

## La Cantine des Italiens.

La Cantine des Italiens est un lieu chargé d'histoire. C'est dans ces baraquements construits en 1946-1947 qu'étaient logés les immigrés italiens embauchés pour travailler dans les usines sidérurgiques Boël à La Louvière. C'est un des derniers témoins de l'immigration massive qui servait à pallier au manque de main-d'œuvre dans l'après-guerre. On peut y découvrir, au travers de documents d'archives et de témoignages uniques de l'époque, l'histoire des conditions de vie et du travail des immigrés italiens depuis la révolution industrielle.

## La Louvière.

L'abbaye d'Aulne possédait d'importantes propriétés appelées dans les chartes du XII<sup>e</sup> siècle "Menaulu" ou "Meneilut". Ce mot roman (meigne au leu = repère du loup) est devenu en latin *Luperia* en 1157 et *Lovaria* en 1168. Le concept latin, retraduit en roman, a été transformé en "Lovièrre" en 1217, pour aboutir au terme "La Louvière". Il faut préciser qu'à l'époque, le territoire actuel de La Louvière était une parcelle de l'ancienne forêt charbonnière, constituée de bois sombres et d'une nature sauvage, endroit de prédilection pour les loups ainsi que le gibier que chassaient les seigneurs de l'époque.

L'extraction de la houille a débuté dès 1390. Toutefois, l'abbaye a refusé longtemps de 'laisser ouvrir sa terre', selon l'expression anciennement usitée. L'industrie charbonnière n'est donc devenue réellement productive qu'au début du 18<sup>ème</sup> siècle. Au fur et à mesure que les entreprises charbonnières se sont multipliées, que les moyens d'extraction se sont perfectionnés et que les formalités fiscales ont disparu, une exigence est apparue, à savoir assurer l'écoulement des produits que la consommation locale, à l'époque fort restreinte, ne pouvait épuiser. Des moyens de communication ont alors été créés, toujours plus nombreux et modernes: routes, canaux et, par la suite, lignes de chemin de fer. Attirées par la proximité de la houille indispensable à leurs activités, de nouvelles industries se sont installées à côté des charbonnages et ont ainsi créé de nouveaux débouchés.

Alors qu'au début du 19<sup>ème</sup> siècle, La Louvière n'était pas même un hameau mais un simple et obscur 'lieu-dit', elle prenait rang, un demi-siècle plus tard, parmi les communes les plus importantes du pays. C'est donc le domaine des religieux d'Aulne qui a donné son nom à la ville.

C'est à La Louvière que fut fondée en 1865 la maison Dewachter, chaîne de vêtements pour hommes, également implantée en France. Plusieurs industries dont la sidérurgie (usine Boël, 3.000 ouvriers en 1970), le charbonnage (Bois-du-Luc développé au 19<sup>ème</sup> siècle), la construction métallique, la faïencerie Boch fondée en 1844 (1.500 ouvriers en 1980), ont fait les beaux jours de la 'Cité des Loups'.

## Le Bois-du-Luc.

Bois-du-Luc est l'une des plus anciennes mines de charbon de Belgique. A ce titre elle a été classée comme faisant partie du Patrimoine mondial de l'UNESCO. Née le 14 février 1685 pour résoudre des problèmes d'exhaure liés à l'approfondissement des travaux d'extraction, la "Société du Grand Conduit et du Charbonnage" de Houdeng constitue un des exemples les plus lointains de structure capitaliste qui réunit des mineurs pour résoudre des problèmes techniques, des bourgeois pour soutenir financièrement les premiers et le seigneur des lieux qui concède l'exploitation du sous-sol pour une durée illimitée dans le temps. La "Société du Bois-du-Luc" condense à elle seule l'épopée charbonnière qui sillonne le bassin du Centre.

L'utilisation de conduits en bois à une trentaine de mètres de profondeur permet à la Société de multiplier les fosses d'extraction pour répondre à la demande croissante de charbon. Au début du XIX<sup>e</sup> siècle, la Société crée de nouveaux sièges sur le territoire et rachète diverses exploitations concurrentes. En 1830, débute la construction d'un chemin de fer à traction chevaline, d'abord destiné à relier entre-elles les différentes fosses. En 1831 fût exécuté un projet de chemin de fer (à traction chevaline) pour relier les charbonnages de l'est au canal de Mons. En 1842, le charbonnage du Bois-du-Luc acheta sa première locomotive à vapeur. La plupart des locomotives furent construites par les Forges Usines et fonderies de Haine-Saint-Pierre.

