

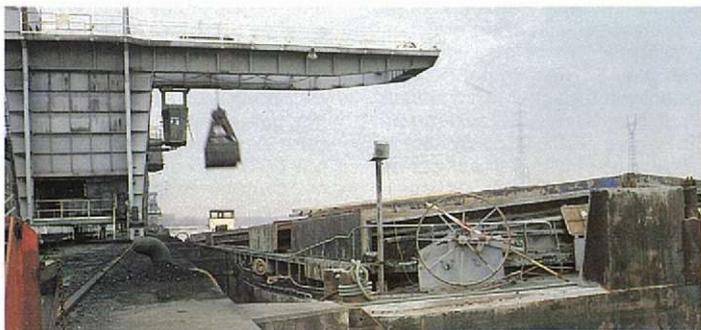
# CENTRALES ELECTRIQUES



## SCHELLE: du charbon par camion, bateau et train



1



2



3

La centrale EBES de Schelle, implantée au confluent de l'Escaut et du Rupel, entre les bassins industriels d'Anvers et de Bruxelles, est sans conteste, avec celle de Mol, dont nous parlions dans notre précédente édition, l'une des plus importantes du pays. Son approvisionnement en sources d'énergie primaire est rendu singulièrement facile et économique par sa situation proche des grandes voies de communication. Les trois modes traditionnels de transport, rail, voie d'eau et route, conjuguent d'ailleurs leurs efforts dans ce sens.

La proximité du port d'Anvers favorise l'emploi de charbon importé. Celui-ci représente environ deux tiers de la consommation totale, le tiers restant provenant de la production belge. Le grand appétit de la centrale ne fait aucun doute: elle a dévoré 764.000 tonnes de charbon en 1978 - ce fut un record absolu à Schelle et en Belgique - 752.000 l'année dernière. Une telle consommation suppose un approvisionnement massif et ininterrompu. Un tiers environ arrive en transport fluvial par l'Escaut via un quai de déchargement équipé d'installations appropriées et d'un système de bandes transporteuses.

Le rail se charge de la moitié environ de l'acheminement. Les trains empruntent une ligne industrielle qui court de la gare de Niel jusqu'à la centrale. Cinq jours par semaine, deux rames complètes de 1.000 tonnes s'arrêtent sur le raccordement. Les wagons autodéchargeurs sont vidés au-dessus d'une fosse.

Tout comme les péniches et barges poussées, les trains sont chargés à Anvers par SGM. A la centrale, le déchargement peut déboucher dans deux directions: soit celle d'un réseau de bandes transporteuses qui conduisent le charbon au stock (240.000 tonnes de capacité), soit la voie directe vers les silos du circuit de production.

La route, pour sa part, achemine 15% du charbon acheté, en rotation entre la centrale et les mines de Zolder. La transporteur routier est un vrai spécialiste du charbon des centrales, puisqu'il

assure aussi l'approvisionnement de la centrale de Mol (trajet terminal avec bennes basculantes amovibles). Ses camions benent leur chargement au stock d'où des engins d'extraction assurent le transfert vers un outil de production très efficient.

Cet outil fut mis en place en trois grandes phases. La première débute en 1928 avec la mise en service de ce qu'on appelle la Centrale I, plusieurs groupes alimentés au charbon jusqu'en 1957, année de la conversion progressive aux produits pétroliers lourds, lesquels furent abandonnés en 1975 au profit d'un retour au charbon.

La deuxième phase fut la création de la centrale II, motivée par l'expansion économique qui suivit la deuxième guerre mondiale. C'était en 1950. Deux unités de 50 MW furent dès lors alimentées au charbon jusqu'au début des années 60, lorsque le rapport de prix houille/pétrole devint nettement supérieur à l'unité. Les aménagements définitifs furent achevés en 1973, en même temps que la crise énergétique frappait le monde occidental. Et les chaudières furent, la même année, reconverties au charbon.

La Centrale III, ultime phase de développement, vit le jour en 1966. Ses deux unités de 125 MW sont polyvalentes. Autrement dit, elles peuvent s'alimenter de charbon, de gaz et de produits pétroliers, et cela simultanément. Ses deux groupes tournent presque toute l'année à leur capacité maximale.

Les producteurs d'électricité peuvent donc sans problèmes adapter immédiatement leur outil et leurs approvisionnements aux nécessités et à l'évolution du marché énergétique. C'est un atout pour la centrale de Schelle. Et l'on retiendra une deuxième caractéristique de cette entreprise: trois modes de transport concourent à son approvisionnement, chacun selon ses possibilités et dans un souci de rationalisation intéressant à souligner.