten	2.081.168	+ 6
Platte producten	895.349	+ 85,8
Bandijzer	60.600	— 10
Totaal platte producten	955.949	+ 74
Halffabrikaten	490.488	+ 20,1
Totaal alle producten	3.527.605	+ 20,8

Personeel: productiviteit

	1978	1977
Arbeiders per 1.000 ton staal	3,70	4,50
Gepresteerde uren/ton staal	6,47	7,51
Gepresteerde uren/ton verkochte producten	7,04	8,39

Transport: voor alle fabrieken/1978, totaal van het ingaand en het uigaand verkeer (in duizenden tonnen).

Totaal	Weg	Water	Spoor
15.320	2.291	1.368	11.661



Om op de hoogte
te zijn.



Ban
600
zerv
Blo
kaat
door
vier
van
hetz
Giet
bare
staa
een
Hal
staa
slab
prod
vorm
Knu
beko
van
(gew
130
kont

Fleurus

CHARLEROI
WEST

CHARLEROI

- HOOGOVS
- WALSERIJEN
- AGGLOMERATIEBANDEN
- STAALFABRIEKEN
- COKESOVENS

0 1 km

e

Bandijzer: Platenrollen van 20 tot 600 mm breed die op een bandijzerwalserij worden vervaardigd.

Bloom = walsblok: Halffabrikaat dat wordt verkregen, hetzij door een blok te walsen tot een vierkantige of rechthoekige staaf van 140 mm doorsnede of meer, hetzij in een kontinugietierij.

Gietvorm: Vorm waarin het vloeibare staal, geproduceerd in de staalfabriek, wordt gegoten om een vorm te krijgen.

Halffabrikaat: Halfafgewerkt staalproduct (walsblok of bloom, slab, knuppel), dat tot een eindproduct moet worden omgevormd.

Knuppel: Halffabrikaat dat wordt bekomen, hetzij door het walsen van een walsblok tot een staaf (gewoonlijk vierkantig) van 50 tot 130 mm doorsnede, hetzij in een kontinugietierij.

Kontinugietierij: Recente productietechniek die de complexe productiecycli van de halffabrikaten tot één operatie herleidt, uitgaande van vloeibaar staal.

Koudgewalste profielen: Door koudvervorming van plaat en bandstaal bekomen profielen, die sterk gelijken op warmgewalste profielen: hoekstaal, U-ijzer, enz. Ze worden gekenmerkt door hun lichtheid.

Lange producten: Afgewerkte staalproducten meestal onder vorm van betonstaal, staafstaal, balken en walsdraad.

OBM: Modern verfijningsprocédé voor ruwijzer (staalfabriek) waarbij zuiver zuurstof door de konvertorbodem wordt ingeblazen om bepaalde stoffen die meer oxydeerbaar zijn dan ijzer te verwijderen.

Platte producten: Eindproducten zoals bandstaal, opgerolde plaat of bladen.

Ruwijzer: Product dat ontstaat uit het smelten van erts in de hoogoven.

Sintels: Fosforhoudende bijproduct dat gevormd wordt tijdens de verfijningsoperatie in de staalfabriek.

