



LE RAIL A LA COKERIE

Donc, les usines de la Providence s'intègrent à présent dans un ensemble appelé Thy-Marcinelle et Providence — TMP — avec cette particularité de posséder la seule cokerie du groupe en fonctionnement sur le site carolorégien (nous avons, dans ces pages, évoqué Carcoke, autre cokerie du Triangle).

Cette cokerie est alimentée en fines à coke à la cadence de 3.700 tonnes par jour, cinq jours sur sept. Il faut signaler que lors de la mise en fonctionnement de la nouvelle batterie de 26 fours, un sixième jour d'approvisionnement s'imposera.

Chemin de fer à 100%

Depuis octobre 1977, l'approvisionnement par bateaux, qui représentait environ 50% de l'enfournement, a été progressivement abandonné au profit du fer.

La modernisation des installations de déchargement était à l'étude dès 1973. Elle a abouti à

la réalisation actuelle cinq ans plus tard (la crise était passée par là). Si bien que maintenant, le chemin de fer assure, grâce à la nouvelle installation, 100% de l'approvisionnement en charbon de la cokerie de TMP.

Ligne 260

La ligne ferroviaire 260, à caractère exclusivement industriel, dessert les usines de TMP. Cette ligne relie la gare de Monceau à celle de Charleroi Ouest; elle est parsemée d'embranchements privés. Nous sommes allés voir le raccordement n° 4, établi à proximité de la cokerie, bien repérable de loin grâce à la bande transporteuse aérienne qui le relie à la cokerie même, comme un véritable cordon ombilical.

A vrai dire, rien de très spectaculaire ne se produit en surface: tout se joue dans la fosse de déchargement creusée sous les voies de raccordement; et sur la bande transporteuse, on ne perçoit quasi pas de mouvement.

Déchargement par gravité

La fosse est un grand trou, long de 50 mètres, d'une capacité de 500 tonnes, composé de huit compartiments mais d'une seule ouverture de fond.

Le profil de la fosse est presque celui d'une trémie: l'ouverture inférieure n'est plus qu'un rectangle étroit béant au-dessus d'une assise de béton.

Les wagons s'arrêtent au-dessus de la fosse, par groupes de trois, soit cinquante mètres environ; on les décharge par gravité, en ouvrant leurs portes latérales. La marchandise s'écoule dans la fosse, d'où elle sera reprise par tout un système d'évacuation et dirigée vers les bâtiments de la cokerie.

Deux extracteurs à socs

A la base, deux extracteurs à socs effectuent un aller et retour permanent tout au long des 50 mètres de la fosse; les socs s'enfoncent dans la mar-

chandise déposée sur l'assise de béton et en font couler une quantité déterminée sur une bande transporteuse en caoutchouc.

Des commandes de réglage permettent de modifier le débit comme on le souhaite: plus le soc s'enfonce, plus il emporte de charbon. A vrai dire, le débit d'évacuation atteint en moyenne 820 tonnes de charbon à l'heure.

Et commence alors le transport terminal: huit transporteurs (huit bandes successives) d'une longueur totale de 550 mètres, qui débouchent au sommet des silos de stockage et de dosage de la cokerie. Là, le charbon part directement dans le circuit de production du coke ou est entreposé provisoirement dans l'un des vingt silos d'attente. Tout cela s'effectue par un jeu complexe (encore que d'une utilisation aisée) de bandes transporteurs mobiles.

Un petit coup d'œil sur cette partie. Les 20 silos de stockage de 1000 tonnes s'ouvrent autour des 10 silos doseurs de 250 tonnes. Au-dessus de ces derniers, deux bandes transporteurs: l'une, sur châssis fixe, arrive de la fosse de déchargement, l'autre, sur châssis mobile, récupère le charbon arrivé sur la première pour le déverser dans le silo choisi. Autour de cette épine dorsale, deux bandes transporteurs mobiles viennent perpendiculairement achever le trajet vers les silos de stockage.

