

INFOS
CULTURE
CITOYENNETÉ
SOCIÉTÉ
VIE
FOSSOISE

LE NOUVEAU MESSAGER

bpost
PB-PP
BELGIE(N) - BELGIQUE

Bureau de Dépôt : 5070 Fosses-la-Ville

Agrément n° P911404

Exp. : Centre culturel - rue Donat Masson, 22 - 5070 Fosses-la-Ville

MENSUEL D'INFORMATION DE FOSSES-LA-VILLE

Ne paraît pas en juillet et août

MAI 2024 - N° 144 - 1€



LE NOUVEAU MESSAGER

Editeur responsable :

Bernard Michel, Centre culturel de l'Entité fossoise asbl, rue Donat Masson, 22 à 5070 Fosses-la-Ville.

Où trouver

le «Nouveau Messenger»?

Pour Fosses Centre : au Centre culturel, à ReGare, à la boulangerie Dardenne, au Dago Goda, Home Dejaifve, Comme une fleur au Shop in Stock, Al Goyette.

Pour les villages et hameaux : dans les boulangeries de Le Roux, à la boulangerie Ernoux (Sart-St-Laurent), au salon de coiffure Métamorphose.

A quel prix?

1 euro par numéro ou en abonnement de 8 euros pour 10 numéros.

Contact / Abonnements

Par téléphone : 071 12 12 40

Par courrier : Rédaction Nouveau Messenger, rue Donat Masson, 22 à 5070 Fosses-la-Ville

Par courriel : nouveaumessenger.culture@fosses-la-ville.be

IBAN : BE27 3601 0215 7473

Comité de rédaction

Bernard Michel, Pierre-Jean Vandersmissen, Jean-Marc Chavanne, Augustin Chaussée, Joannie Thys, Pierre Melan, Brigitte Romain, Clémentine Buchet.

Dans ce numéro, nous souhaitons vous faire voyager, en train, en tram en Ecosse ou à l'autre bout du monde. Tel Jules Verne, ou presque nous irons au centre de la terre et rencontrerons les dirigeants de Carmeuse.

Si se déplacer en transport en commun à Fosses-la-ville reste difficile : nous sommes dans le bas du classement en termes de mobilité parmi l'ensemble des communes belges. Ces difficultés limitent l'accès à l'emploi, à l'école de son choix ou aux loisirs et créent des inégalités. Les enfants du CCE présentaient d'ailleurs ces difficultés aux ministres de la région Wallonne l'année dernière au Parlement. Les jeunes et les personnes âgées sont les premiers impactés par cette situation. Toutefois, si nous souhaitons plus de bus, il faut aussi les remplir. En écoutant les témoignages de notre jeune collègue qui nous rejoint tous les jours depuis Salzinnes et pour qui ce trajet en bus relève presque d'un voyage intérieur j'ai eu envie de lui laisser la parole dans cet éditorial. Et soyons honnête en ce qui me concerne, je fais partie de ces personnes qui bien que pleine de bonnes intentions prennent leur voiture dès qu'il faut faire plus d'un kilomètre.

« Le réveil est toujours compliqué, le matin notre lit est soudainement beaucoup plus moelleux et confortable qu'à l'heure du coucher et on se sent comme aspiré au cœur de ses draps et ses coussins. Ma principale motivation pour me lever, c'est le trajet en bus qui me conduit de Salzinnes au Centre Culturel de fosses. Je me dis que pendant ces 25 minutes de tranquillité je pourrais grapiller quelques minutes de rêves en plus. Mais au lieu de sombrer dans un léger sommeil, je me laisse emporter par la vue qui défile à travers la fenêtre du bus. A mesure que l'engin avance les visages deviennent aussi familiers que le paysage. Il y a toujours ce jeune étudiant assis à la même place avec ses écouteurs, plongé dans un monde musical qui l'isole du reste du bus. Parfois, nos regards se croisent et des sourires s'échangent. Le trajet est rythmé par les arrêts réguliers, où d'autres passagers montent et descendent, apportant avec eux une bouffée d'air frais et de nouvelles histoires silencieuses. Chaque nouveau passager apporte une énergie différente : le père pressé avec sa mallette, les deux adolescentes au fond du bus qui essayent d'étouffer leurs rires, le travailleur en uniforme, fatigué mais déterminé. Tout cela crée une ambiance particulière, on y trouve un étrange réconfort, une routine familière. Alors que nous approchons du cœur de Fosses la tranquillité des premiers instants laisse place à une certaine agitation. Je prends un moment pour respirer profondément, savourant les derniers moments de ce voyage matinal. Ces 25 minutes sont pour moi un rituel quotidien, une pause nécessaire entre le confort de mon lit et les défis de la journée à venir, cela me permet de l'affronter avec entrain et énergie. »

Cela me donnerait presque envie de prendre un abonnement, et vous ?