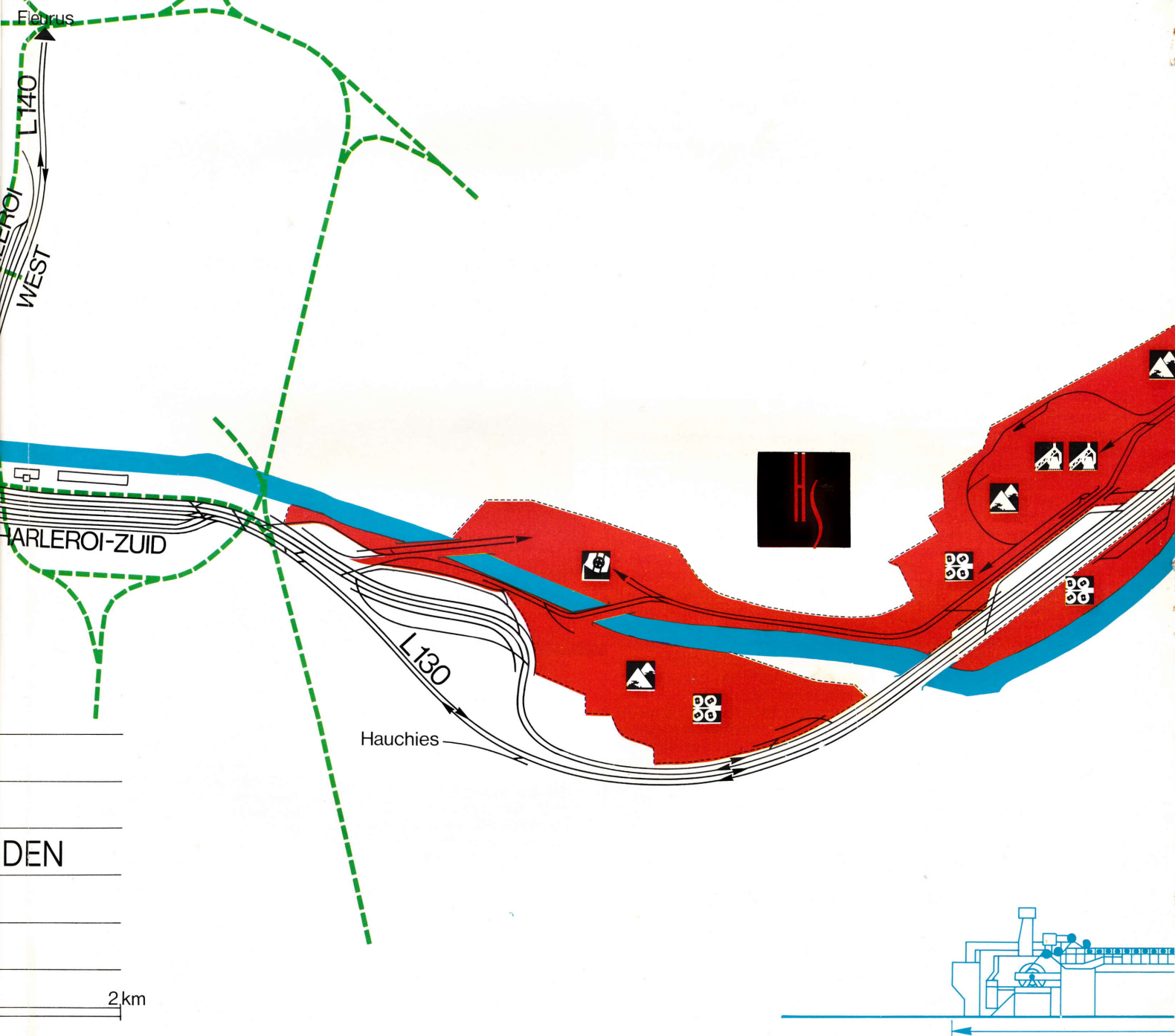
Wanneer dit product gebroken is, kan het als meststof onder de benaming "Thomasslak" worden verkocht.

