

ALZ : 320.000 tonnes et pas 1 km à vide

ALZ a vu le jour en 1961. Ce producteur d'acier inoxydable installé à Genk, en Campine, a connu en 26 ans d'existence plusieurs phases de développement, la plus récente étant en cours.

Partie d'une ligne de laminage à froid, l'usine en aura une seconde en 1990. Le four initial, d'une capacité de 50 tonnes par coulée, sera incessamment remplacé par un autre, beaucoup plus moderne.

Ces développements répondent à la croissance du marché. A l'heure présente, les experts estiment que la demande d'acier augmentera encore de 3% l'an environ jusqu'en 2000. D'autre part, un four plus moderne dispensera ALZ d'acheter à d'autres producteurs le complément de semi-produits indispensables pour la pleine utilisation de ses lignes de finition.

L'actionnariat d'ALZ a été sensiblement modifié en 1987. La propriété de l'usine est actuellement partagée entre les grou-

pes Sidmar et Klöckner, le premier cité détenant 60% des parts.

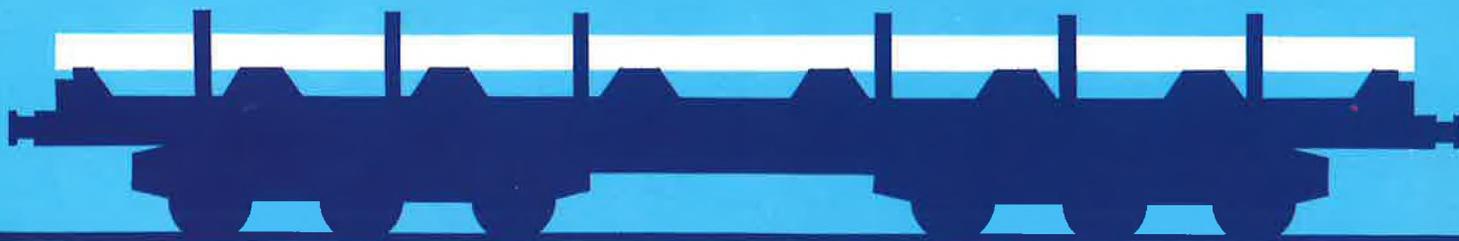
L'actuel effort d'investissement, portant sur un montant supérieur à 7,5 milliards de nos francs, permettra de porter de 150 à 250.000 tonnes la production annuelle d'acier brut et de réaliser ainsi 200.000 tonnes de produits finis laminés à chaud et/ou à froid confondus. Elle entraînera en outre une augmentation corrélative des besoins en matières premières. La mise en service de ces investissements devrait avoir une influence favorable sur le personnel occupé dont l'effectif actuel est de 800 personnes.

Notons encore qu'ALZ exporte près de 95% de sa production et que ses produits servent aussi bien dans le domaine de l'architecture que dans celui de la construction navale, du matériel de transport, de l'industrie brassicole, alimentaire, chimique, papetière, nucléaire ou pétrolière.



La réalisation de ces investissements aura des répercussions favorables sur le trafic assuré par la SNCB pour ALZ. C'est à Noël Crijns, chef de produit au département Marketing-Ventes de la SNCB, que nous avons demandé de brosser le tableau de l'avenir.

Noël Crijns: Nous attendons, en 1988, lorsque le nouveau four aura été mis en fonctionnement, une croissance du trafic de l'ordre de 10 à 11% par rapport à 86 et 87. Notre trafic actuel avoisine les 320.000 tonnes, ce qui peut étonner pour une production de 150.000 tonnes alors que nous sommes peu présents en aval, les expéditions de produits finis se faisant par petites quantités.