En 1846, la Société ouvre la fosse Saint-Emmanuel sur la rive gauche du Thiriau. Le terril Saint-Emmanuel est situé à proximité immédiate. Cette fosse est l'une des plus prospères et représente un des témoignages les plus accomplis du paternalisme en Europe.

En 1973, la fermeture de son siège voisin du Quesnoy scelle définitivement la fin de l'extraction du charbon dans la région.

Pour assurer une professionnalisation de la main-d'œuvre et pour l'attacher au charbonnage, la Direction fusionne les lieux de production et les lieux de vie. Elle entreprend en 1838 la construction d'une cité pour attirer par l'appât du logement une main-d'œuvre devenue indispensable avec l'ouverture prometteuse du puits Saint-Emmanuel. La cité reprend l'idée du complexe urbanistique au service de l'industrie fondé par Henri-Joseph Degorge au Grand-Hornu. Des conceptions utopistes (amélioration de la condition ouvrière, communautarisme) et utilitaires (rendement et surveillance) s'allient dans les manœuvres des capitaines de l'industrie qui regorgent d'inventivité dans la gestion des ressources humaines. Des complexes similaires s'érigent dans les bassins industriels européens (Familistère de Godin à Guise, chocolaterie de Menier à Noisiel, filatures d'Owen à New Lanark).

L'ensemble social comprend des logements de toutes les catégories professionnelles (du mineur au directeur), des infrastructures religieuses, sanitaires, éducatives et culturelles. Il dialogue avec les lieux du travail de surface (bureau du directeur et des employés et ateliers) et du travail de fond cantonné à la fosse Saint-Emmanuel. Celle-ci comprend dès 1846 les puits d'extraction (558 mètres de profondeur) et d'exhaure. Entre ces deux puits est construit, au début du XX<sup>e</sup>, un bâtiment qui abrite la salle des porions, la lampisterie et les bains-douches des hommes. La salle du ventilateur et la sous-station électrique (1920) équipent complètement la fosse. Le triage lavoir et les fours à coke ont été détruits.

Plusieurs terrils ceinturent le site et toisent l'élégant châssis à molettes (1913) intégré dans le puits d'extraction.

La cité ouvrière, aussi connue sous le nom de Carré du Bois-du-Luc, est composée de 162 maisons ouvrières construites entre 1838 et 1853. Le coron affecte la forme d'un trapèze divisé en quatre parties par deux axes perpendiculaires. À l'intérieur de chaque bloc, l'espace laissé libre est divisé en jardins. La brique et la pierre (couronnements des pilastres, impostes et appuis de fenêtres) sont les principaux matériaux. Les quatre points cardinaux désignent les rues et évoquent directement le travail minier (galeries). Ce type d'urbanisme permet de construire un maximum de logements dans un espace limité et aussi, d'exercer une surveillance permanente sur ceux-ci. Cette surveillance est renforcée par la présence de la maison du directeur (1844) qui est partiellement intégrée à la cité via l'axe nord-sud. Pour soigner la vue du directeur sur ses installations, on décide d'embellir la rue du Midi. Des pilastres qui isolent chaque maison, deux allées d'arbres et une largeur doublée signalent l'importance du directeur. La transition de la rue du Midi à la rue du Nord s'effectue par les façades de l'épicerie et du café.

La Direction équipe la cité de services qui assurent à la fois le bien-être et la docilité des ouvriers. Les ouvriers se nourrissent (épicerie, moulin brasserie, boucherie), se délassent (café, somptueuse salle des fêtes en 1923, parc et kiosque en 1900), se soignent (hospice en 1861, hôpital en 1909), s'éduquent (écoles et bibliothèques entre 1849 et 1921) et prient (église Sainte Barbe en 1905) dans une cité isolée du tissu urbain et de ses influences 'délétères' (syndicats, recrutement...). Un arsenal de loisirs (fanfare, balle pelote, gymnastique, football, ligue horticole...) et de services (première cité à recevoir l'éclairage électrique en Belgique, distribution de l'eau, mutualité Sainte Barbe, caisse d'épargne en 1869...) complètent l'œuvre urbanistique. L'autosuffisance oriente le mode de vie de la cité et aussi le mode d'organisation du travail : les ateliers (de mécanique, menuiserie, fonderie et divers petits artisanats) répartis autour d'une cour fabriquent et réparent l'outillage nécessaire à l'exploitation minière ainsi que le mobilier des habitations. Des portes à guillotines (1896) assurent une fermeture rapide et hermétique des espaces du travail : fosse Saint-Emmanuel, bureaux et ateliers. L'installation de ces portes fait suite aux mouvements sociaux de 1893, notamment lorsque les ouvriers du Bois-du-Luc se joignent à la grève générale visant à obtenir le suffrage universel.