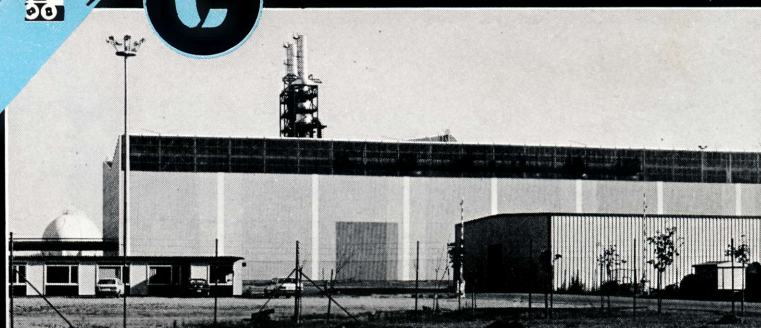
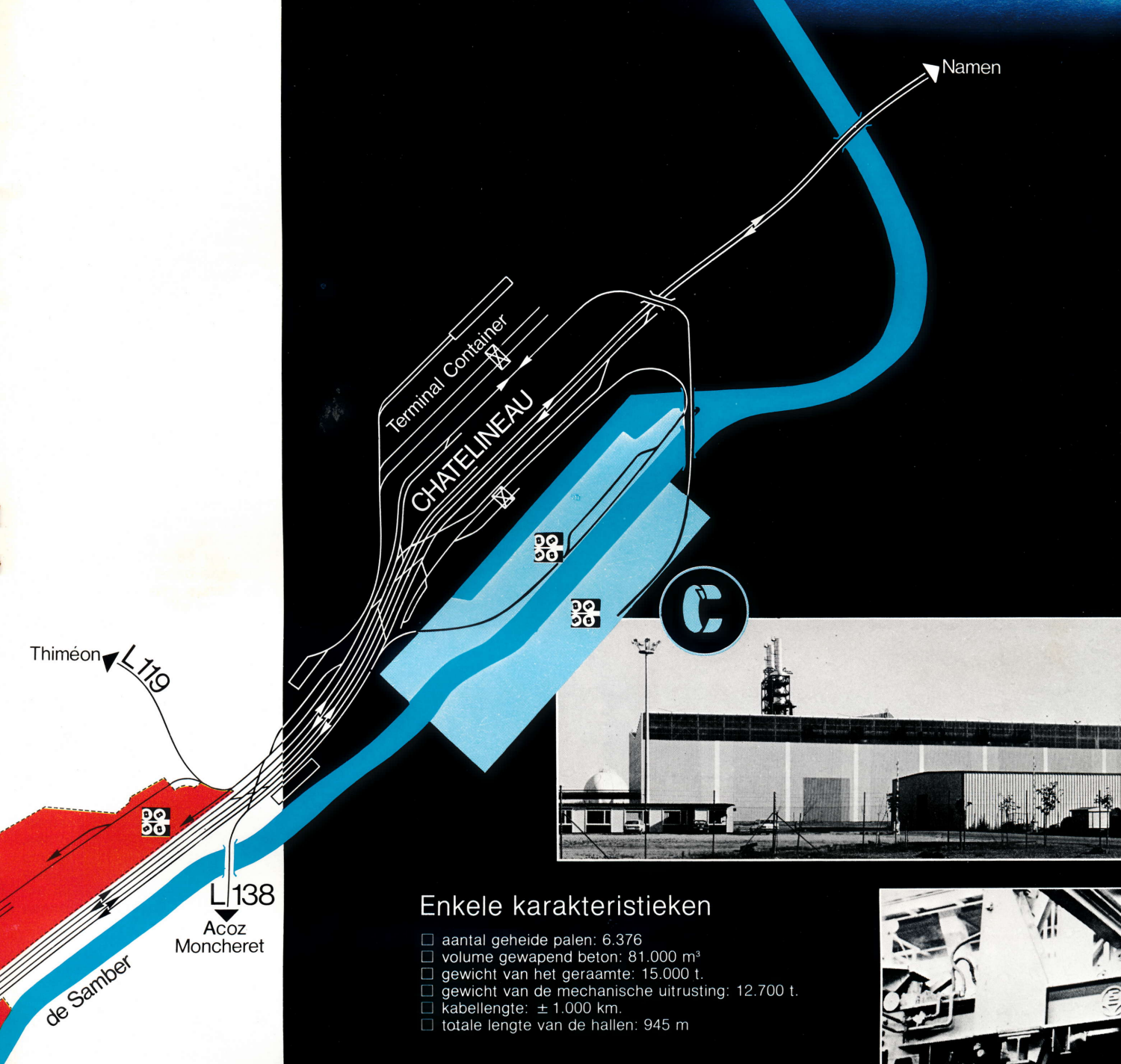
Slab = bram: Halffabrikaat met rechthoekige doorsnede dat wordt bekomen door de verkleining van een blok of in een kontinugietinstallatie.

Walserij: Het geheel van de walsmachines waarin de halffabrikaten tot eindproducten worden omgevormd.

In elke walsmachine wordt het staal tussen 2 walsen, die in tegengestelde richting draaien, geplet.

