



TMM

nouvelle bande d'agglomération



Les Forges de Thy-Marcinelle et Monceau appartiennent à ce qu'on appelle communément aujourd'hui le Triangle de Charleroi : un groupe de sociétés sidérurgiques qui comprend encore les Laminaires du Ruau et l'ensemble Hainaut-Sambre/Carlam. Un triangle qui produit un cinquième de l'acier belge mais qui, durement touché par la crise économique, travaille aujourd'hui à retrouver sa compétitivité. Dans ce but, d'ailleurs — et parce que son désavantage est connu depuis bien avant la crise — on y a investi 28 milliards au cours des sept dernières années : une modernisation accélérée. Modernisation, cela signifie abandon des installations par trop vétustes et développement d'unités de production nouvelles, à haut rendement. C'est bien ainsi qu'est présenté l'effort consenti par le triangle dans les opérations actuelles de presse et d'information, et c'est précisément ce qui nous préoccupe aujourd'hui : pour le lancement d'une nouvelle bande d'agglomération des minerais, le chemin de fer a assuré fin octobre un approvisionnement de 35.000 tonnes en 10 jours.



Le cocktail

TMM (Thy-Marcinelle et Monceau) possédait une bande d'agglomération depuis 1961. Trop petite, démodée, elle ne donnait plus entière satisfaction. La construction d'une autre bande fut décidée. Le projet est venu à terme le premier décembre dernier, avec le lancement de cette nouvelle bande. C'est une usine entière qu'on a ainsi construite, et une importante reconversion qu'on a opérée, notamment en ce qui concerne la préparation des minerais à traiter.

C'est d'un véritable « cocktail » qu'on tire l'alimentation de la machine. Les différentes qualités de minerais sont déposées en tas, par strates. Des additifs y sont ajoutés en fonction des performances attendues des hauts fourneaux. Donnons un exemple. Le premier tas (qu'on appelle aussi bedding) constitué pour la nouvelle agglomération se composait comme suit :

- 4.500 tonnes de minerai lorrain ;
- 19.000 tonnes de minerai suédois ;
- 6.000 tonnes de minerai riche algérien ;

- 2.100 tonnes de déchets de pellets ;
- 3.000 tonnes d'additifs divers : dolomie, castine, produits phosphoreux.

Autres tas, autres mélanges. On peut le comprendre aisément. L'acheteur de minerais de TMM a, en quelque sorte, un devoir d'avarice : à lui d'obtenir des chargements satisfaisants pour les prix les plus modérés possibles. Le marché du minerai de fer présente par ailleurs une certaine mouvance. Aussi ne peut-on compter à chaque fois sur la même qualité de matière première. Le fonctionnement économique des hauts fourneaux exige une haute teneur en phosphore. Alors, selon la composition exacte des minerais disponibles, les ingénieurs modifient la recette. Et l'exemple que nous avons donné plus haut n'est qu'un cas d'espèce.

Le hall

Le minerai arrivé, réparti dans plusieurs silos-fosses, qui permettent une absolue séparation des qualités différentes, va passer au cri-

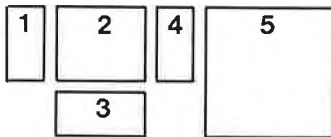
blage, au broyage, au concassage. En dernier ressort, il tombera dans une trémie régulatrice pour aboutir, à un débit précis, sur le bedding. La précision du débit est primordiale. Aucune combinaison n'est opérée préalablement.

Les différents minerais et additifs sont déposés par strates horizontales. Le tas grandit. Lorsqu'il arrive à son maximum, une rotapelle entre en jeu. Cette fois, on travaille verticalement. La machine, montée sur rails, décrit un arc de cercle.

Une tige de fer détache de toute la hauteur du tas des couches qui sont ramassées dans les bennes de la machine et déposées ensuite sur un tapis roulant qui les évacue vers la bande d'agglomération. Et c'est un peu comme un gâteau, qui semble, extérieurement, parfaitement homogène, mais dont chaque tranche montre des couches différentes, de pâte, de crème, etc. La coupe opérée dans le bedding révèle ainsi les différentes couches déposées à tour de rôle sur le tas.

C'est donc au retrait, dans le sens de la hauteur, que s'opère le véritable mélange de minerais.

Des tas, il en faut deux : l'un qu'on traite pendant que l'autre est en cours de constitution.



