



AUEVELAIS: 800 TONNES PAR JOUR

Donc, la centrale d'Auevelais, qui appartient au groupe UNERG, est l'une des deux premières centrales approvisionnées en charbon par BBA.

Cette centrale a déjà une longue histoire. Elle fut, au tout début du siècle, la centrale du charbonnage de Velaine-sur-Sambre; c'est dans ses murs que fut installé en 1907 le premier groupe turbo-alternateur du pays. Mais ce n'était pas là celle qu'on voit aujourd'hui en bord de Sambre, sur le territoire de Sambreville, commune fusionnée. Non. L'actuelle centrale fut construite en 1914, au moment où la société d'exploitation prit son indépendance et quitta le charbonnage.

Elle possède aujourd'hui trois groupes de production, deux de 25 mégawatts, construits en 1939 et 1948, qui ne fonctionnent plus, mais sont gardés en réserve et, pour cette raison, soigneuse-

ment entretenus; le troisième groupe a une puissance de 62 mégawatts, et il peut être considéré comme l'un des meilleurs et des plus rentables de Belgique malgré ses 23 ans d'âge. Au départ, ces trois groupes brûlaient du charbon. En 72/73, on les fit fonctionner au gaz naturel. Mais crise énergétique aidant, dès 74, on les reconvertit au charbon. En fait, il ne s'agit pas d'une reconversion grave, puisque les chaudières sont polyvalentes. En moins d'une demie journée, on peut les faire passer d'un combustible à l'autre.

Mais parlons du charbon. La centrale en a consommé l'année dernière 168.000 tonnes, en 47 semaines, les 5 autres étant consacrées à l'entretien. Cela nous mène à un appétit de 600 tonnes par jour, par jour civil, bien entendu, puisque la centrale ne cesse pas de fonctionner.

De aires de stockage sont prévues. Actuellement, on peut y voir environ 50.000 tonnes de charbon.

Dans le cadre du programme en cours, la centrale d'Auevelais reçoit le charbon 5 jours sur 7. Si bien qu'on en amène 800 tonnes par jour, de quoi disposer de la quantité nécessaire pendant le week-end.

Les rames de BBA, déchargées dès novembre 80 au terminal containers de Châtelineau, et en gare d'Auevelais depuis la mi-février 81 (les travaux n'ayant pu être achevés avant cette date), sont prises en charge par un transporteur routier qui vient benner le chargement dans une tré-



Le camion de la firme Mathieux benne son chargement dans la

trémie d'Auevelais.

mie ouverte au pied du bâtiment principal de la centrale. Le charbon est hissé en haut de ce bâtiment, pour passer dans les broyeurs avant d'atteindre les brûleurs.

En théorie, la consommation journalière ne devrait pas augmenter, puisque le groupe de 62 tourne en permanence à sa puissance maximale. Si maintenant on demandait à la centrale une production accrue, au moyen de

ses deux groupes de 25 MW, on n'aurait aucune peine à accélérer l'acheminement, le système mixte par BBA étant très souple. Disons encore que 4 hommes suffisent pour faire tourner la centrale, 4 hommes par pause de 8 heures. En fait, compte tenu du personnel d'entretien, de maintenance, de labo, et des cadres, la centrale compte un effectif de 99 personnes.



MOL: CENTRALE "CHARBON" EN CAMPINE



Si je vous dis "Mol", à quoi pensez-vous? Sans doute à l'uranium, à un réacteur nucléaire, un centre de recherche, une centrale atomique. Exact. Mais il ne faut pas ignorer plus longtemps qu'à l'ombre de la grande sœur nucléaire vit et fonctionne une centrale thermique traditionnelle.

suite page 15

Le charbon est amené à la centrale de Mol par des camions de la firme Bielen.



Pour fêter l'événement, la SNCB organisait le 18 janvier une action portes ouvertes, en collaboration avec les villes d'Anvers, Lierre, Aerschot et Louvain. Les voyageurs pouvaient prendre gratuitement le train électrique et visiter par la même occasion bon nombre de musées; des réductions substantielles leur étaient accordées pour la visite du Zoo et de la tour Zimmer.

Disons-le tout net: l'affluence fut surprenante. Plus de 50.000 voyageurs - soit 100.000 trajets simples - ont répondu à l'invitation de la SNCB. De sorte que les 18 trains du dimanche, encore que leur capacité eût été quadruplée, furent insuffisants. Dès le départ du train de 9 h 19 à Louvain, il fallut former des trains spéciaux pour absorber la foule compacte massée sur les quais. Toute la journée, 45 trains supplémentaires circulèrent et bien des voyageurs durent se contenter d'une place debout. Mais tous semblent avoir apprécié l'invitation, même dans un peu d'inconfort.