Disons encore que l'évacuation du charbon déchargé n'est pas permanente. Puisque certaines quantités partent tout droit dans les silos doseurs et d'autres vers l'entreposage, il faut, par moments, interrompre le circuit. Mais ces opérations demandent peu de temps: l'installation est toute neuve, très performante, et ses utilisateurs connaissent leur métier.

Trois trains par jour

Le déchargement d'un train complet — 1200 à 1300 tonnes — prend une heure quinze minutes à une heure trente. Cela tient, entre autres, à la capacité de la fosse (500 tonnes). Ajoutons à cela trois quarts d'heure d'évacuation en plus (à cause des interruptions dont nous venons de parler) et nous arrivons à un délai de deux heures ou un peu plus pour liquider un train entier.

La rame vide est reconduite en gare, et la même locomotive revient au raccordement 4 avec une nouvelle rame chargée. C'est la SNCB qui se charge de cette opération, mettant à la disposition de TMP une loco et son conducteur pendant le déchargement du train.

Tous ces éléments une fois combinés, il est facile de con-

clure que le déchargement des trois trains quotidiens (l'un venu de Campine, les deux autres d'Allemagne) occupe une journée de huit heures.

L'ouverture et la fermeture des wagons, nous le signalons pour être complets, sont opérées par deux agents de TMP, placés de part et d'autre de la rame.

Réchauffage

De l'avis des responsables du trafic, le système fonctionne impeccablement... si ce n'est quelques problèmes dus à l'humidité et surtout au gel.

Le raccordement se situe à proximité du canal. Par temps humide, il est donc plus handicapé que n'importe quelle autre installation. En particulier, la mise en marche des transporteurs en caoutchouc ne se fait pas facilement. Et puis l'hiver!... Le trafic a commencé en juin 1978. L'hiver dernier, le premier, donc, pour ces nou-

veaux utilisateurs, fut une épreuve pénible et en même temps une période prodigieuse. Le gel agglomérait les fines à coke au fond des wagons: matière gelée, portes bloquées... le déchargement d'un wagon prenait presque une heure entière. Une tuile, une grosse tuile. Les ingénieurs ont imaginé plusieurs solutions et arrêté finalement leur choix sur un mode de réchauffage des rames.

TMP vend du gaz de four à coke à une centrale électrique de la région. Pourquoi ne pas brancher sur la conduite une tuyauterie dont on placerait l'extrémité percée de trous à proximité des flancs des wagons, voire sous la chapelle formée par le dos d'âne? Veni, vidi, vici. La tuyauterie, amovible, a si bien fait ses preuves qu'elle est prête pour l'hiver prochain. Car elle permet, après 10 à 20 minutes de réchauffage, de procéder au déchargement.