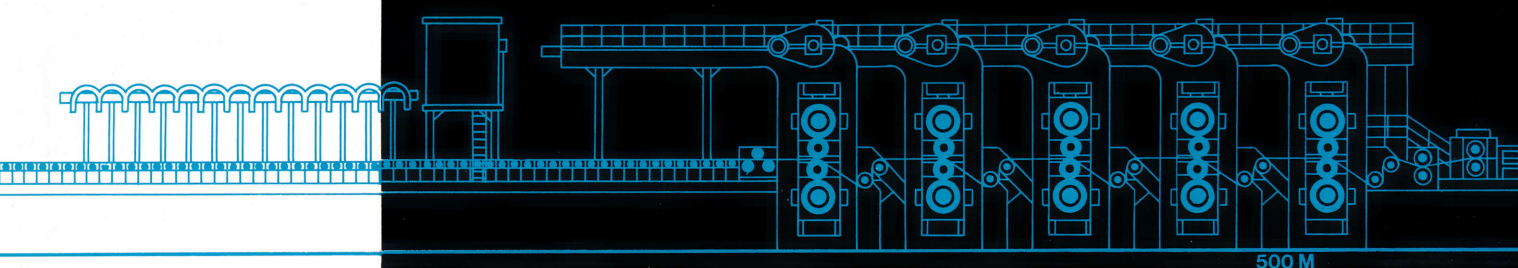
De walsen vertonen groeven om het staal het gewenste profiel te geven.



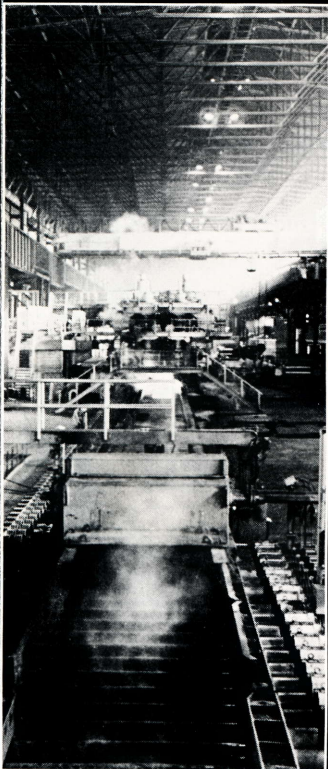


Enkele karakteristieken

- aantal geheide palen: 6.376
- volume gewapend beton: 81.000 m³
- gewicht van het geraamte: 15.000 t.
- gewicht van de mechanische uitrusting: 12.700 t.
- kabelengte: ± 1.000 km.
- totale lengte van de hallen: 945 m



HET STAALBLAUW VAN CARLAM



Als u aan iemand uit de driehoek vraagt om u een mooie fabriek te wijzen - we bedoelen: esthetisch gezien -, zal hij u wellicht naar Carlam brengen. En terecht: bij die fabriek, de benjamin van de streek, gaan esthetische kwaliteiten samen met een uitrusting die modern is en aangepast aan het productiebeleid van de staalnijverheid in de streek van Charleroi. Bij het zien van haar fraaie silhouet en van haar blauw kleedje zult u wellicht ook zeggen dat ze er echt mooi voorkomt.

"De cijfers spreken duidelijke taal. In de voorbije 30 jaar zijn de verkoopscijfers voor plaatstaal sterk gestegen doordat de eindbestemming op de markt van de consumptiegoederen ligt. Bovendien verdringen die producten in de kapitaalgoederensector sommige lange producten. Wat lange producten betreft, betonstaal, handelstaal en profielstaal worden steeds meer in kleine staalfabrieken geproduceerd, waartegen het moeilijk concurreren is. Daardoor was Hainaut-Sambre genoodzaakt het beleid inzake keuze van producten te veranderen."

In december 1973 besluit Hainaut-Sambre om, samen met de Franse groep Chiers-Châtillon, Carlam (Société carolorégienne de laminage) te bouwen. De N.I.M. draagt 10% van de investeringskosten. Carlam moet als onderaannemer voor de eigenaars werken. Geen commerciële structuur, geen verlies, geen winst; al de kosten worden aan beide verenigde staalfabrieken aangerekend. Carlam levert... elementair werk: de brammen komen van

Hainaut-Sambre en van Châtillon Neuves Maisons. Ze gaan de oven in en worden warmgewalst. Bij het buitenkomen worden ze door een automatische bindmachine samengebonden tot rollen die terug naar de fabriek gaan of rechtstreeks aan de klant worden geleverd. De fabriek is 945 m lang en al wat er zich afspeelt, is spectaculair en merkwaardig.

