

Le Bois du Cazier à Marcinelle

La renaissance d'un ancien site charbonnier devenu à la fois lieu de mémoire et lieu de découvertes sur l'histoire économique et sociale de la Wallonie

Le nom du Bois du Cazier est indéfectiblement lié à la plus grande catastrophe minière qu'a connue la Belgique, mais aussi à l'histoire de l'immigration étrangère.

Entre l'arrêt des puits en 1967 et la renaissance du site, 35 ans se seront écoulés. Classé en 1990 et devenu la propriété de la Région wallonne, le Bois du Cazier a bénéficié des fonds *Ojectif 1* dans le cadre d'un projet de requalification combinant un *Espace Mémorial* (Espace 8 août 1956) et un

Espace culturel consacré à l'histoire économique et sociale de la Wallonie (Musée de l'Industrie).

Ce nouvel ensemble muséal, implanté sur un site de 26 ha et géré par l'asbl Archéologie industrielle de la Sambre-Site du Bois du Cazier, comprend trois alignements de bâtiments principaux : machine d'extraction, bains-douches et centrale électrique. Deux châssis à molettes minutieusement restaurés surmontent cet ensemble. On peut aussi admirer la *Tour Foraky* (mais pour combien de temps encore !) dont l'éventuelle conservation suscite bien des polémiques.

Le Musée de l'Industrie

Ouvert au public en 1988 et anciennement implanté dans les bâtiments des Forges de la Providence à Marchienne-au-Pont, il retrace l'histoire technique, sociale et économique de la Wallonie du début de la Révolution industrielle à nos jours.

Installé aujourd'hui dans l'ancienne salle des bains-douches, il propose un parcours didactique à travers l'histoire économique de nos régions qui se décline en étapes successives mettant en évidence les époques, les hommes et les machines qui façonnèrent l'évolution des grands secteurs industriels : les charbonnages, la sidérurgie, la verrerie (dont la région de Charleroi a été un pôle important), les fabrications métalliques, les constructions mécaniques et électriques (les incontournables ACEC), la chimie (Empire Solvay) et l'imprimerie.

Laminoir à tôles du milieu du 19^e siècle (pièce maîtresse de la section *Sidérurgie* provenant des anciennes usines d'Anhée), machines à vapeur, presses, tramway électrique de 1904, etc. feront la joie des amateurs.

On ne peut évoquer l'essor de la Wallonie sans parler de la main-d'oeuvre. La vie et l'évo-

