



Connaissez-vous LIEGE?

Venez découvrir Hors-Château-Féronstrée... 1 km² vraiment extraordinaire.

Le Millénaire de la Principauté de Liège, célébré avec faste l'an dernier, nous dispense d'évoquer longuement le passé historique de la **Cité Ardente**. Chez nous, le passé est sans doute le meilleur garant de l'avenir. Berceau de l'**art mosan**, Liège a gardé le goût du bel objet et du travail bien fait. L'ancienne **Athènes du Nord** n'est pas peu fière de ses établissements d'enseignement supérieur, de ses églises, de ses collections artistiques et archéologiques. Elle qui avait au XIV^{ème} siècle "pain meilleur que pain" reste justement réputée pour son art de vivre. **Liège, Cité du bon accueil**, ce n'est pas un slogan mais une sympathique réalité. Il y a toujours quelque part, quelque chose à votre goût. De la nouvelle cuisine aux plats mijotés de nos grands-mères, l'itinéraire gourmand passe encore par les tavernes au décor traditionnel et les terrasses qui animent le dédale des rues piétonnes. Air, terre, eau peuvent former les... éléments d'une visite de Liège. Après le tour guidé en bus, le survol en "piper", il est agréable de se laisser mener en bateau sur la Meuse!

Dans la gamme des attraits touristiques, une des bonnes notes est, sans conteste, le **circuit des Musées** qui va du Palais des Princes-Evêques aux fonts baptismaux de Saint-Barthélemy (une des sept merveilles de Belgique), en vagabondant à travers le cœur historique de la Cité.

Après les deux cours du Palais, qui conservent précieusement l'atmosphère de l'ancien pays de Liège, la place du Marché apparaît comme un des hauts lieux de la vie populaire. Au centre, couronnant la plus haute fontaine de la Ville: le **Perron**, symbole de l'antique nationalité liégeoise "abolie mais toujours présente". A droite, l'Hôtel de Ville (1714-1718) frappe par la sobriété que



tempère heureusement la décoration polychrome du fronton. La fontaine de la Tradition évoque en trois bas-reliefs des "types" disparus du vieux marché et des coutumes locales.

Après Neuvise et l'étonnante rue du Carré, qui a conservé les caractéristiques des voies moyennageuses, la Halle aux viandes et la Cité administrative se font face. Quatre siècles séparent ces deux édifices que la cohue colorée du marché de la Batte (le dimanche de 8 à 13 h.) unit dans un même mouvement. Le mouvement, selon Michelet, est une des caractéristiques de l'histoire et de l'ambiance liégeoises. "Dans une telle ville, s'ennuyer jamais!" a-t-il écrit. L'Îlot Saint-Georges, de conception très actuelle, mais coiffé de toits d'ardoises, allie différents secteurs de la vie urbaine et répond ainsi à la vocation traditionnelle de l'axe Perron-Féronstrée.

En Féronstrée, l'ancienne artère des Ferronniers qui possède de belles cours intérieures, voici le Musée d'Ansembourg où le XVIII^{ème} siècle a gardé pignon sur rue. A quelques pas de là, l'imposante silhouette de la Maison Curtius, avec sa tour de guet, se reflète dans la Meuse. Le Musée Curtius présente des collections d'archéologie et d'arts décoratifs de la préhistoire au XVIII^{ème} siècle. Son annexe, le Musée du Verre, s'impose à l'attention des connaisseurs par ses 9.000 pièces qui couvrent l'histoire de la verrerie en Occident comme en Orient. Dans l'ancienne préfecture du département de l'Ourthe - où descendit jadis Napoléon - le Musée d'Armes reste le témoin de l'âge d'or d'une industrie qui fit et fait encore le renom du pays de Liège. Sa section des armes à feu compte parmi les plus riches du monde.

Voici un des repères fameux de la topographie liégeoise: les tours jumelles de Saint-Barthélemy. Fondé peu après l'an mille, l'édifice est en grès houiller, une pierre typique de la région. Il possède, outre un bel ensemble de statues baroques, les célèbres fonts baptismaux coulés entre 1107 et 1118 par l'orfèvre Renier de Huy qui a su allier les leçons de l'art antique à la jeune tradition de l'art mosan.

En Hors-Château, des ambiances différentes se succèdent, dans l'alternance des impasses et des maisons de maître. A droite, une "carte postale" de Liège: la Montagne de Bueren (373 marches) conduit à la Citadelle. Au pied du grand escalier de pierre, l'impasse des Ursulines serpente à flanc de coteau; elle longe le Musée d'Architecture (ancien béguinage du Saint-Esprit) et le Studio Eugène Ysaye où a été reconstitué un des décors familiers de ce virtuose du violon. La fontaine de saint Jean-Baptiste et l'église Saint-Antoine annoncent la **cour des Mineurs**, les anciens bâtiments conventuels des Frères-Mineurs convertis en Musée de la Vie Wallonne. Cette institution s'intéresse au folklore, aux arts et métiers, à l'histoire, au langage, en un mot à toute la vie de la Wallonie (350.000 objets et documents conservés). De la mi-décembre à Pâques, son théâtre de marionnettes rend vie aux héros des chansons de geste carolingiennes.