Les quatre villes se sont réjouies du résultat de la journée. Le Zoo d'Anvers offrait le même prix d'entrée (à forte réduction) que dans la formule "Un beau jour à..."; il a vu défile ce 18 janvier 3.000 visiteurs de plus que les dimanches d'hiver ordinaires. La tour Zimmer, à Lierre, au lieu de quelques dizaines de personnes, en a compté près de 1.000, et le musée du folklore d'Aerschot a comptabilisé 400 entrées. Enfin, à Louvain, qui ouvrait gratuite-

ment son Hôtel de Ville au public, en peu de temps, les 4.000 déplaçants touristiques disponibles étaient disparus.

Le secteur Horeca a perçu, lui aussi, les retombées bienfaisantes de cette opération ferroviaire. Les buffets d'Anvers Central ont vendu 80 à 90 % de consommations en plus que d'habitude, et quelques établissements du quartier durent fermer leurs portes plus tôt que prévu, faute de munitions. A l'autre bout, Louvain connut semblable situation, et les villes intermédiaires, Aerschot et Lierre, ont enregistré aussi une fréquentation accrue des cafés et restaurants.

Musset disait, pour intituler l'une de ses pièces: "Il faut qu'une porte soit ouverte ou fermée". A la SNCB, quand ouvre la porte, le plus dur est de la refermer.



Photos

Nouveau poste de signalisation à Heist-op-den-Berg.

Nouvelle sous-station de traction à Heist-op-den-Berg.



MOL: CENTRALE "CHARBON" EN CAMPINE

suite de la page 8



dre des approvisionnements programmés par le Pool des Calorifiques. La centrale n'étant pas raccordée au réseau ferroviaire belge, il n'était pas question de prévoir un acheminement par train de bout en bout. Les BBA sont venues à point, et la route assure les liaisons terminales, de gare à centrale. Cette solution, la plus rationnelle qu'on pouvait trouver, est appliquée depuis novembre dernier.

Du lundi au vendredi, la SNCB range en gare de Mol un train quotidien de 40 BBA, soit 1.000 tonnes de charbon, que les camions vont déverser au stock de la centrale suivant le schéma que nous avons décrit. Du stock, le charbon est repris par un extracteur et conduit sur bande transporteuse vers la zone de production. Le stock, précisons-le, comprend deux parties: une première, de 25.000 tonnes, qui constitue en quelque sorte la "matière tour-nante", utilisation immédiate, et provisions pour le week-end; la deuxième, 75.000 tonnes, est la réserve stratégique de la centrale.

Il faut voir les camions qui assurent le trajet terminal: en peu de temps, ils se trouvent recouverts d'un film de charbon, comme on le comprend bien, le bennage produisant en général un nuage de poussière. Sans précautions particulières, ils iraient incontinent contaminer les routes qu'ils parcourent entre la gare et la centrale. Aussi a-t-on installé à la centrale même un "truckwash" automatique, dont ils sortent tout propres et plus respectueux de l'environnement.

En 1926, en effet, la "Société d'Electricité de la Campine" achetait au Roi Albert un terrain sur lequel elle allait construire une centrale électrique. Mais sa raison sociale ne nous dit plus rien, puisqu'à sa trentième année, cette société faisait union avec d'autres électriciens sous la dénomination commune d'EBES, énergie du bassin de l'Escaut.

Etablie aux confins du bassin houiller campinois, la centrale de Mol est, par tradition, dévoreuse de charbon. Ses deux unités de 130 MW en consomment bon an mal an de 750 à 800.000 tonnes. Elles sont, précisons-le, polyvalentes; elles peuvent selon les nécessités s'alimenter de n'importe quel combustible. Elles voisinent avec un groupe de 30 MW qu'on nourrit, lui, de fuel extra-lourd. Pour s'occuper de ces trois unités, la centrale de Mol occupe 210 personnes, en grande majorité recrutées dans la région même.

Donc, le charbon constitue la presque totalité des combustibles brûlés à Mol. L'appétit insatiable des deux groupes de 130 exige un approvisionnement régulier et ininterrompu, assuré exclusivement par transport routier, au rythme de 150 à 200 camions par jour. La proximité des mines campinoises permettait le recours à ce mode de transport, mais aujourd'hui, leur production ne suffit plus à couvrir les besoins des électriciens, et une bonne part du charbon consommé à Mol arrive donc de l'étranger, par Anvers, dans le ca-