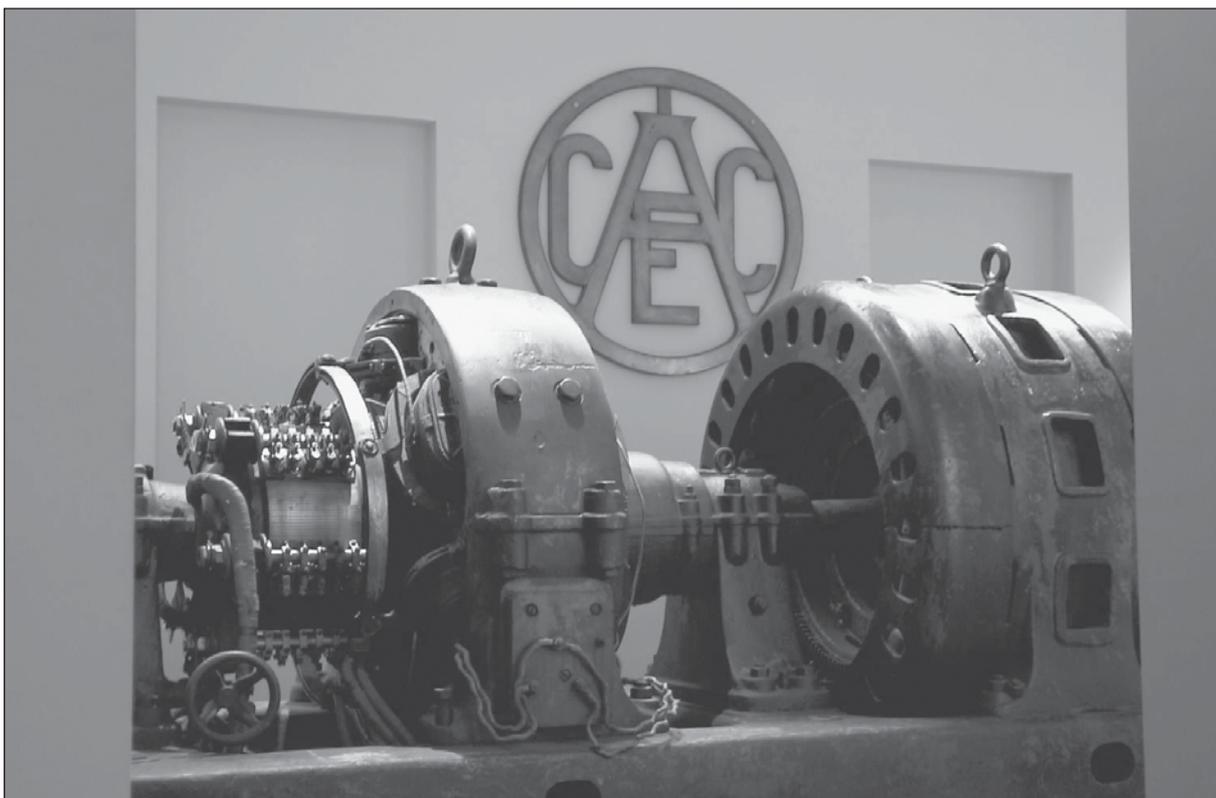


Fig. 8 - Musée de l'Industrie / Moteur électrique A.C.E.C. (© Alain Forti).



Fig. 9 - Musée de l'Industrie / Machines-outils (© Ludivine De Gucht).

lution de cette classe ouvrière sont évoquées autour d'un tramway remis dans un cadre urbain.

Le cheminement du visiteur à travers les différentes sections est facilité par des panneaux explicatifs. Des audio-guides (français, néerlandais, anglais)

sont également mis à disposition.

Espace 8 août 1956

Reconstitué dans l'ancien bâtiment de la machine d'extraction, il retrace heure par heure toute l'histoire de la catastrophe et des opérations de

sauvetage. Photographies et panneaux relatent toutes les péripéties de ce drame qui coûta la vie à 262 hommes de 12 nationalités différentes (dont 136 italiens et 95 belges). A gauche d'une imposante machine d'extraction, on découvre les plaquettes gravées au nom de chaque victime.

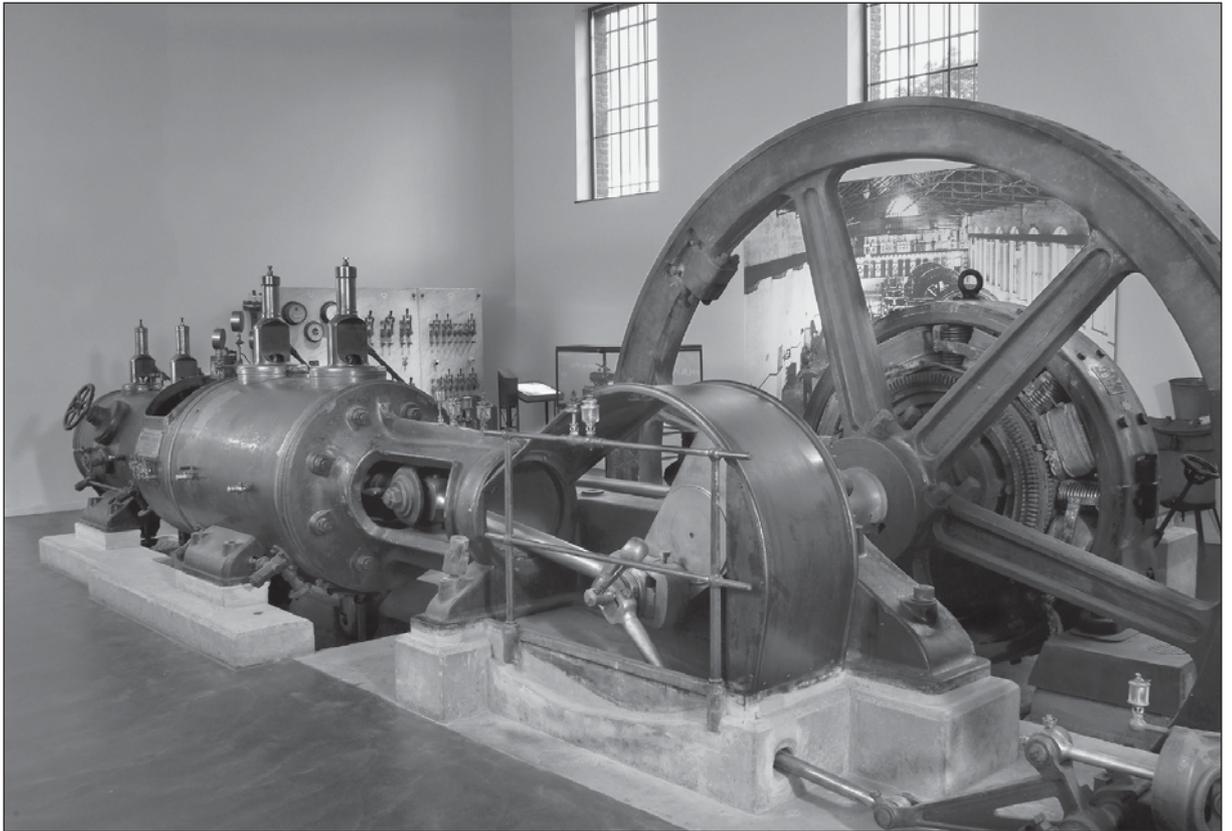


Fig. 10 - Musée de l'Industrie / Machine à vapeur Zimmermann-Hanrez (1913) (© Jean-Luc Deru).

