

# LE 13ème TRAVAIL D'HERCULE

Chaque année, la SNCB transporte plusieurs millions de tonnes de produits de carrière. En acheminant les richesses minières de notre pays à travers l'Europe, le rail concourt au développement et à l'expansion des derniers géants industriels de notre pays.



**R**iche de 8.800 emplois et d'un chiffre d'affaires de 40 milliards, le secteur de l'industrie extractive et des carrières représente une force économique incontournable. Mais que recouvre exactement le secteur de l'industrie extractive ?

Quelque 500 entreprises concentrées à 92 % dans le sud du pays, qui exploitent calcaire, dolomie, porphyre, grès, gravier, marbre et silex.

Matières premières de base de notre système économique national, les produits issus de

nos carrières ne sont pas tous destinés à l'étranger. La Belgique en fait un usage considérable, que l'on parle de la chaux en sidérurgie ou dans l'industrie papetière, du ciment ou du porphyre dans le bâtiment, ou encore du carbonate de calcium mélangé aux dos en latex des tapis industriels. Les applications sont multiples et en plein devenir. D'autres chiffres sont tout aussi révélateurs de l'importance des carrières en Belgique. Les professionnels estiment ainsi que chaque habitant "consomme" annuellement 6 tonnes de granulats et 547 kilos de ciment. Autre donnée parlante: par tête d'habitant, la Wallonie n'est rien moins que le premier producteur de chaux au monde.

## Production moderne

Dans la logique économique, appelant à une meilleure pro-

ductivité, mais également pour répondre à des normes toujours plus strictes en matière de qualité, de sécurité et d'hygiène, le secteur des carrières a vécu de nombreuses innovations technologiques importantes.

Prenons l'exemple de l'industrie métallurgique.

Actuellement, le processus utilisé dans les hauts fourneaux utilise de la castine (1) pour transformer le minerai de fer en fonte. Dans les convertisseurs et les fours électriques où la fonte se transforme en acier, la chaux vive intervient finalement pour se combiner aux impuretés nuisibles à la qualité du métal. Si la sidérurgie se tourne peu à peu vers les fours électriques, un processus qui consomme moins de chaux, les producteurs ne s'en inquiètent guère. Les nouveaux marchés ne sont pas rares. Ainsi aux Pays-Bas et en Allemagne où, suite aux pres-



sions des mouvements écologiques, de nombreux secteurs utilisent désormais la chaux pour désulfurer les fumées de rejet. Et ces exemples de renouvellement de marchés se retrouvent dans chaque secteur.

Contrairement à ce qu'on pourrait croire de prime abord en visitant une carrière, ce secteur est technologiquement et particulièrement pointu. L'époque des casseurs de pierre, les "cayoteux" en patois du Hainaut occidental, est depuis longtemps révolue. Et si on n'a toujours rien trouvé de mieux que les explosifs pour décrocher les pans de roche, les procédés qui suivent, tant mécaniques que chimiques, sont très sophistiqués. Récoltées par des chargeurs (de 45 à près de 150 tonnes par camion !), les roches sont transportées et déversées dans des concasseurs avant d'être concassées puis soigneusement lavées et criblées, en fonction des exigences de leurs différents usages.

## LE 13ème TRAVAIL D'HERCULE

Chaque client peut avoir des exigences très différentes pour un même produit. Dans le cas du porphyre par exemple, la SNCF exige que le ballast soit préalablement lavé de manière à éliminer les poussières. Parce qu'il s'agit d'une des roches les plus dures au monde, les poussières qui s'envoleraient à chaque passage du TGV viendraient se reposer sur les rails et s'incruster dans le métal sous le poids du train suivant. Résultat : des vibrations désagréables pour le matériel et les passagers. Dans l'industrie de la chaux, les producteurs sont particulièrement concernés par les qualités physiques et chimiques de leurs produits. Plusieurs contrôles sont effectués en cours de fabrication: fluorescence (contrôle de la qualité chimique), absorption atomique (détermination d'éléments mineurs, comme les métaux lourds présents dans le produit), granulométrie (contrôle des poudres) et surface spécifique (caractéristique de la structure des particules). Autrement dit, chacune de nos carrières dispose d'un véritable laboratoire chimique et physique pour effectuer ses analyses.

### Terres de contraste

C'est sans doute là que réside le côté le plus impressionnant dans ce secteur. D'une part, on fait sauter des dizaines de milliers de tonnes de pierre, d'autre part on analyse la structure d'une particule. Au centre de la carrière, des camions dantesques transportent des pans de rocher et en

fin de chaîne, ce sont des poudres mesurées au micron qui partent chez le client. Cette capacité de gérer l'infiniment petit et le colossal, de faire voisiner l'analyse atomique avec les consoles de contrôle de fours prométhéens charriant des tonnes de minéraux, tout cela présente un aspect particulièrement fascinant.