■ Joannie Thys et Ema El Khawand

Rendez-vous en terre pas si inconnue...

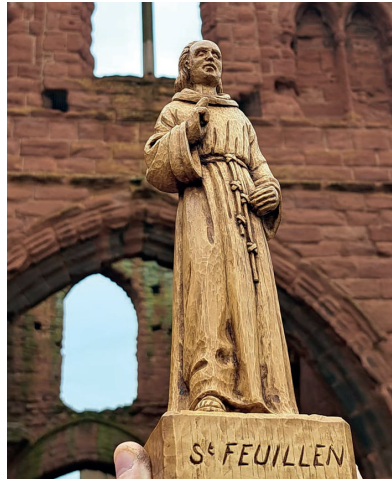


Du 6 au 13 mai derniers, sept membres de la Confrérie Saint-Feuillien et trois de leurs épouses ont eu la chance de découvrir les terres voisines de notre saint patron fossois : l'Écosse !

En effet Saint Feuillien est irlandais mais à l'époque nos ancêtres considéraient que tous les insulaires du nord étaient des scots, le monastère qu'il fonda à Fosses s'appelait d'ailleurs le Monastère des Scots. Un voyage en Irlande ayant déjà été organisé par la confrérie en 2017... une nouvelle destination celtique aux couleurs bleue et blanche s'imposait donc pour cette année 2024. Après de nombreuses réunions de préparation au voyage, le jour du départ a enfin sonné : le lendemain de la traditionnelle fête de Saint Brigide, les confrères se sont rendus à l'aéroport direction Edimbourg.

Une fois arrivés sur place, les dix voyageurs ont pu apprécier différents sites et éléments emblématiques du patrimoine celtique à l'origine de nombreuses facettes de « notre » christianisme local, un véritable « retour aux sources » de la doctrine fondée par Saint Colomba et diffusée sur nos terres par Saint Feuillien il y a bien longtemps déjà. Une brève énumération du périple : contemplation des falaises, visite des ruines d'une abbaye sur l'île d'Iona (fondée par Saint Colomba en 563), du château de Dunnottar et d'Inveraray (qui ont d'ailleurs servi comme décors de plusieurs films ou séries), passage du plus vieux pont d'Écosse à Carrbridge, tour des lacs emblématiques, déambulation dans les rues sur terre (et même sous terre) d'Edimbourg et enfin dégustation dans une des nombreuses distilleries.

Tout cela sous la protection météorologique de Saint-Feuillien, présent « *in the form of a statue* », qui a permis à ses suivants d'apprécier l'Écosse sous un ciel clément ! Ce voyage fût donc certainement enrichissant pour tous mais qu'a-t-il apporté en termes de patrimoine à la confrérie ?



Saint-Feuillien a participé au voyage non pas en chair et en os mais bien en statuette de résine

Philippe Drèze, confrère ayant participé au voyage, nous répond : « En tant que patrimoine lié essentiellement à la confrérie et à Saint Feuillien, c'était plus le voyage en Irlande qui nous avait apporté le plus d'éléments. Cependant, l'île d'Iona fût un site important pour la compréhension du patrimoine transmis par Saint Feuillien dans nos régions. Jan, un habitant de l'île de Mull, qui a travaillé de nombreuses années en Belgique avec Francis Jaumotte (confrère), est déjà revenu à Fosses plusieurs fois pour participer à la septennale

de Saint-Feuillien). Il nous a donc guidés et présenté l'abbaye et l'histoire de Saint Colomba.

Mais l'Écosse est un pays à la culture très proche de l'Eire par de nombreux aspects (châteaux, églises, abbayes et autres sites de cultes anciens). C'est aussi le spectacle de paysages magnifiques avec ses montagnes, rivières, chutes d'eau et nombreux lochs à l'eau d'une pureté rare. Bref un voyage qui laissera de bons souvenirs à ses participants. »

■ Clémentine Buchet



Les confrères boivent le premier apéro écossais !

