



C'est à la rouille qu'on reconnaît le fer : le métal oxydé prend une teinte à mi-chemin entre le rouge et le brun.

Dans le port de Gand, cherchez le quai le plus « rouillé » et vous découvrirez CBM, la Compagnie Belge de Manutention. C'est facile : CBM traite chaque année quelque trois millions de tonnes de minerais. On ne peut s'y tromper.

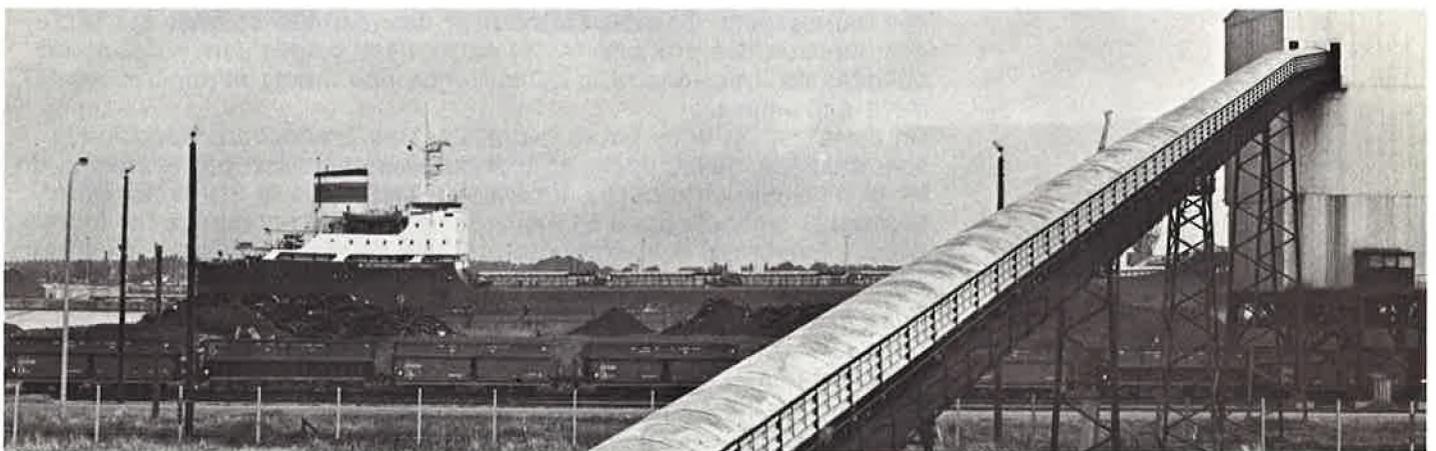
CBM se définit comme un intermédiaire particulier auquel la sidérurgie confie la réception et la réexpédition des marchandises qu'elle achète à l'étranger. Intermédiaire parce que CBM décharge les navires qui accostent au Schepen Sifferdok pour assurer la continuation des marchandises par un autre moyen de transport et, le cas échéant, les stocker momentanément.

La société est installée à Gand depuis longtemps déjà. Si l'on parcourt les trois premières darses du port, on y trouve inmanquablement sa marque. Mais depuis la mise en service du Sifferdok, en 1969, parallèlement au développement du port, dont le trafic a fait un bond de 450 %, CBM a étendu son domaine, pour occuper aujourd'hui — outre les darses anciennes — 1500 mètres de quai le long du nouveau bassin et, à l'arrière, une surface de stockage de 10 hectares.

A quai, CBM a placé 5 grues dont deux, en forme de portiques, ont une capacité de 15 tonnes, et les trois autres une charge maximale de 10 tonnes. Cet équipement est complété par une longue bande transporteuse et, au stock, par une pelle rotative dont nous parlerons plus loin.



le fer
en
exclusivité



8.000.000 tonnes par an

On peut considérer CBM comme le manutentionnaire le plus important à Gand. En effet, tous types de marchandises mis ensemble, la société a traité, en 1974, quelque 8 millions de tonnes, dont 3 pour les seuls minerais.

Le domaine est vaste, en réalité. Sur les listings de CBM s'alignent 20 sortes de marchandises à tonnages importants; et la 21^e ligne mentionne « divers », c'est-à-dire tout ce qui est traité en plus petites quantités. Des charbons, des coques de pétrole et de charbon, un certain nombre de qualités de minerais, des phosphates, du soufre, voilà un bref échantillon de ce qui passe au Sifferdok.

Devant une telle diversification, nous nous sommes limités, lors de notre visite, aux seuls minerais, et particulièrement au fer, dont CBM est l'unique réceptionnaire à Gand.

Quoi et où ?

Il s'agit, bien entendu, d'importation. La Suède (principalement), l'Algérie, la Mauritanie, l'Angola, l'Afrique du Sud, le Brésil, le Venezuela, l'Espagne... nous expédient des navires de tonnages variables mais dont la plupart atteignent la limite admise au Sifferdok : 55 à 60.000 tonnes. Soixante à quatre-vingt bâtiments arrivent ainsi chaque année pour laisser à Gand leur chargement de minerais.

