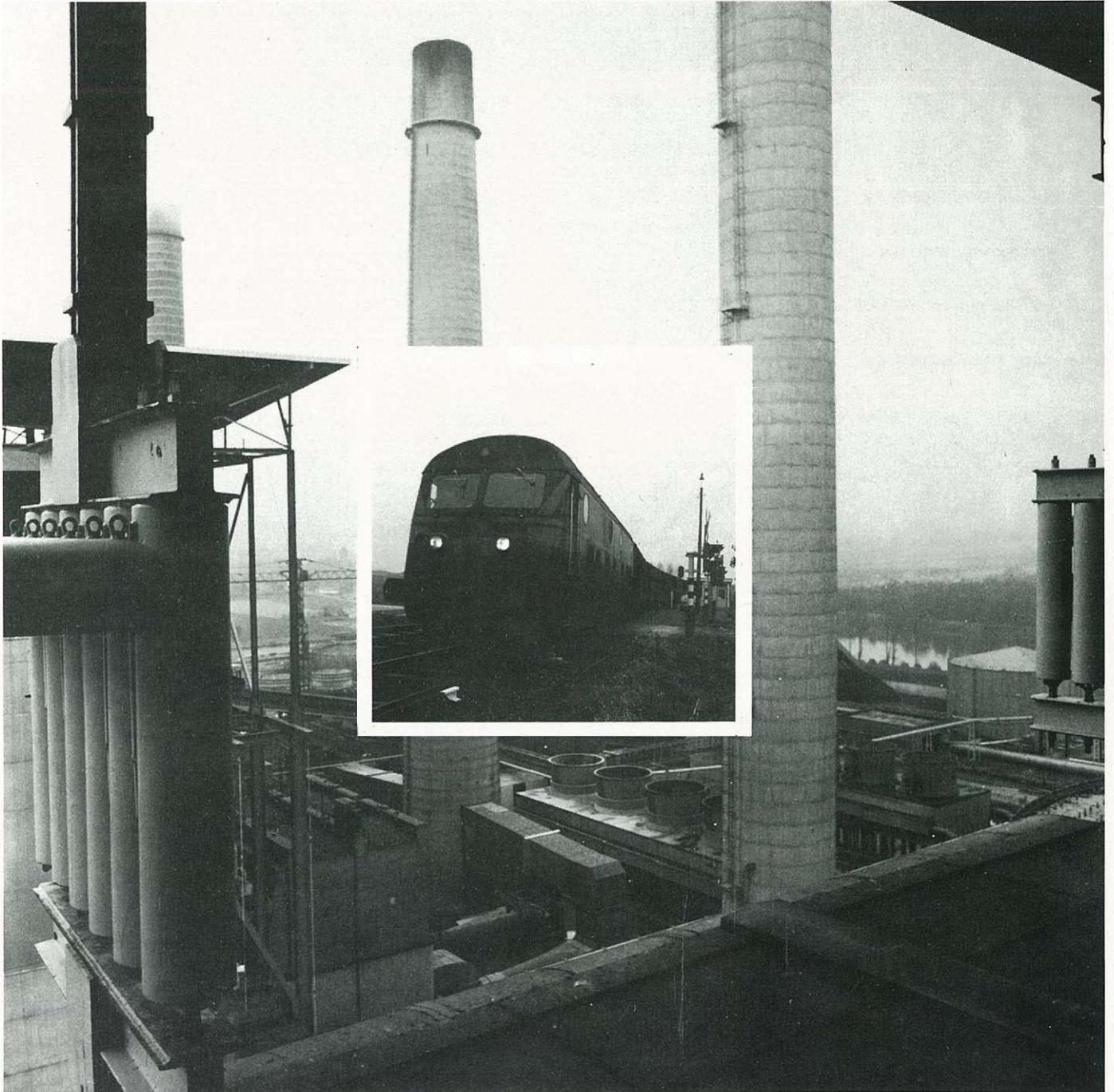




RUIEN: 2 TRAINS PAR JOUR ET BIENTOT PLUS



Une centrale électrique classique comme celle de Ruien, appelée aussi centrale thermique, produit de l'électricité en brûlant un combustible solide ou liquide, charbon ou fuel extra-lourd. Notons que le charbon est préalablement broyé, pour devenir une poussière que l'on mélange à de l'air chaud pour obtenir dans le brûleur une combustion idéale. Cet-

te combustion produit dans une chaudière de la vapeur qui actionne une turbine. Celle-ci commande à son tour le mouvement d'un alternateur. L'électricité obtenue prend dans un transformateur la tension voulue pour la distribution. Ce schéma de travail, précisons-le, est similaire dans une centrale nucléaire où seule la source d'énergie primaire diffère.