Place de la Gare



La rubrique
de l'oncle Jean

La Belgique a eu le privilège de posséder la 1^{ère} ligne de chemin de fer du continent européen, en 1835. Chez nous, la ligne 150 Tamines-Dinant, décidée le 3 juin 1870, fut créée en 1879.

En fait, la ligne 150 devait passer beaucoup plus près du centre : on avait prévu une gare en haut de la rue de Vitrival actuelle, mais des propriétaires de terrains situés plus haut, par des influences politiques, portèrent le tracé à sa situation actuelle : ils réalisaient ainsi de fructueuses opérations par les expropriations ! Et « *les voyageurs qui devaient prendre le train à Fosses durent, pendant 80 ans, effectuer 1/4h de marche supplémentaire...* » écrivait R. Belle dans son « *Histoire de la ligne Tamines-Dinant-Jemelle* », en 1997.

Cette ligne 150 fut inaugurée à Fosses le 3 septembre 1879, au départ comme ligne à simple voie, mais les expropriations prévoyaient une seconde voie, réalisée une vingtaine d'année plus tard. La station de Fosses était pourvue d'une voie d'évitement et d'un pont de pesage. La halte facultative de Claminforge devint une gare véritable en 1900 ; le Point d'arrêt de Bambois avait déjà été créé en 1897.

Cette ligne eut rapidement du succès : il y avait au départ 4 trains par jour dans chaque sens, puis déjà 6 en 1884. Le trajet Fosses-Tamines

coûtait 35 centimes en 3^e classe, 55 centimes en 2^e classe et 70 centimes en 1^{ère} classe (avec coussins !) Pour les fêtes, il y avait des trains spéciaux, ainsi pour la St Feuillen de 1879, on annonçait 15 trains spéciaux de Tamines à Fosses, qui amenèrent plus de 11.000 voyageurs (en 1900, 38 trains spéciaux et 20.000 billets !). Entre 1950 et 1960, des trains spéciaux étaient organisés chaque dimanche d'été pour Bambois-Plage !



Le dernier voyage d'un train sur cette Ligne 150 s'effectua le 25 août 1962, voyage ponctué d'arrêts et de coups de sifflets déchirants : sur la machine étaient peints 2 yeux qui pleuraient et, écrit à la craie les mots « *A bas les bus !* ». C'est en 1999, que les enfants du Conseil communal des enfants, firent la demande et les démarches pour qu'aboutissent le projet du Ravel !

Toutes ces activités amenèrent évidemment du commerce Place de la Gare et alentours :

il y eut l'Hôtel de la Station (là où était la maison de Jules Goffaux, dernière maison de la place). A côté, l'actuelle maison de M. Decoux, était auparavant une fabrique de tabac et cigares de M. Devos-Tordeur, qui occupa plusieurs ouvriers. Léonie jacquet racontait qu'elle avait travaillé dans





Passage à niveau

sa jeunesse à « rouler » des cigares ! La maison du coin du passage à niveau était autrefois le café Robette, c'est maintenant la pizzeria Bella Sicilia. Ce petit coin était jadis fort animé : jusqu'à la guerre 40-45, un comité des habitants du quartier y organisait la « Kermesse de la gare », toujours très suivie et très populaire.

La gare en elle-même est un bâtiment de type « gare de 1873 » qui possédait une aile de quatre travées servant de salle d'attente et une aile de service en U avec une toiture à croupes et une cour intérieure. Un porche saillant sous bâtière transversale donnait accès à la salle d'attente côté rue. Après sa fermeture en 1962, la gare est reconvertie en habitation.



Arrière de la gare

Elle a également abrité les Ets Gilot (graines). Elle a récemment été rénovée, ce qui a entraîné l'allongement de l'aile basse et la disparition de quelques éléments d'origine : le porche d'entrée et la forme de la corniche. Depuis cette dernière rénovation, le bâtiment accueille le centre d'interprétations « ReGare », consacré au patrimoine de Fosses-la-Ville et de notre région.

■ Brigitte Romain



Centre d'interprétation Regare

Mobilité à Fosses

Un coup d'œil au dictionnaire nous rappelle que la mobilité est en réalité une propriété, « une propriété générale des corps en vertu de laquelle ils obéissent parfaitement et en tous sens aux causes de mouvement » dicit le Littré. Nous voilà loin du sens commun : de propriété, il est devenu moyen d'exprimer et de réaliser celle-ci.