Pour l'ancienne agglomération, TMM travaillait avec deux tas de 20.000 tonnes chacun. A présent, chaque tas pèsera 45.000 tonnes. Pour éviter les dégagements de poussière et aussi parce que le minerai craint les intempéries, on a abrité les tas dans un hall de presque un hectare où fonctionnent bandes transporteuses et rotopelle. Bien sûr, les installations sont séparées: le broyeur, le cribleur ne sont pas sous le même abri; ils ont reçu un logement différent, avec les équipements les plus modernes qui soient: un dépoussiéreur dans chaque unité, par exemple. Entre ces différentes unités courent donc des bandes transporteuses à déroulement contrôlable et grande capacité.

Le train

Ce complexe nouveau est un authentique ogre: il vous réclame chaque jour quelques milliers de tonnes de nourriture. Mais la Belgique ne possède plus de gisements. Le fer vient donc de France (la Lorraine en possède encore) et d'autres pays qui nous l'expédient par navires.

Si l'on se souvient que la sidérurgie fournit 60 % du trafic ferroviaire par charges complètes, on comprendra vite que la majorité des approvisionnements se font par train. Trains directs de France, trains réguliers formés dans les ports minéraliers belges: Anvers et Gand.

TMM possède son parc privé de wagons à trémies. Le chemin de fer se fait donc conducteur, exploitant d'un service auquel il n'apporte que rarement ses propres wagons.

Avec une capacité actuelle de 5.000 tonnes par jour, la nouvelle bande d'agglomération obligera le service transport de TMM à recevoir 5 trains quotidiens. C'est dans l'ordre des choses en cette période de crise. En fait, un rythme plus rapide pourra être atteint lorsque la conjoncture passera à la hausse.

Comptons avec cela les approvisionnements en combustibles, les transports à la sortie, quelques transports intérieurs et l'on comprendra la complexité du travail réalisé à TMM; on comprendra aussi pourquoi la société dispose de 13 locotracteurs, en plus de son parc de wagons.

Pour le premier tas

Jusqu'à présent, nous n'avons parlé que d'un trafic régulier, quotidien, indispensable au fonctionnement permanent de l'outil sidérurgique.

Au moment de mettre en marche la nouvelle agglomération, il n'était pas question pour autant de suspendre l'ancienne: on n'arrête pas ainsi l'alimentation des hauts fourneaux. Il fallait par ailleurs libérer l'emplacement des anciens tas, reconvertis pour le stockage de coke. Un premier bedding devait donc être constitué dans des délais très brefs. Il fallait pour cela organiser le transport de quelque 35.000 tonnes de matières en surcharge du planning habituel de transports.

Avec la baisse de la conjoncture, TMM avait retiré de l'active un certain nombre de ses wagons. Pour faire face à cet approvisionnement massif, plus de 60 unités furent remises en service. Des wagons Fd auxquels la SNCB adjoignit, selon les nécessités, des Fads, wagons à trémies de grande capacité, proches des Fd. Les transports commencèrent le 13 octobre. A petit train, si l'on nous permet cette expression. Mais le 24, pour en arriver à bout dans un délai convena-

ble, une accélération brutale de la rotation était décidée. A ce moment, une concertation fut indispensable, entre les destinataires d'une part, les responsables de l'exploitation à la SNCB d'autre part. Le but en était de fixer à 24 heures le temps maximum de rotation.

Ce qui fut fait à la satisfaction de tous. Le 6 novembre, les 35.000 tonnes étaient en tas. Il suffisait de repasser alors au trafic normal pour entamer le deuxième tas.

Pour le chemin de fer, TMM a confirmé la confiance qui existait déjà de longue date. Pour TMM, le chemin de fer, dans une relation bien comprise, a prouvé sa volonté de suivre de très près les désirs de sa clientèle.

Aujourd'hui, la nouvelle agglomération fonctionne. Les opérations habituelles ont repris le dessus. Cinq trains complets arrivent chaque jour à TMM: un de France, quatre des ports belges. Plus d'un million de tonnes pour l'année.



1. Les wagons sur la fosse de déchargement.
2. A l'entrée du raccordement: un train complet arrive.
3. Un poste de commande unique pour toute l'usine.
4. Pour mieux décharger, un vibreur vient se fixer sur chaque wagon.
5. La rotopelle entame le bedding.