La centrale Intercom de Ruien a grandi progressivement. La première étape fut la construction en 1957/58 de deux unités de 60 megawatts, c'est-à-dire deux ensembles jumeaux composés d'un brûleur, d'une chaudière, d'une turbine, d'un alternateur et d'un transfo. En 1964, deux unités de 130 megawatts venaient s'ajouter, sui-

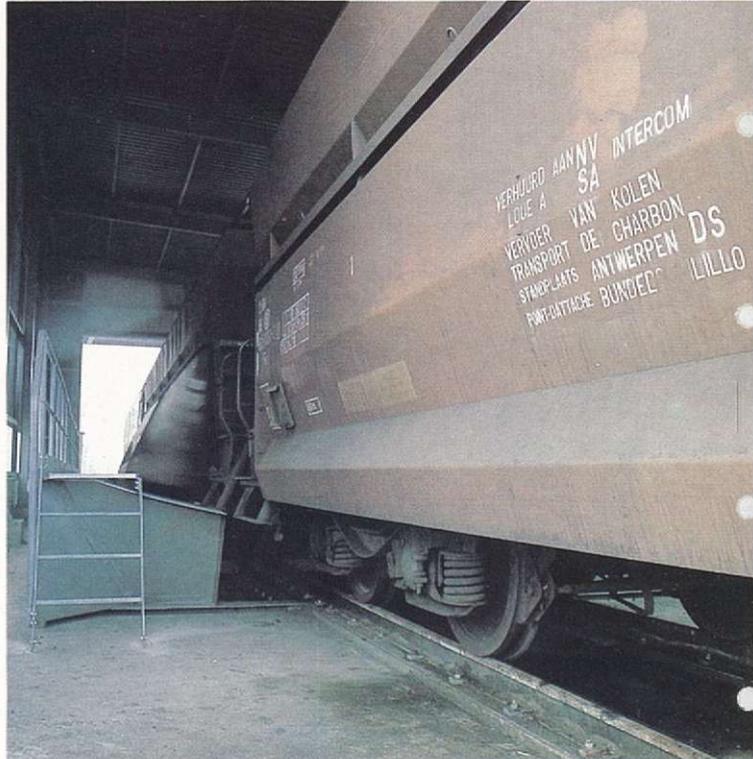
1



2



3



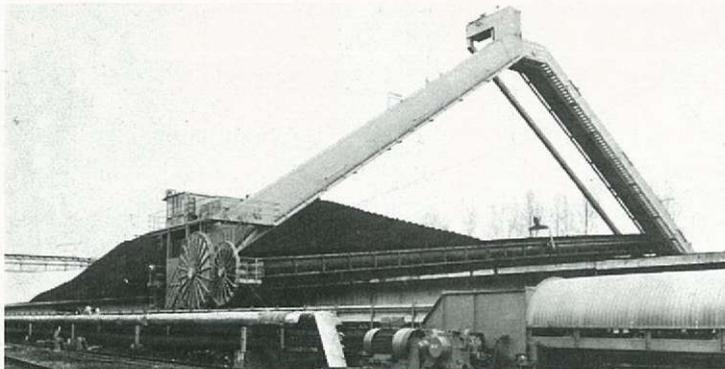
1. Chaque jour, 2 trains de 22 wagons Fals.

2-3. Déchargement rapide sur la fosse.