Après ce remarquable "Conservatoire de la vie populaire", la rue des Mineurs, où se regroupent les artisans et les antiquaires, est un point (final) pittoresque à souhait. **Au quartier des Musées**, dans cet éventail d'ambiances plaisantes et de collections précieuses, le promeneur peut "choisir à la carte". Qu'il sache surtout que découvrir Liège, c'est **prendre le temps de vivre**, le temps et le plaisir...

Michel FORET
Echevin du Commerce,
des Classes Moyennes et
du Tourisme
de la ville de LIEGE.

RENSEIGNEMENTS:
OFFICE DU TOURISME
92, FERONSTREE
4000 LIEGE.
Tél. 32 24 56.

Le train a croisé la gare de Roux: Charleroi approche. Sur la gauche apparaît un parallépipède flanqué de deux tours hyperboliques et d'équipements variés. C'est une centrale électrique, construite à la fin des années 60 sur le site de l'ancien charbonnage d'Amercœur.

Deux groupes de 135 mégawatts tournent dans ce bloc habillé d'acier bleu. L'ainé produisit son premier kilowatt fin 1967, le deuxième entra en service environ un an plus tard. Ces deux tranches de la centrale devaient être suivies d'un agrandissement: deux groupes de 300 mégawatts; mais ces derniers ne virent jamais le jour suite à la crise pétrolière et aux options prises.

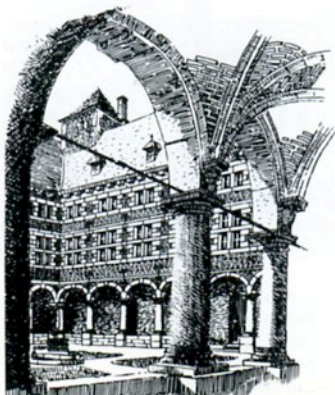
Au départ, l'Union des centrales électriques Linalux-Hainaut et la société Esmalux s'étaient associées pour former la Société Coopérative de Production d'Electricité d'Amercœur, SPEA. Par la suite, après le grand regroupement des électriciens, la SPEA est entrée à part entière dans le groupe UNERG.

De construction récente, les deux chaudières ont été dotées de possibilités nombreuses quant aux combustibles à y brûler. La première, l'ainée, peut fonctionner totalement au charbon, au fuel extra-lourd, ou au gaz naturel, à 50% au gaz de cokerie, ou à un mélange de ces combustibles; dès le départ, elle consomma du charbon. La deuxième peut brûler du fuel extra-lourd ou bien 50% de fuel et 50% de gaz naturel, ou encore 70% de fuel et 30% de gaz de cokerie; sa chambre de combustion peut aussi recevoir des brûleurs au gaz de haut fourneau; pas de charbon, donc, pour celle-ci.

Assez vite, les deux chaudières furent alimentées en fuel. C'était l'âge d'or du pétrole. Mais dès 1975, le charbon réapparut dans la tranche 1, sans difficultés puisque l'équipement nécessaire pour cela avait été maintenu. Soulignons que c'est la centrale d'Amercœur qui enclencha le mouvement de retour au charbon parmi les producteurs belges d'électricité. La tranche 2, de son côté, passa à une combinaison de fuel et de gaz. On parle de la convertir au charbon, mais aucune décision n'est encore tombée dans ce sens; le problème est délicat: l'unité n'ayant pas été prévue pour cela, il faudrait lui ajouter des équipements, ce qui amènerait l'investissement au seuil critique de la rentabilité.

A l'heure actuelle, la tranche 1 fonctionne totalement au charbon, et en continu. La tranche 2 travaille sur appel du service mouvement d'énergie qui optimise l'utilisation de toutes les unités de production de Belgique selon les besoins de la consommation.

En 1980, la tranche 1 a dévoré 350.000 tonnes de charbon, une moyenne de 1.000 tonnes par





AMERCOEUR:



CONVERSION ET CONTINUITE

jour. L'ensemble de la centrale a brûlé 107.000 tonnes de fuel extra-lourd, soit 400 tonnes par jour. Il faut signaler, à cet égard, que la tranche 2 s'est arrêtée pendant deux mois l'année dernière, et qu'elle produira d'ici l'été 1981. Enfin, 3.261.000 nm³ (m³ rectifiés à 15°C à la pression atmosphérique) de gaz naturel et 52.586.000 nm³ de gaz de cokerie ont aussi alimenté les chaudières. Au total, la centrale aura produit de cette manière 1,5 milliard de kw/h bruts, la tranche 1 s'adjudgeant les deux tiers de cette production.

D'où vient-il, le charbon d'Amercœur? Il s'agit à 80% de charbon d'outre-mer et à 20% de sous-produit belge du Roton, du terril de Trazegnies exploité par Ryan Europe et d'un terril des Charbonnages du Centre. Si Amercœur est la centrale belge qui peut brûler le charbon le plus gras, point trop n'en faut quand même, et le gras étranger est mélangé au maigre belge dans

des trémies qui débouchent sur les broyeurs; un simple réglage de la vitesse des extracteurs au stock permet de doser exactement le mélange.

