



UN TERRIL DÉMÉNAGE PAR CHEMIN DE FER

LES terrils, jadis signes de richesse et de prospérité économiques, ne font plus aujourd'hui qu'enlaidir les paysages. Aussi a-t-on mis en branle une politique « d'assainissement des sites charbonniers et d'aménagement du territoire » en vue notamment de faire disparaître ces « montagnes » artificielles. Or, il se fait que leurs schistes peuvent servir à l'assiette des autoroutes et, précisément, en ce qui concerne le Borinage, de l'autoroute de Wallonie (E 41) qui, avec son prolongement vers Quiévrain (A 22), rejoindra les autoroutes françaises E 10/E 41 dans la région de Valenciennes.

Selon les entrepreneurs, le camion devait être le moyen de transport le plus rentable, le plus pratique et le plus rapide pour amener la matière première à pied d'œuvre. On vit donc des armadas de véhicules, chargés de 10 à 30 tonnes de déchets charbonniers, encombrer 24 heures sur 24 les routes boraines reliant les lieux de chargement et de déchargement.

Ces « navettes » auraient duré longtemps si des plaintes n'avaient été formulées : les routes se détérioraient, les poussières se transformaient en une boue tenace et dangereuse à la moindre pluie ; à Wasmes, des maisons d'habitation se lézardèrent même.

Les autorités responsables — l'Association intercommunale pour le Développement et l'Aménagement du Centre et du Borinage — durent revoir le problème

et imposèrent d'autres itinéraires, avec pour conséquence de contrarier la rotation des camions. Le prix de revient s'en ressentit, et les entrepreneurs pensèrent à ce bon vieux chemin de fer.

Grâce à des horaires appropriés, à des wagons spéciaux F.A.D.S. autodéchargeurs, à des engins de traction adéquats, à une adaptation des voies, un « premier morceau » fut confié au rail : 350.000 mètres cubes ou 600.000 tonnes à transférer de Warquignies — à partir de l'ancien terril des charbonnages d'Hornu-Wasmes (10 millions de mètres cubes) — jusqu'à Boussu et Hautrage.

A Warquignies, on transforma une voie principale désaffectée depuis peu en voie de chantier de chargement : deux rames de 18 wagons F.A.D.S. ont été réservées à ce trafic. Elles passent devant une « trémie » de chargement ; les wagons s'arrêtent tour à tour pour recevoir le chargement de deux camions — deux fois 28 tonnes de schiste, soit 56 tonnes —, masse qui représente la charge autorisée d'un wagon. On obtient ainsi environ 1.000 t net par train.

Deux camions « navettent » entre le terril et la trémie de chargement, située à 300 mètres environ. Au terril, un tracteur avec pelle chargeuse arrache en une opération 4,5 t de schiste. Le chargement des 18 wagons F.A.D.S. est réalisé en moins d'une heure trente.

Chargement d'un train à Warquignies.



Le premier chantier de déchargement est situé entre Boussu et Hautrage, en bordure de la voie principale de Tournai vers Saint-Ghislain. Une voie a été posée sur un remblai ; le train sous charge est encadré de deux diesel qui amènent la rame à l'endroit prévu. Les wagons autodéchargeurs sont vidés les uns après les autres : le schiste tombe de part et d'autre de la voie, où il est repris par des bulldozers pour être rechargé dans des camions qui vont le déver-

ser un peu plus tard à son emplacement définitif.

Les deux chantiers sont distants l'un de l'autre de 7 km.

En première phase, cinq rames chargées, soit quelque 5.000 tonnes de matières, ont circulé en 24 heures ; en seconde phase, six rames de 20 wagons (6.500 t environ) ont assuré le service pendant la même période.

G. F.

Chargement d'un wagon à Boussu.

