

la crise de l'énergie

Quand les terrils déménagent

Le renchérissement du prix du pétrole a provoqué dans les pays industrialisés la reconversion de nombreuses centrales électriques à d'autres sources d'approvisionnement que le mazout. Au charbon, en premier lieu. Et actuellement, le «Pool des calories» de Bruxelles qui règle l'approvisionnement des «centrales» a pris la décision de leur fournir une matière première combustible arrachée aux vieux terrils wallons non brûlés et aujourd'hui abandonnés.

Cette initiative a été encouragée par l'Exécutif de la Région Wallonne.

Il y eut, en un premier temps, l'exploitation d'un terril de l'ancien charbonnage du Boubier à Châtelet pour la centrale de Péronnes-lez-Binche.

Puis un autre terril des anciennes Houillères Unies au départ de Gilly-Vallées vers la centrale de Baudour. Aujourd'hui, un autre chantier est ouvert à Warquignies-Saint-Ghislain (Borinage) où l'on charge des trains complets de résidus de houille en destination de Ruïen. Le phénomène des terrils s'amplifie....

En mars, deux ou trois trains complets ont été mis en ligne au départ du Borinage; en avril la fréquence est passée à un train de 22 wagons FADS par jour ouvrable. Ces trois chantiers ont profité d'anciens embranchements contigus aux crassiers des houillères, fermées souvent depuis plus d'une vingtaine d'années par décision de la CECA.

Les terrils, vestiges d'une prospérité oubliée, constituent une source d'approvisionnement énergétique importante, comme la houille pure ou le nucléaire. Mais il faut pour être exploitable que le terril présente un certain taux de matières récupérables en résidus de houille, susceptibles d'être brûlés par les centrales et en principe, être accessibles si possible par chemin de fer, tout au moins en un premier temps. Des déchets de terrils contigus à certaines centrales, notamment à Péronnes-lez-Binche, ont été transportés par la route.

Accessible par chemin de fer

Fin 1982, l'EDF (Electricité de France) avait conclu un marché avec les autorités belges responsables pour l'achat des résidus d'un terril du célèbre Bois-du-Casier situé à Mont-sur-Marchienne (Charleroi). Le chargement des wagons FADS avait lieu en gare de Marchienne-Zône, le camion assurait la jonction entre le terril et la gare, distants d'environ 3 km. L'Administration communale de la ville de Charleroi mit fin prématurément à ce trafic en raison de la pollution des rues et des artères parcourues par les camions.

Ces trains complets étaient destinés à la centrale française de Lourche via Jeumont. Mais l'EDF, paraît-il, n'a pas dit son dernier mot.

Le taux des matières premières récupérables

Sur les chantiers, les résidus arrachés aux vieux terrils sont triés dans des installations sophistiquées. Le taux de récupération varie de terril à terril selon la qualité du produit de base et de sa date de mise en terril. Il faut se souvenir qu'aux 18^e et 19^e siècles, et même jusque après la première guerre mondiale, le triage de la houille remontée des puits des mines en wagonnets était pratiqué manuellement sur des courroies transporteuses par des «filles de fosses», à qui une loi de 1884 avait interdit l'accès des chantiers souterrains. Ces ouvrières retiraient manuellement les morceaux de schiste ou les pierres qui étaient ensuite acheminées par wagonnets sur les terrils en même temps que le

charbon «fin» ou poussier dont l'industrie ne se souciait guère au siècle dernier. Les «ramasseuses de cailloux» avaient peu souvent le «compas dans l'œil» et parfois, involontairement ou non, elles confondaient cailloux et houille noble. Surtout à l'intention des «hiercheuses», un terme wallon traduisible par «glaneuse de charbon», qui, sur les pentes des terrils, reluquaient les belles gaillettes dont elles remplissaient leurs havre-sacs. Elles revendaient ensuite dans les corons leurs misérables glanures. Les temps étaient durs!

La modernisation des triages-lavoirs

Après la première guerre mondiale, on mit progressivement en service des triages équipés de «bacs à pistons». Ils constituaient un grand progrès mais le travail était encore loin d'être parfait. C'est à peu près à la même époque que les «fines» furent récupérées par humidification : elles constituèrent les schlamms; ils étaient transportés en wagons métalliques ouverts surtout en destination des cimenteries.