Jusqu'à présent, l'approvisionnement en charbon était assuré par route. Les camions bennaient leurs chargements au stock établi à la perpendiculaire du canal de Bruxelles à Charleroi, à proximité d'une trémie d'où part un circuit de bandes transporteuses; ils venaient d'Anvers, de Zelzate ou du port de Dampremy assez proche de la centrale.

Au moment où cette revue sort de presse, les premières rames complètes arrivent sur une fosse de déchargement toute neuve, construite sur le même modèle que celles des centrales de Péronnes et des Awirs. Nous parlerons plus longuement de ces fosses de déchargement construites par la firme Belotti dans un prochain numéro lorsque nos pégrinations nous auront conduits dans les deux autres centrales. C'est le Pool des Calories, dans son vaste programme d'alimentation en combustibles, qui a choisi

de passer au ferroviaire, l'UNERG s'étant chargé, pour sa part, d'équiper ses centrales d'une fosse Belotti, de petites dimensions mais de bon rendement.

Si nous attendons un autre numéro pour détailler ces fosses, il est bon dès à présent d'attirer l'attention sur une particularité propre à la centrale d'Amercœur. Le bureau d'étude du constructeur a conçu les choses de façon astucieuse: le système de manutention actuel reste en place, le stock s'agrandit un peu, et le nouveau circuit, venu de la fosse ferroviaire, se couple à ce qui existait déjà. Le bulldozer qui reprenait le charbon au stock et le poussait dans la trémie de départ vers la production laisse la place à un gratteur entièrement robotisé capable de déposer le charbon au tas et de l'y reprendre; monté sur un chemin de roulement de 103 mètres, ce gratteur a une portée de 23 mètres, la largeur maximale du tas à réaliser étant de 37 mètres avec la pente.

La cave de la fosse, d'une longueur de 17 mètres, a une largeur de 5 mètres, qui permet le déchargement bilatéral des wagons à 4 portes. Le charbon y glisse le long de parois en inox vers une courroie protégée par des déflecteurs qui lui évitent toute surcharge en régulant la descente de la matière. A la sortie, une bascule intégrée à la courroie pèse le charbon déchargé; elle est pourvue d'un étalonnage automatique et d'un système de retardage qui supprime les erreurs

au fil de l'usure et de l'encrassement de la courroie. Cette dernière, d'une épaisseur de 3 centimètres, est armée de 15 câbles métalliques, un peu à la manière des pneus à carcasse radiale. A l'air libre, elle longe l'installation de déchargement des rames de fuel extra-lourd (car le chemin de fer approvisionne aussi la centrale en produits pétroliers) et débouche sur la ligne qui court vers le grateur le long du stock.

Cet équipement a une capacité d'évacuation de 1.250 tonnes à l'heure. En pratique, l'expérience des deux autres centrales montre que, compte tenu du temps d'ouverture et de fermeture des portes des wagons et du temps de manœuvre de la rame, un train de 1.000 tonnes peut être déchargé en moins de 90 minutes.

Le tout est commandé à distance du poste de commande de la centrale. Le tout, cela signifie le système fosse-courroies et aussi le grateur robotisé qui travaille tantôt au tas de gras, tantôt au tas de maigre pour préparer le mélange adéquat.

La manutention actuelle satisfait les responsables de la centrale, du point de vue strictement technique: le trafic est bien rodé, il ne pose pas de problèmes et l'outil répond bien à l'attente. Le passage au transport ferroviaire n'y apportera pas d'amélioration notable, toujours du point de vue de l'exploitation pure à l'intérieur de la centrale.

Mais attention: cet avis ne porte que sur un aspect de la question, celui sur lequel la centrale est maîtresse de son destin. Si l'on prend du recul, on voit que la suppression des transbordements intermédiaires, l'arrivage en trains complets, la garantie de limiter les pertes en cours d'acheminement et la simplification de la procédure constituent un progrès en ce qui concerne le coût du transport. Progrès dont l'effet est encore accru par la multiplication des équipements du genre. Cela, c'est l'affaire du Pool des Calories.

Le groupe UNERG, attentif à se doter d'un outil adéquat, a choisi un modèle de fosse bien "dimensionnée" en taille et en prix, étudiée par un bureau qui a veillé à la moulure véritablement sur le profil de la centrale: faire la jonction avec le circuit transporteur existant, qui n'a pas vingt ans d'âge, ne pas gonfler la capacité au-delà des besoins réels, réduire le génie civil au maximum pour investir dans du productif plutôt que dans du béton, c'est, en tout état de cause, une démarche intéressante. Nous y reviendrons plus en détail lorsque nous aurons fait le tour des trois centrales équipées du même type de fosse, et nous donnerons alors aux lecteurs des précisions plus techniques sur l'équipement.