Secours

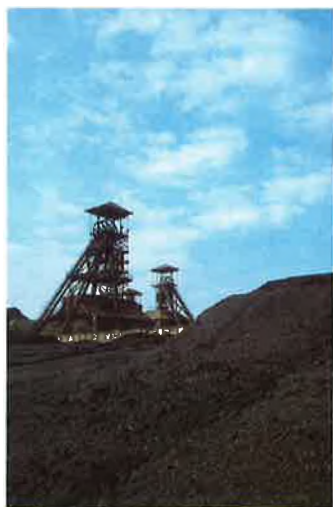
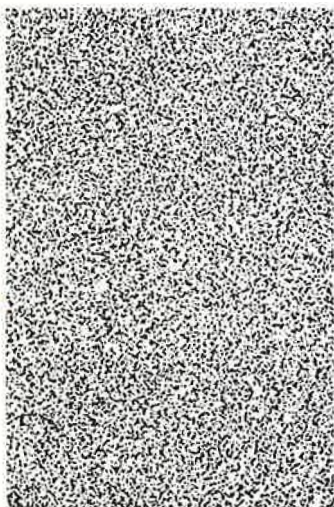
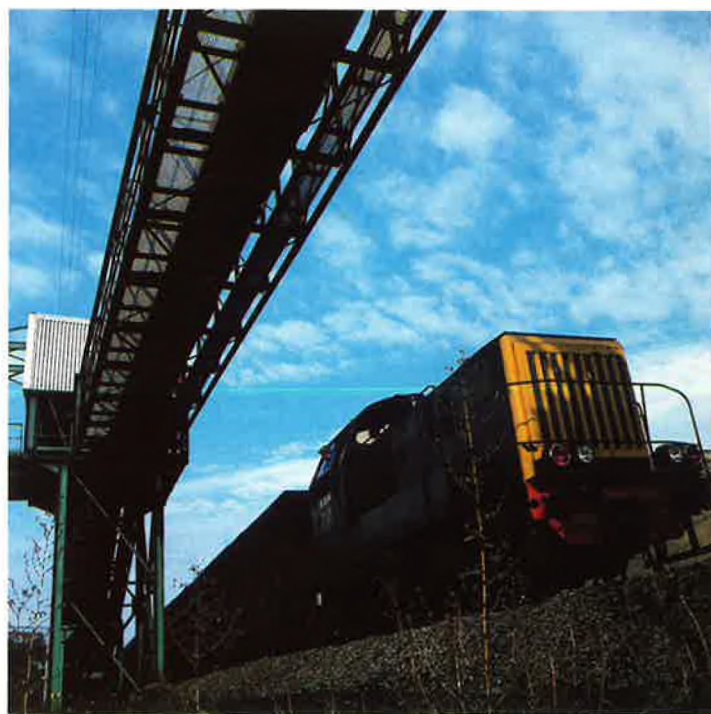
A deux pas de la fosse, le visiteur peut voir un stock de secours. Pourquoi? N'avons-nous pas dit que le chemin de fer est le mode d'acheminement le plus sûr? Si, mais outre qu'un incident technique n'y est pas totalement exclu, il n'entre pas seul en course. Que les charbonnages ne puissent pas expédier les trains complets prévus, et TMP se trouverait en rupture d'approvisionnement.

Un stock de réserve de 10.000 tonnes environ est donc prêt pour toute éventualité. Des pelles mécaniques y puisent le charbon et le chargent dans des bennes de camions; ces derniers vont alors, à quelques dizaines de mètres, le décharger dans les deux premiers compartiments de la fosse ferroviaire, aménagés à cet effet. Pratique et prudent.

Bonne santé

Les responsables de l'approvisionnement rêvent aujourd'hui de wagons dont on pourrait commander le déchargement d'un seul côté, pour gagner un homme; et aussi d'un système d'isolation de la chapelle de fond des wagons, sous le dos d'âne longitudinal, pour mieux protéger le chargement du gel, en plein hiver.

Soucis légitimes, sans doute, mais aussi signes de bonne santé du système mis au point. Lorsqu'on s'attarde à des aménagements aussi subtils, on peut croire que l'ensemble du processus donne toute satisfaction. Cela s'explique d'ailleurs sans peine: des horaires bien rodés, un matériel adapté au type de trafic, des installations efficaces: tout concorde pour que l'approvisionnement de TMP en fines à coke se déroule fluidement, régulièrement.



ment, avec une souplesse qui est tout à l'honneur du chemin de fer.

Le raccordement numéro 4 et son cordon ombilical.

Le stock de réserve, sur fond de nostalgie.

Vers les dix silos doseurs: le charbon arrive.



UNE SOLUTION ORIGINALE



Il ne faut pas s'étonner de voir passer, sur la ligne 260, des trains un peu bizarres, sortis d'une quelconque fiction cinématographique. D'ailleurs, ce n'est pas Hollywood sur Sambre mais TMP qui lance dans le sens rive droite/rive gauche, entre ses deux usines récemment fusionnées, ces rames un peu spéciales.