## **Le canal du Centre et ses 4 ascenseurs hydrauliques.**

Le canal du Centre reliait autrefois le canal Bruxelles-Charleroi, au niveau de Seneffe, à l'ancien canal Mons-Condé (actuellement comblé) et le relie maintenant au canal Nimy-Blaton-Péronnes à grand gabarit. La longueur totale du canal du Centre est de 20,9 kilomètres. Le Centre est un des grands bassins industriels du sillon Sambre-et-Meuse, entre le Borinage et Charleroi.

Avant 1880, la gestion des charbonnages dans la région du Centre demandait une liaison par voie navigable avec Mons d'une part et le canal Bruxelles-Charleroi d'autre part. La solution des écluses était impossible par manque d'eau et étant donné les déclivités importantes (68 m pour 7 km). La solution répondant le mieux aux contraintes était la technique des ascenseurs à bateaux, qui utilise la seule force hydraulique. L'ingénieur en chef de la société John Cockerill proposa la formule des ascenseurs hydrauliques mise au point à Andertron (Cheshire) à 40 km de Liverpool (1874) et adoptée à Fontinettes près de Saint-Omer en 1881.

La section La Louvière-Thieu héberge les quatre ascenseurs à bateaux du canal du Centre. Le premier permet de rattraper une dénivellation de 15,40 mètres, les trois autres de 16,93 mètres chacun. Au total, ils permettent de rattraper une dénivellation de 66 mètres. Ils ne sont toutefois plus utilisés que pour le tourisme, depuis la mise en service, en 2002, du nouvel ascenseur de Strépy-Thieu, construit en parallèle à l'ancien canal, pour de grands gabarits (1 350 tonnes).

Ces ascenseurs sont doubles, les poids des deux bacs se compensant et permettant une manipulation par la seule force hydraulique. Les ascenseurs à bateaux du canal du Centre, qui n'ont subi aucune modification depuis leur mise en service, ont été classés au patrimoine mondial par l'UNESCO en 1998. Des huit ascenseurs à bateaux de ce type construits à la fin du 19<sup>ème</sup> et au début du 20<sup>ème</sup>, les quatre du canal du Centre sont les seuls fonctionnant encore avec leur machinerie et leur mécanisme d'origine.

## **L'ascenseur funiculaire de Strépy-Thieu.**

L'ascenseur de Strépy-Thieu est un ascenseur à bateaux double situé en Belgique, sur le canal du Centre en Région wallonne dans la province de Hainaut.

Le besoin d'un nouveau canal émerge avec l'accord européen pour la standardisation des péniches à 1.350 tonnes. Pour rattraper le dénivelé important, plusieurs propositions sont émises. La solution retenue en 1977 est celle d'un ascenseur unique, alors considérée comme la moins chère et la moins consommatrice d'énergie.

Commencé en 1982 et inauguré en 2002, il permet, grâce à ses deux bacs indépendants, le franchissement d'une dénivellation de 73,15 mètres entre le bassin de l'Escaut et un bief de partage (d'une altitude de 121,10 mètres) vers le bassin de la Meuse comprenant également la section du Canal Bruxelles-Charleroi limitée par le plan incliné de Ronquières (au nord) et l'écluse de Viesville (au sud). La jonction entre le canal du Centre et le canal Bruxelles-Charleroi a lieu à Seneffe. L'ascenseur remplace désormais six ouvrages, les quatre ascenseurs à bateaux du Canal du Centre et deux écluses, ce en permettant une faible perte d'eau au niveau du bief de partage. Il constitue la fin d'un programme de mise au gabarit de 1.350 tonnes des voies navigables belges et permet le passage de bateaux de ce gabarit entre le bassin de la Meuse et celui de l'Escaut.

Il a été jusqu'au 18 septembre 2016 le plus grand ascenseur à bateaux du monde, date à laquelle l'ascenseur à bateaux du barrage des Trois Gorges sur le Yang-Tsé-Kiang est inauguré. Grâce à son bac unique, l'ascenseur chinois permet désormais à des navires de 3.000 tonnes de franchir la dénivellation de 113 mètres en 40 minutes, plutôt qu'en trois heures via l'escalier d'eau existant.

L'ascenseur de Strépy-Thieu fait 117 m de haut pour une masse de 220 000 t. Il voit passer en moyenne vingt péniches par jour. La descente dure sept minutes.