Om te beginnen, het walsen zelf. Wat een enorm vermogen wordt er tijdens het ruw bewerken ontwikkeld door twee motoren van elk 5800 kW, en ook tijdens het afwerken, door vijf motoren van 4500 kW. Wat een gigantisch schouwspel als de oven opengaat en de gloeiende stof over de walsrollen gaat. Wat een indrukwekkend spektakel als van enkele honderden meters staalplaat, die dan weer haar natuurlijke kleur heeft, in een ommeziende een rol gemaakt wordt. Wat een contrast met de rustige sfeer in de vier controleposten, waar de technici het arbeidsproces op video volgen en in contact zijn met de centrale computer, die het werk regelt.

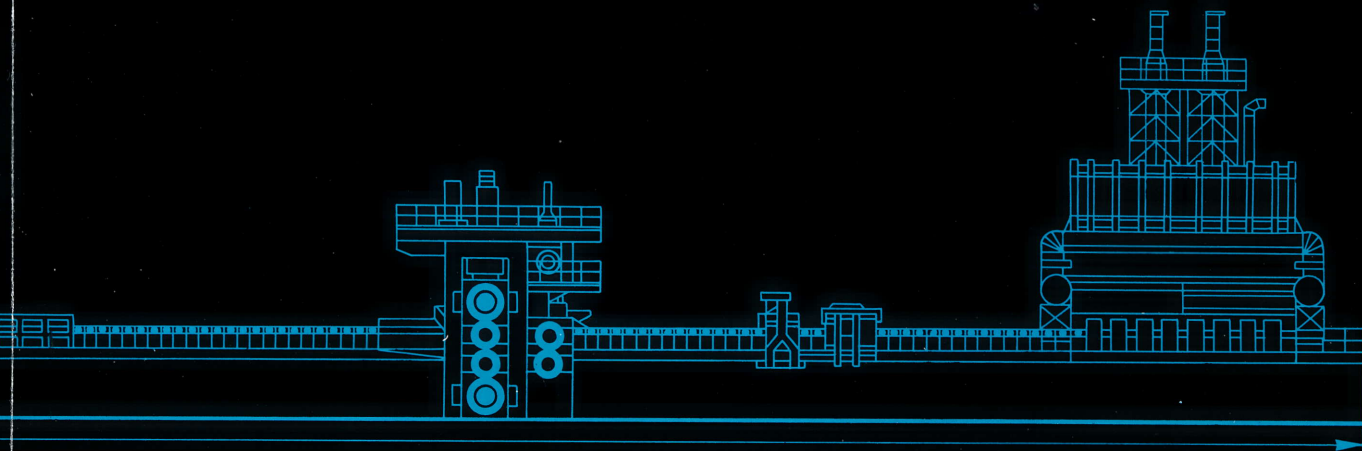
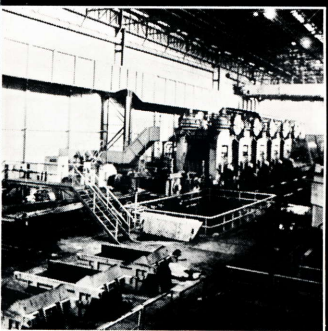
Er lopen weinig mensen in de 500 m lange hal. Alles gaat er automatisch, zodat er maar 70 mensen in drie ploegen moeten werken. De anderen houden zich met onderhoud, inspectie en andere taken onledig.

In de eerste fase, d.w.z. nu, is de productiecapaciteit van Carlam 1,7 miljoen ton. Na de uitbreidingen, die gepland zijn voor de tweede fase, moet er 3,27 miljoen ton bereikt worden. De fabriek is uitstekend gelegen en dat komt de verbinding met de andere fabrieken ten goede. In haar dok in de haven van Praye kunnen schepen tot 1.350 ton binnenvaren. De "Waalse autoweg", die voortreffelijke verbindingen heeft met het Europese snelwegennet, ligt vlakbij. Een troef temeer is het feit dat Carlam grenst aan het station Châtelleneau dat alle ingaand verkeer van de fabriek verwerkt en een deel van het uitgaand verkeer.

De eerste rol werd op 29 oktober 1976 afgewerkt. Daarna is de fabriek langzaam op gang gekomen, zoals blijkt uit het productiecijfer van 1 011 000 ton voor 1978, d.i. 101,1% meer dan in 1977. Dit jaar draait Carlam zo goed als op volle toeren.