Il fallut attendre le début des années 50 pour que les triages-lavoirs des charbonnages soient dotés de «trieuses à liqueur dense». Cette technique opérait à partir de cuves où l'on faisait transiter les produits des chantiers souterrains : la houille, d'un poids spécifique plus léger que la liqueur, surnageait tandis que les corps étrangers à la houille plus lourds tombaient au fond des cuves : ils étaient seuls



le départ de la rame chargée du chantier de Warquignies

transportés aux terrils. Cette technique en vigueur en Campine explique l'impossibilité de récupérer les terrils ou crassiers de cette région.

Le chantier de Warquignies

Nous avons suivi le chantier de Warquignies ouvert en mars par la firme Ryan-Europe qui opère sur le site du terril des puits 7 et 8 des anciens charbonnages d'Hornu-Wasmes : 900 000 tonnes de fines de houille doivent y être récupérées au cours des six ou sept prochaines années.

Les matières du vieux terril sont triées : le « bon » charbon est stocké en tas à quelques centaines de mètres de la ligne à voie unique Mons-Paturages-Saint-Ghislain (1). Le charbon est confié à une bande transporteuse aboutissant à une superstructure métallique équipée d'une ouverture avec trémie de chargement — par la gravité — directement dans les wagons FADS à déchargement bilatéral instantané. Le pesage des matières

(1) Cette ligne fut mise à voie unique en 1941. Les wagons sont amenés dans l'ancienne voie en cul de sac de l'ancienne formation de Warquignies. Cette voie longe la ligne Mons-St-Ghislain, franchie en surplomb par un ponton métallique de chargement.

est réalisé automatiquement par dispositif électronique. Chaque wagon assimile une charge de 54,5 t pendant un délai de 10 à 12 minutes. Le chargement des vingt-deux wagons et les manœuvres de formation du train se répartissent sur un peu plus de trois heures.

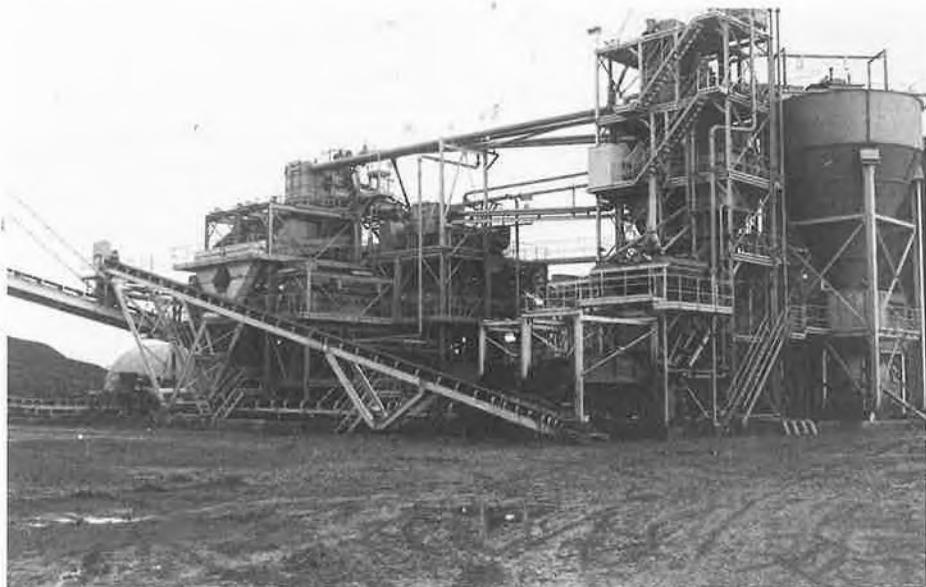
L'avenir des terrils

Le ministre de l'Énergie de la Région Wallonne a fait procéder à une analyse systématique des terrils de la région boraine et aussi de ceux du pays de Charleroi et de la région de Liège. Pour le seul Borinage, où l'infrastructure ferroviaire est la

mieux préservée, neuf terrils représentant 17 millions de tonnes sont susceptibles d'être traités. Pour une fois l'avenir n'est pas sombre ! Le « Pool des calories » de Bruxelles règle l'approvisionnement de toutes les centrales électriques belges par l'utilisation du rail si possible. Le transport des déchets récupérables des vieux terrils est appelé à respecter cette tradition et ses règles : approvisionnements rapides, propres et idéalement programmés, qui se prolongeront vraisemblablement jusqu'après l'an 2000.

Georges Finet

bande transporteuse reliant l'installation de récupération au point de chargement des wagons.



vue générale de l'installation de récupération