Une horloge, encastrée dans le sol, est bloquée à 8 h 10. C'est à cette heure précise que le 8 août 1956 l'histoire de la mine a basculé dans l'horreur. Un film poignant évoque la condi-

tion des travailleurs et prioritairement des immigrés. Des photographies, des textes, des documents d'époque et des témoignages filmés complètent cette admirable scénographie

sur le thème de l'immigration. Par respect pour les nombreux visiteurs originaire de la péninsule, les explications sont également traduites en italien.



Fig. 11 - Intérieur de l'espace consacré à la catastrophe (© Ludivine De Gucht).

Nouveautés et perspectives de développement

Depuis le 7 août 2003, un parcours-découverte du site est proposé au visiteur. Emboîtant le pas aux célèbres gueules noires qui arpentaient le carreau de la mine, les vingt panneaux qui le composent rappelleront, en quatre langues, la fonction originelle des principaux bâtiments du charbonnage.

Prochainement (théoriquement dans le courant de l'année 2004) le site devrait accueillir le Musée du Verre de la Ville de Charleroi et la remarquable collection réunie par Raymond

Chambon qui explique les progrès techniques réalisés dans l'industrie verrière depuis l'Antiquité.

A terme, est également programmé la construction d'un musée dédié à Paul Pastur et à Jules Destrée, qui évoquera la mémoire du monde du travail à travers l'action de ces deux personnalités. Le site est encore appelé à accueillir un centre d'archives industrielles.

Tous les éléments sont réunis pour faire du Bois du Cazier un site incontournable en Wallonie.

Assunta BIANCHI

Secrétaire de rédaction de PIWB

Archéologie industrielle de la Sambre – Site du Bois du Cazier asbl

Rue du Cazier, 80

6001 Marcinelle

☎ : 071/88.08.56

Fax : 071/88.08.57

info@leboisducazier.be

www.leboisducazier.be

Ce site, inscrit pour les fêtes de l'Internet en mars 2003, a remporté ex aequo le premier prix de la section « Sites Touristiques ».

Le viaduc de Moresnet

Le plus long viaduc du chemin de fer belge (1107 m) fait partie de la ligne 24 qui assure la liaison entre le port d'Anvers et le bassin industriel de la Ruhr en doublant la ligne 37 qui relie Liège à Aix-la-Chapelle.

Après de nombreuses discussions entre la Prusse et la Belgique, une convention fut enfin signée entre le roi des Belges et l'empereur d'Allemagne en 1903. Mais lorsque la guerre de 1914 éclata, les travaux n'avaient pas encore débutés.

La guerre nécessita un apport important de matériel militaire aux troupes allemandes occupant la Belgique. Dès lors, les Allemands décidèrent d'entreprendre la construction de la ligne 24 et du viaduc de Moresnet.

Le premier projet prévoyait de construire en béton, mais par manque de temps et de main-

d'œuvre pour réaliser cet ouvrage, une nouvelle solution fut envisagée. L'industrie sidérurgique ayant déjà construit des ponts métalliques, ce fut cette solution que les Allemands choisirent, car le besoin de la nouvelle ligne devenait de plus en plus impératif (Fig. 12).

Fin 1915, on commença la construction des piles en béton. Au début, plus de 10 000 ouvriers travaillaient sur le tronçon. Ce n'est qu'en avril 1916 que 1 600 prisonniers russes vinrent renforcer les travailleurs déjà en place.

La construction du viaduc dura 7 mois. Celle-ci demanda 50 000 m³ de béton, 6 000 tonnes d'acier et 250 000 rivets, fabriqués sur place.

Cette construction métallique surplombe la vallée de la Gueule d'une hauteur variant entre 23 et 52 mètres. Elle se compose de 22 tabliers à double voie, prenant appui sur 23 piles. Un tablier a 48 mètres

de longueur et un poids de 260 tonnes. Pour éviter les forces horizontales parallèles aux voies et permettre la dilatation due aux variations de température, tous les tabliers sont posés sur appui à rouleaux.

Par deux fois, on a démolé une partie du viaduc. Le 10 mai 1940, l'armée belge, qui avait miné les piles 14 et 19 depuis quelques mois, donna l'ordre de faire exploser les mines. Le viaduc devenant inutilisable, l'arrivée des renforts allemands fut retardée. Un train de soldats et de matériel se trouvait d'ailleurs près du viaduc lorsqu'il a explosé.

Les Allemands s'empressèrent de le reconstruire et le 16 décembre 1940 les trains pouvaient à nouveau traverser la vallée. Pendant la guerre, deux batteries de FLACK défendaient l'ouvrage contre des attaques aériennes. Après le débarquement des forces alliées en Normandie, l'occupant mina 3 piles et les fit