De fabriek is ultramodern en heeft een zeer hoog rendement: een echt juweel. Het studiebureau dat Hainaut-Sambre in samenwerking met andere bureaus opgericht heeft, zal de verworven technische kennis beslist uitvoeren. De fabriek is naar een Belgisch ontwerp door Belgen en Duitsers gebouwd en ze is milieuvriendelijk: het water wordt er in gesloten kring behandeld en gezuiverd; de oven, met een capaciteit van 300 ton/uur, wordt met aardgas gestookt, maar er kan op butaangas overgeschakeld worden als aardgas moeilijk te krijgen is of als de prijzen echt buitensporig worden. En met haar helblauwe uitzicht valt de fabriek nogal op tussen de andere in de streek, die er in de loop der jaren heel wat somberder zijn gaan uitzien.

In de voorstellingsbrochure over Carlam pronken de volgende titels: Toekomstperspectieven voor Hainaut-Sambre; Toekomstperspectieven voor Charleroi; Samenwerking over de grenzen heen. Daaruit blijkt duidelijk hoeveel hoop de nieuwe warmwalsfabriek voor de streek en voor de aldaar gevestigde ondernemingen doet ontstaan. Ditmaal is het staalblauw van Carlam de kleur van de hoop.



ONTWIKKELING

In het kader van een door de Regering goedgekeurd programma zal de Driehoek in de loop van de komende vijf jaar twaalf miljard frank investeren.

De krachtlijnen van dit plan zijn:

In het oosten:

— voor HAINAUT-SAMBRE:

een continue-gieterij voor slabs, een afromininstallatie, een decapeerinstallatie en een skin-pass voor coils, een nieuwe hoogoven, een installatie voor het overlans knippen van plaatstaal op rollen.

— voor CARLAM:

een 2de haspel, een 6de eindwalstuig, verdubbeling van de motoren, en een 2de oven.

In het westen:

— Marcinelle

een 2de continue-gieterij voor walsblokken, een 2de drukwalsenrij voor staaldraad.

— Marchienne

een nieuwe oven voor walserij 900, modernisering van walsenrijen 900 en 600, en vergroting van oven 5.

— Monceau (Laminoirs du Ruau)

voor de walserij 260 mm, een nieuwe oven met voldoende capaciteit om knuppels van de continue-gieterij terug op te warmen, verscheidene andere inrichtingen.

Het spreekt vanzelf dat rationalisatie en het verbeteren van de verbanden tussen de vestigingen in het westen eveneens op het programma staat.

De financiering van de investeringsuitgaven zal voor de ene helft door leningen in de openbare sector en voor de andere helft door private aandeelhouders gedekt worden. Het moet nogmaals worden beklemtoond dat de participatie van de Staat in het kapitaal van de ijzer- en staalbedrijven tot stand kwam doordat schulden tegenover semi-openbare leenvennootschappen in aandelen werden omgezet. Het gaat dus niet om toelagen met verbeurd kapitaal, want de financiële lasten die de Staat gedurende vijf jaar draagt, kunnen in door de vennootschappen terug te betalen omwisselbare obligaties omgezet worden.



ORIENTATIE VAN DE PRODUCTIE

Zoals het reeds is gezegd, is het beleid van de Driehoek sinds vijf jaar gericht op de diversifiëring van de productie. CARLAM heeft zich toegelegd op platte producten. Na een bepaalde periode waarin moet gestreefd worden naar een evenwicht onder de verschillende producties, moet men voornamelijk de inspanningen richten op verder doorgedreven producties. Het is in die geest dat de directie van de Driehoek een uitweg heeft gezocht naar de tertiaire sector en daartoe in juni 1979 de "Société d'Etude Carolorégienne", afgekort SECAR, heeft opgericht.

Dat studie bureau, waarin de FINANCIERE DU RUAU, het bureau PIRNAY-SCHWACHOFER en de vennootschap DEMAG zijn verenigd, legt zich toe op verscheidene grote sectoren waarin de technologie een voorname rol speelt: geïndustrialiseerde metaalkonstructie, stadsverwarming, zonneënergie, enz.