4. Intercom-Ruien, reconvertie au charbon.

5. Un stock à l'équipement moderne.

5



6

6. De la fosse... vers le stock.

7. Le "stacker" pour l'entreposage.

8. Transformateur.

9. Le contrôle, univers des p'tits boutons.

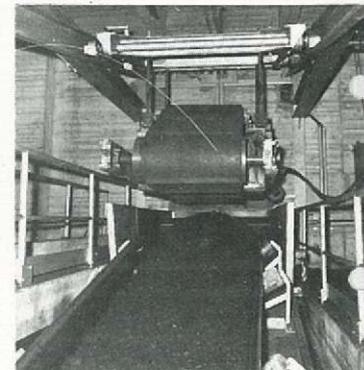
10. L'extracteur magnétique de "parasites" métalliques.

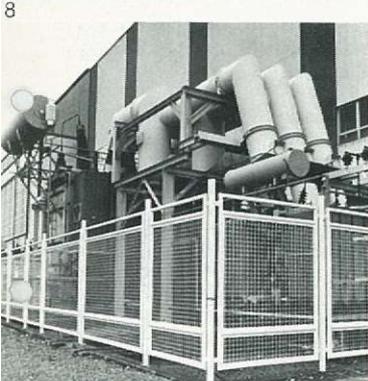
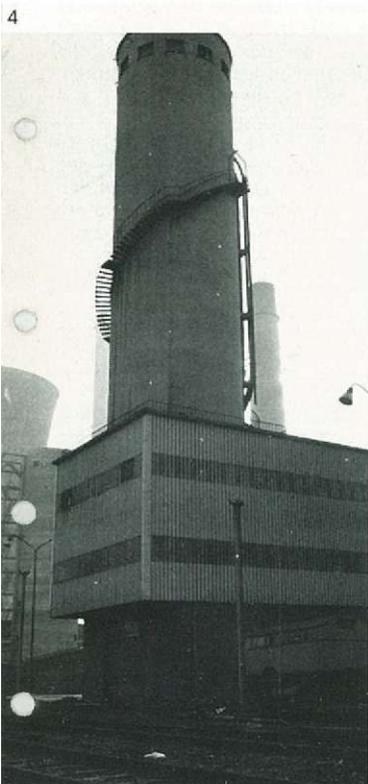


9



10





vies, 10 ans plus tard, de deux unités de 300 megawatts.

A l'origine, on pensait ne brûler que du charbon à Ruien, et les unités I et II fonctionnèrent d'abord de cette manière. L'unité IV, mise en service avant la III, a brûlé aussi du charbon pendant quelques mois. Mais la III, conçue pour la houille, fut convertie, avant même d'avoir fonctionné, à l'usage de fuel extra-lourd.

La charnière charbon/fuel se situe en 1968. Deux ans plus tard, les quatre unités brûlaient du combustible liquide, et le charbon avait totalement disparu de la centrale, pour la seule raison qu'il devenait trop cher et que les produits pétroliers constituaient l'avenir de la production d'électricité. Les unités V et VI furent donc irrévocablement vouées au fuel.

Cette conversion au mazout fut "radicale" à Ruien: tout ce qui avait trait au charbon fut démonté, revendu. Les broyeurs, les bandes transporteuses, tout cela disparut du paysage, les surfaces de stockage du charbon furent investies par les tanks à fuel, etc. Aujourd'hui, le retour au charbon, induit par le renversement du rapport de prix, est vécu à Ruien avec plus de sagesse et de prévoyance: on veille à pouvoir passer d'un combustible à l'autre en l'espace de quelques heures. L'unité I a déjà acquis cette polyvalence.

La reconversion au charbon n'est pas le fait d'une décision isolée d'Intercom Ruien. Elle a été décidée avec le Pool des Calories, l'acheteur et distributeur des combustibles à l'ensemble des centrales belges. Elle entre dans le cadre d'une politique nationale axée sur un équilibre énergétique plus favorable.

Ruien se voyait donc obligée de se rééquiper pour recevoir et utiliser le charbon d'une manière efficace. On y a fait construire une fosse de déchargement moderne, placer des bandes transporteuses, aménager une surface de stockage et placer de nouveaux broyeurs. Cet équipement est identique à celui qu'on avait démonté voilà un peu plus de 10 ans, mais en plus vaste et en plus

actuel. La fosse de déchargement, par exemple, permet le déchargement massif et rapide de wagons Fals (nouvelle numérotation des wagons Fads), véhicules de grande capacité. Puisque tout le charbon est acheminé par chemin de fer, la fosse est grande et le stockage prévu pour une réserve de 50.000 tonnes.

