

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

exploser le 10 septembre 1944. Le viaduc redevient praticable le 2 octobre 1949.

Aujourd'hui, il est utilisé uniquement par des trains de marchandise et principalement la nuit. Le volume du trafic s'élève de 100 à 200 convois par jour.

L'administration des Chemins de fer, ayant constaté que les parties métalliques étaient attaquées par la corrosion depuis quelques années et que les piles se désagrégeaient, limita la vitesse des trains à 20 km/heure. Deux possibilités furent envisagées, soit réparer le viaduc, soit renouveler les tabliers. Après de nombreuses études et analyses, il fut décidé de renforcer les piles et de remplacer les travées.

Les travaux commencèrent en 2002 par la réparation des piles (Fig. 13) et la construction d'un

hall d'assemblage de 200 mètres. Deux tabliers sont assemblés en même temps dans la première zone puis ripés dans la deuxième zone où l'on coule la dalle de béton, dans la troisième zone on rend la dalle étanche, ensuite on place le ballast et les voies (Fig. 14).

Les travées terminées, on les ripe à l'extérieur sur deux voies. La phase suivante consiste à assembler autour de chaque travée la charpente de placement munie de vérins hydrauliques, qui permettront de soulever les travées et de les asseoir sur les piles. Le tout est placé sur un chariot de transport composé de 24 essieux (Fig. 15). Afin de ne pas interrompre le trafic, le transfert se fait le week-end. Les opérations ont commencé le 14 mars 2003.

Le travail consiste à transporter l'ensemble du lieu de montage à l'aplomb des deux premières

travées à remplacer. Au moyen de vérins appuyés sur les piles, on soulève l'ancienne travée, on la découpe et on la descend au moyen de palans (Fig. 16). La place étant libre, on peut poser la nouvelle travée. La même opération va se reproduire pour la première travée. L'opération suivante consiste à rendre les deux nouvelles travées opérationnelles, à savoir, le raccordement des voies et l'évacuation des charpentes de manœuvre, que l'on va ramener en face des halls d'assemblage afin de préparer l'opération suivante (Fig. 17).

Les travaux vont durer jusqu'en 2005. Quand ils seront terminés, la SNCB espère que les trains pourront rouler à 60 km/heure et passer de 22 à 25 tonnes de charge par essieu. Le coût total de l'opération est estimé à 23,5 millions d'euros.

Jean DEFER

Ancien président de PIWB



Fig. 12 - Viaduc de Moresnet avant transformation, 15 mars 2003 (© Jean Defér).



Fig. 13 - Une pile en réfection (© Jean Defer).



Fig. 14 - Nouveau tablier et ses vérins prêts au transport (© Jean Defer).



Fig. 15 - L'ensemble placé sur les essieux (© Jean Defert).



Fig. 16 - Placement du deuxième tablier après démontage de l'ancien (© Jean Defert).



Fig. 17 - Placement du premier tablier alors que le deuxième tablier est en place (© Jean Defert).

PUBLICATIONS

□ Jacques BONTE, *Patrons textiles. Un siècle de conduite des entreprises textiles à Roubaix-Tourcoing 1900-2000*, Lille, La Voix du Nord, 2002, 542 p. (publié avec le concours du Centre des Archives du Monde du Travail et de la Fondation du patrimoine Nord-Pas-de-Calais).

Rendre compte d'une publication dont la lecture vous a profondément intéressé n'est jamais très facile, d'autant plus que tant d'informations utiles ont retenu l'attention. Pour tenter de distinguer l'essentiel de l'accessoire, rien de tel que de d'abord brosse très rapidement le plan du livre dans la succession des parties et des chapitres.

Dans une première partie consacrée à « La Belle Epoque », celle d'avant 1914, l'auteur brosse un rapide tableau de l'évolution de l'industrie textile de Roubaix-Tourcoing sous

l'Ancien Régime, depuis la charte de 1469 jusqu'à la Révolution de 1789, puis passe aux phases de décollage (1800-1840), d'explosion (1840-1870) et de consolidation (1870-1900), sans omettre une tentative d'explication de la concentration textile en ces lieux (chap. 1). Il s'attache aussi à décrire le patronat textile du début du 20^e siècle : une bourgeoisie, imprégnée de religion chrétienne et de tradition libérale, enserrée dans des liens familiaux très forts qui structurent également les entreprises (chap. 2). Ces quatre points d'ancrage (bourgeoisie, famille, industrie, Eglise) resteront des caractéristiques communes au patronat textile du Nord durant tout le siècle, jusqu'à nos jours inclus. A la concentration industrielle répond l'entassement des hommes dans des villes à l'essor récent, où les Belges ont eu une part importante (chap. 3). La description de l'apogée de ce moment d'histoire industrielle clôture la période (chap. 4).

Dans la deuxième partie, intitulée « Le temps des épreuves, 1914-1945 », sont retracées la Première Guerre mondiale (chap. 5), la période qui va de la reprise à la crise (chap. 6), y compris ses innovations sociales, mais aussi ses affrontements, notamment en raison de l'action du Consortium mené par Désiré Ley (chap. 7), la Seconde Guerre mondiale, qui voit l'apparition de la nouvelle structuration patronale qu'offre le Syndicat patronal textile ainsi que l'émergence d'une vision renouvelée des rapports sociaux, basée sur le paritarisme (chap. 8).

La troisième partie couvre « Les Trente Glorieuses, 1945-1973 ». Elle s'ouvre sur la révolution technologique qui concerne surtout l'organisation du travail, à l'exemple des U.S.A., et le travail de nouvelles fibres synthétiques (chap. 9). Méthodes et produits nouveaux obligent à mettre en œuvre des stratégies d'entreprises offensives (chap. 10) dans lesquelles s'insère l'action