BRÈME

CHÂTELET

GAND

Informations SNCB: *Comment cela va-t-il s'organiser?*

Noël Crijns: Outre des aménagements en gare de Winterslag, afin d'absorber cette croissance sans difficultés techniques, nous apportons dans le trafic inter-usines d'ALZ une logistique intéressante. Avec la Deutsche Bundesbahn notamment, nous avons choisi pour réaliser le trafic belgo-allemand un wagon de type Sahmms. C'est un wagon à six essieux, à berceaux, pour le transport de coils laminés à chaud (transportables sans toiture), admis aux charges de 22,5 tonnes par essieu, et qui possède une particularité essentielle: les arêtes entre les berceaux portent des traverses qui autorisent, à défaut de coils, le transport de produits plats longs. De la sorte nous pouvons, au moyen d'un effectif de wagons bien dimensionné, réaliser un trafic aller-retour sans qu'un kilomètre soit parcouru à vide.

Informations SNCB: *C'est la rotation idéale...*

Noël Crijns: En quelque sorte. De Genk partent les brames, posées sur les arêtes des berceaux. A l'arrivée, des coils prennent la place des brames. La polyvalence du wagon permet de former des trains complets en rotation ininterrompue entre les centres de travail, et de proposer des prix satisfaisants pour la SNCB

et compétitifs du point de vue d'ALZ.

Informations SNCB: *Si bien que les wagons roulent exclusivement pour ce seul client.*

Noël Crijns: Il s'agit de wagons-réseau. Nous pouvons donc les utiliser au gré des besoins. Mais dans la logique pure du système, c'est bien d'exclusivité qu'il s'agit.

Informations SNCB: *Et à l'avenir?*

Noël Crijns: Nous prévoyons donc une croissance de ce trafic en 1988, car la production d'acier brut va augmenter progressivement. A terme, le trafic pourrait carrément doubler. Et je ne parle ici que des acheminements prévus par contrat SNCB/ALZ, car il existe d'autres transports ferroviaires dans le cadre d'autres contrats. En pratique, c'est le trafic intérieur qui augmentera le plus: de Genk, nous ne couvrons que 72 kilomètres vers la frontière allemande, mais Carlam est à 113 kilomètres et un flux sur Sidmar amènerait un nombre élevé de tonnes-kilomètres.

Informations SNCB: *Vous parlez ici en termes de recette belge!*

Noël Crijns: Comme tout chef de produit qui se respecte. Mais j'accorde autant d'intérêt à l'aspect logistique de ce trafic, à l'adéquation du Sahmms et à la

possibilité, grâce à celui-ci, de comprimer les coûts d'ALZ et de faire la preuve incontestable de notre compétitivité.

Informations SNCB: *Ce n'est pas un cas exceptionnel...*

Noël Crijns: C'est de toute façon un bon cas. Et en même temps la démonstration que le chemin de fer, en adaptant ses outils, est en mesure de répondre parfaitement aux besoins qui se font jour. D'autres producteurs auront d'autres problèmes. A eux de nous les exposer: nous élaborerons avec eux les solutions les plus appropriées et les plus performantes.

Informations SNCB: *A quoi tient ce trafic élevé?*

Noël Crijns: Il s'agit d'un trafic inter usines. ALZ ne possède pas de ligne de laminage à chaud. Les brames produites à Genk sont donc laminées à façon, soit par Klöckner à Bremen, soit par Carlam à Chatelet. En retour de Bremen ou de Chatelet, ALZ reçoit des bandes à chaud qui sont décapées puis laminées à Genk pour en faire un produit tout à fait fini.

Informations SNCB: *L'augmentation de capacité de l'aciérie entraînera donc un surplus de trafic...*

Noël Crijns: Il y aura probablement peu d'augmentation des échanges avec Bremen, du moins dans un premier temps. L'augmentation devrait essentiellement se faire sentir en Belgique, sur les relations Genk-Chatelet (pour Carlam) et sans doute Genk-Zelzate (pour Sidmar). Nous espérons aussi intervenir dans l'approvisionnement du parc à mitrilles dont l'aménagement dans l'optique de la croissance table surtout sur l'utilisation du rail.



Le wagon Sahmms

Longueur de chargement: 15 m.
Largeur de chargement: 2,5 m.
7 berceaux.
8 traverses d'arête.
Charge maximale en C: 65 tonnes.