Deux trains de 22 wagons Fals sont actuellement déchargés chaque jour à Ruien. La première unité reconvertie (celle de 60 megawatts) consomme une moyenne horaire de 20 tonnes de charbon, soit près de 500 tonnes par jour. Des 2.400 tonnes déposées par les deux trains complets, 1.900 ne sont pas brûlées dans la journée: on les dirige vers la réserve, pour constituer un stock aussi important que possible au moment où le prix d'achat reste très avantageux. De la bonne spéculation, en somme.

La fosse de déchargement, construite sur mesure par Manutention Bodart, dont c'est la spécialité, permet de décharger un train entier en une heure environ. Dans l'optique d'un accroissement substantiel du trafic, ce n'est pas un luxe inutile. En effet, on s'attend à recevoir un troisième train quotidien dès le mois de juin prochain, et un quatrième à partir de novembre. L'équipement comprend encore un pont peseur électronique sur lequel les wagons passent à la vitesse de 5 à 7 km/heure et sont pesés automatiquement: encore un moyen de travailler vite.

A Ruien, on se félicite de cette collaboration avec le chemin de fer. C'est que la SNCB a, pour ainsi dire, mis les petits plats dans les grands. Toutes les difficultés techniques ont été résolues. Seuls quelques petits problèmes de timing et d'horaires sont apparus, l'équipe de manutention travaillant de jour. Mais la SNCB a réagi: les rames de wagons sont à présent mises à disposition sur le raccordement en service de jour, tout simplement. Le personnel ferroviaire local avait, avant l'arrivée du premier train le 1er octobre 1980, travaillé à l'organisation du trafic, comme nous l'a expliqué le chef de gare d'Audenarde, qui assure la desserte de la centrale. Cette étude avait porté sur trois grands points:

- les problèmes de chargement dans les ports d'Anvers et de Gand;

- les problèmes techniques du trafic sur la section de ligne Audenarde - Leupegem - Ruien. Des estimations furent faites sur base de situations antérieures pour obtenir un horaire réaliste. Et des aménagements furent apportés à l'infrastructure;

- enfin, les problèmes de déchargement, étudiés et résolus de concert avec les responsables de la centrale.

Habituellement, dans la desserte des usines raccordées au réseau, le chemin de fer conduit les wagons à l'entrée du raccordement et le client se charge de la traction sur son "territoire", à moins qu'il n'ait acheté au chemin de fer cette prestation complémentaire. Dans le cas de Ruien, comme dans celui d'autres centrales électriques, l'accord global conclu entre la SNCB et le Pool des Calories prévoit un service de porte-à-porte. Ce sont donc des cheminots qui manœuvrent les rames de wagons dans l'enceinte de la centrale.

Tout va donc bien. Enfin presque... l'avenir présente quand-même quelques zones d'ombre, comme nous l'a expliqué le responsable de la centrale qui nous recevait.

"Notre avenir est lié à la problématique internationale de l'énergie. Pour l'instant, le charbon, livraison comprise, coûte environ moitié moins cher que le fuel extra-lourd. Pour combien de temps... c'est la grande question. Je crois que les années glorieuses du pétrole sont révolues, à jamais. Nous nous adaptons donc à l'évolution actuelle. C'est un problème difficile pour les électriciens: ils ne savent pas exactement dans quelle direction investir. Le prix du charbon commence déjà à monter. Mais quelle sera, demain, l'évolution du rapport des prix charbon/pétrole? Jusqu'à la guerre Iran-Irak, les produits pétroliers manifestaient une tendance à la baisse; aujourd'hui, ça repart en montée. Une seule chose est certaine: tout cela change trop vite".

N.D.L.R. Nous avons, tout au long de l'article, parlé de "Ruien", pour la facilité. En fait, depuis la fusion des communes, la centrale se trouve sur le territoire de Kluisbergen.