Les manœuvres d'accostage terminées, les cales ouvertes, CBM met en fonctionnement une, deux, parfois trois grues et entame le transbordement qui durera deux jours, trois dans le moins bon des cas. Transbordement, cela signifie transfert du chargement sur péniches, en wagons ou encore au stock.

La clientèle, souvent, n'est pas en mesure d'absorber en une fois la contenance totale du navire : la place lui manque ou le temps fait défaut. CBM, pour cette raison, met à sa disposition les 10 hectares d'arrière-quai.

Les deux grues-portiques peuvent charger directement les trains et les péniches. Elles sont équipées de trémies que l'on place au-dessus des rames de wagons pour y calibrer la charge à déposer dans chaque véhicule. Leur flèche de 35 mètres permet, par ailleurs, de surplomber le navire à quai pour atteindre les chalands qui s'y sont accolés. On estime à 25 % la quantité de marchandises ainsi transbordées sans délai.



De grandes destinations

Les clients chargent CBM de la manutention au port et y expédient les rames de wagons particuliers dont ils confient l'acheminement au chemin de fer — le processus est semblable pour le transport fluvial. On comprend ici d'autant mieux quelles sont les limites de l'activité de CBM : il s'agit de manutention et de rien d'autre. Qu'on ne se méprenne pourtant pas sur notre phrase : l'activité de CBM est loin d'être « limitée ». Au contraire; on forme chaque jour au Sifferdok 10 à 11 trains complets de 1300 tonnes, soit 10 à 11 fois 22 wagons qui circulent à horaire fixe ou en surnombre. Prenons pour exemple un train destiné aux Usines Boël. Ce train quitte Gand à 21 h 18, chaque jour, pour atteindre le raccordement de La Louvière à 0 h 30. Là, il est déchargé puis remis au chemin de fer à 8 h 18. De retour à Gand à 10 h 31, il reçoit un nouveau chargement et repart à 21 h 18. Rotation : 24 heures. Ceci est valable pour la Belgique uniquement; les trains vers la France effectuent l'aller-retour en deux jours.

Le monstre du port

CBM ne reçoit pas un navire de minerais par jour. Dès lors, pour suivre cet horaire et ne pas engorger le trafic et les stocks des destinataires, il faut entreposer la marchandise pendant un certain temps (trois mois en moyenne pour expédier le chargement total d'un navire). Ces opérations-là méritent quelques explications.

Pour amener le minerai au stock, CBM a construit une longue bande transporteuse qui fait un tour presque complet de ses installations. C'est un matériel pratique et très performant. Pas besoin de pelles mécaniques ou autres véhicules intermédiaires entre la grue et le stock. Mais encore faut-il, pour écouler celui-ci, disposer de moyens aussi rapides. Pour cela, CBM a choisi une solution spectaculaire : une « rotopelle » d'une capacité théorique de 2000 tonnes/heure. La machine est un monstre impressionnant, certes, mais elle repose sur un principe simple. Il s'agit d'un tambour équipé de huit benes sans fond et qui tourne à proximité de la bande transporteuse. A chaque tour, la pelle arrache au tas de minerais huit petites quantités qu'elle répartit sur la bande. Celle-ci pénètre dans une tour de contrôle — et de commande — où l'on procède à une vérification du poids. Une autre bande quitte alors la tour en direction d'une trémie qui surplombe un faisceau de voies

ferrées. Là, le minerai s'entasse jusqu'à concurrence de 60 tonnes. Le fond de la trémie s'ouvre et voilà un wagon chargé. Au suivant. Le dernier véhicule rempli, l'une des quatre locomotives de CBM conduit la rame à la formation où la SNCB prend le relai. On doit pouvoir charger ainsi un train en 60 minutes.

95 %

Précision intéressante : l'année dernière, la SNCB a assuré 95 % du transport de minerais de fer.

On pouvait s'y attendre. La circulation bien cadencée des trains est pour les réceptionnaires bien plus avantageuse que les arrivages massifs. Elle leur permet de planifier le travail et d'utiliser au mieux les équipements de leur entreprise. Le matériel ferroviaire bien adapté aux besoins n'est sans doute pas étranger à la préférence nette que ces sociétés accordent au rail. Les wagons sont la propriété des usines, nous en convenons, mais on en trouve d'équivalents dans le parc de la SNCB, qui peuvent être mis à disposition si le destinataire doit faire face à une difficulté quelconque.

Ce pourrait être le cas si la sidérurgie connaît dans l'avenir les extensions annoncées dans les études prospectives.

Le chemin de fer, alors, répondrait « présent », comme il l'a fait déjà dans certains cas précis, apportant une nouvelle preuve de la qualité de ses services.