L'aciérie de la rive gauche étant plus performante, il fallait, pour en tirer le meilleur, l'alimenter intensément; autrement dit, lui fournir les lingots dont elle puisse faire des billettes ou des profilés.

Pas de problème pour transporter deb lingots par chemin de fer. Pas de problèmes apparents. Mais les amener à l'aciérie encore chauds, c'était réaliser une économie de temps et surtout d'énergie. C'était, plus précisément, gagner quelques heures de réchauffage dans un four à haute température. Il était bon d'étudier la question. Ce qu'on fit chez TMP.

Il fallait résoudre plusieurs problèmes dont un, parmi tous, s'avérait déterminant: la durée du transport. Perdre du temps, c'était courir le risque d'un trop grand refroidissement, et donc, perdre, en même temps, le bénéfice de l'opération.

Que fallait-il faire pour gagner du temps? Avant tout, éviter les deux ruptures de charge à prévoir sur le parcours de quelque 4 kilomètres. La SNCB et TMP possèdent des locomotives aux caractéristiques fort différentes. La configuration des voies privées et leurs rayons de courbure plus courts ne permettent pas la circulation des locos de la SNCB. Par ailleurs, les locotracteurs de TMP n'avaient pas des moteurs correspondant aux normes imposées par les che-

mins de fer pour circulation sur le réseau public. TMP a donc proposé d'adapter ses locomotives à la circulation sur les voies du réseau belge. Ce que la SNCB accepta. Restait à faire construire des wagons et, toutes mesures prises, toutes précautions prévues, lancer la première rame.

Les wagons, conçus pour le gabarit belge, sont des tombeaux d'une trentaine de tonnes, au fond recouvert de sable et de matière réfractaire pour recevoir une base métallique. Les lingotières y sont posées: des sortes de manchons fort épais en pyramides tronquées, ouverts aux extrémités. La fonte liquide y est coulée. Un couvercle vient fermer le tout au sommet: le train peut partir. A l'arrivée, les lingotières sont enlevées — c'est le démoulage — et les lingots encore chauds (et lumineux) repris par un pont spécial qui les dirige vers les fours Pitts.

Chaque wagon reçoit quatre lingotières où l'on coule (dans chacune) quelque 6 tonnes de fonte. TMP possède 28 wagons qui circulent par rames de 3 à 7, la meilleure solution étant la rame de 4 wagons, dont le chargement, l'acheminement et le démoulage se déroulent dans le temps idéal pour que les lingots arrivent à l'aciérie à la température voulue. Cela, c'est le fruit de l'expérience, des nombreux essais pratiqués avant d'adopter définitivement le système. En fin de compte, ce transport offre les mêmes conditions que si les lingots avaient été coulés sur place et refroidis avant traitement. Il faut compter une heure environ entre le début de la coulée et le démoulage.

La cadence de ces transports varie, selon la quantité de fonte

disponible. La circulation est prévue à horaires fixes, car il fallait trouver des créneaux suffisants pour le passage sur la ligne 260, qui reçoit aussi tous les minerais, les charbons, les aciers et les poches à fonte de TMP. La quantité quotidienne n'est pas fixe, mais on peut atteindre 45.000 tonnes par mois. En régime de transport exceptionnel, évidemment, étant donné la température dégagée par la rame et la vitesse réduite (20 km/h) à laquelle elle peut circuler.

Une solution devait être trouvée: on a bien transporté de la fonte liquide en wagons torpillés. Pourquoi pas des lingots chauds? Si TMP a dû, pour y arriver, engager des études longues et précises, la SNCB, pour sa part, a, selon les termes mêmes du responsable transports de TMP, montré "énormément de doigté, de souplesse et de bonne volonté" pour réaliser cette opération. Une jolie fleur à mettre au chapeau commun sidérurgie/chemin de fer.