### Faible valeur ajoutée

Cette dichotomie se retrouve dans le transport des différentes matières: il s'agit de prendre en charge des tonnages importants tout en garantissant des conditions de transport extrêmement strictes. A cet égard, le fer peut offrir ses qualités de fiabilité, de régularité et de sécurité tout en contribuant à la protection de l'environnement.

Tous modes de transport confondus, B-Cargo réalise 3 % du tonnage total des minéraux et matériaux de construction transporté en Belgique. Exprimée en tonnes-kilomètres, la part de marché du chemin de fer s'élève à 6 % dudit secteur. Il est également intéressant de noter que 80 % des produits de carrière expédiés par B-Cargo sont destinés à l'exportation.

Tanguy de Ghellinck, chef de marché "produits de carrière et non ferreux" explique: "Si le rail facilite grandement ce type de transport, il faut souligner qu'en raison de leur faible valeur ajoutée, les produits de carrière sont particulièrement sensibles aux coûts de transport. Les infrastructures de chargement et déchargement des wagons ainsi que la

construction d'un raccordement privé nécessitent certains investissements de la part des industriels. A l'évidence, par rapport à l'ensemble des entreprises équipées pour recevoir et expédier des wagons - grosses industries ou installations portuaires par exemple - notre part de marché est appréciable".

Dans l'univers des transports, rien n'est jamais définitif. Ainsi, les récentes restrictions décidées en Suisse et en Autriche à l'encontre des transporteurs routiers internationaux sont autant d'atouts en faveur du rail.

Cependant, à moyen terme et en dehors de toute considération conjoncturelle, on peut s'attendre au mieux à une stabilisation du trafic de chaux à destination de certains producteurs d'acier du Benelux au fur et à mesure de l'apparition des fours électriques.

Cela étant, le transport ferroviaire de produits de carrière a encore de beaux jours devant lui. Le recul de consommation de chaux par les sidérurgistes pourrait être partiellement compensé dans les applications écologiques, un domaine porteur de nos jours. De plus, à côté du transport conventionnel, l'option rail-route



Tanguy de Ghellinck  
Chef de marché

progresses dans les esprits. Il ne serait donc pas étonnant de retrouver d'ici quelques années la souplesse du camion renforcée par la capacité du rail de transporter des marchandises pondéreuses sur moyennes ou longues distances. Mais cela, c'est déjà une autre histoire.

(1) La castine est le calcaire le plus pur que l'on puisse extraire d'une carrière. Finement broyé, il a une faible teneur en soufre et alcalis.

## PORTE-PAROLE DU SECTEUR

La FEDIEX (Fédération des Industries extractives et transformatrices de roches non combustibles) est une fédération professionnelle patronale à vocation régionale et nationale. Elle regroupe l'ensemble des entreprises du secteur et les représente auprès des instances internationales et européennes.

## TRÉSORS ENFOUIS

Les richesses du sol belge ne se limitent pas au charbon. Heureusement ! Sans les produits de carrière, de nombreux secteurs industriels ne pourraient se développer sans importer leurs matières premières de base. Ce qui nuirait considérablement à leur rentabilité. La Belgique industrielle de cette fin de siècle utilise ses ressources naturelles dans neuf domaines principaux.

- Sidérurgie: transformation du minerai de fer en fonte; élimination des impuretés;
- Métallurgie des non-ferreux: précipitation de la magnésie; séparation dans la production de calcium métal, de cuivre, de zinc, de plomb, d'or, d'argent, de nickel et d'uranium; production d'aluminium;
- Verrerie: constituant du verre plat, du verre creux, de la fibre de verre, du verre optique, de la laine de verre, etc.;
- Bâtiment (chaux, carbonate de calcium): liant des mortiers ou des ciments purs; briques silico-calcaires; bétons cellulaires; granulats calcaires;
- Route et génie civil: les pierres et les sables calcaires, soigneusement calibrés, sont utilisés massivement pour construire des digues et des routes, produire du béton et des asphaltes et ce, surtout en milieu chimiquement agressif (collecteurs d'eaux usées);
- Matière de charge et agent blanchissant: agent blanchissant du papier; charge minérale des peintures, pigments; renfort des dos en latex des tapis industriels; agent déshydrateur et accélérateur (vulcanisation) dans l'industrie du caoutchouc; agent abrasif pour les plastiques;
- Protection de l'environnement: traitement des eaux domestiques ou industrielles; traitement des boues; traitement des fumées;
- Agro-alimentaire: chaulage des sols et forêts; industrie des engrais; désinfection du bétail; alimentation humaine et animale (agent conservant, déshumidificateur, apport en calcium); sucrerie (purification du sucre);
- Chimie: réactif; modification du pH; régénération, etc.