Ce n'est pas au gré du hasard que naissent les villes. Jean Lecomte dans son Introduction à l'histoire de Fosses rappelle que ses premiers habitants, les « Bebronniens », se sont regroupés autour d'un carrefour formé par deux antiques voies celtiques (et donc pré-romaines) l'une reliant les actuelles Nivelles et Dinant, l'autre Namur et Walcourt. Ces routes primitives sont encore aujourd'hui visibles par endroits ainsi le chemin de Névremont par le Grand Gau pour la première ou encore le chemin qui part de la Laide Basse vers Vitrival et se poursuit ensuite vers Le Roux pour la seconde. C'est par l'antique route de Nivelles où ils avaient reçu leurs titres de propriété que sont arrivés à Fosses Saint Feuillen et ses compagnons. Ils y ont trouvé une rivière et des terres déjà défrichées en partie puisqu'une Villa romaine y avait dans le passé prospéré. Les voies déjà existantes suffisaient amplement.

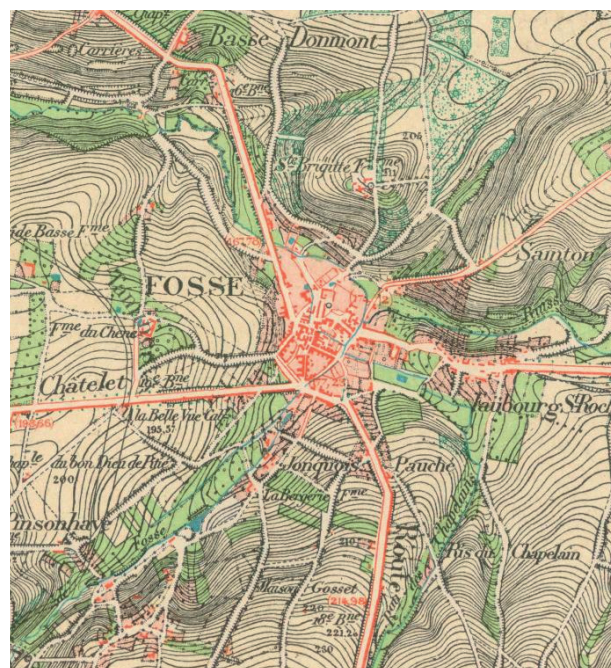
Un monastère par définition entraîne peu d'échanges puisque vivant en autarcie. Les premiers habitants venus s'implanter à proximité de la communauté religieuse et à former un premier village n'avaient pas non plus de perspectives de déplacements autres que les trajets destinés à rejoindre les cultures où à mener paître le bétail. Cette infrastructure routière primitive persista telle quelle jusqu'au 19^{ème} siècle. Bebrona était deve-

nue Fosses, le village était devenu bonne ville. Quand cette dernière fut dotée de remparts, les portes qui en permettaient l'accès ou la sortie se posèrent tout naturellement aux endroits où aboutissaient les quatre anciennes voies. La Porte Al Val, la principale, s'ouvrait vers le nord par le chemin des monts, la Porte Al Froissin vers le vieux chemin de Walcourt, la Porte du Postil par Haut Vent et Bambois vers le Sud et enfin la Porte de Leiche vers le Comté de Namur tout proche puisque sa frontière passait par Sart-Saint-Laurent. Ces routes suffirent pendant très longtemps à recevoir les visiteurs de Fosses à l'occasion des marchés et des pèlerinages. En ces temps-là, l'homme fossensis était plutôt du genre casanier. Qui à part le personnage nanti d'une mission, quelle fut administrative, judiciaire ou religieuse, pouvait bien se hasarder au-delà des limites de la cité ? Personne ! Et ceux qui circulaient sur ces antiques voiries le faisaient essentiellement à pied, parfois avec un âne ou plus rarement à cheval. Il faut bien reconnaître que la praticabilité de ces routes autorisait difficilement d'autres moyens de locomotions. Les rares charrettes et encore plus rares voitures hippomobiles s'y frayaient un passage avec beaucoup de difficultés.

Les progrès d'un 19^{ème} siècle résolument placé sous le signe de la révolution industrielle allaient



Fosses-la-Ville en 1760



Fosses-la-Ville en 1856

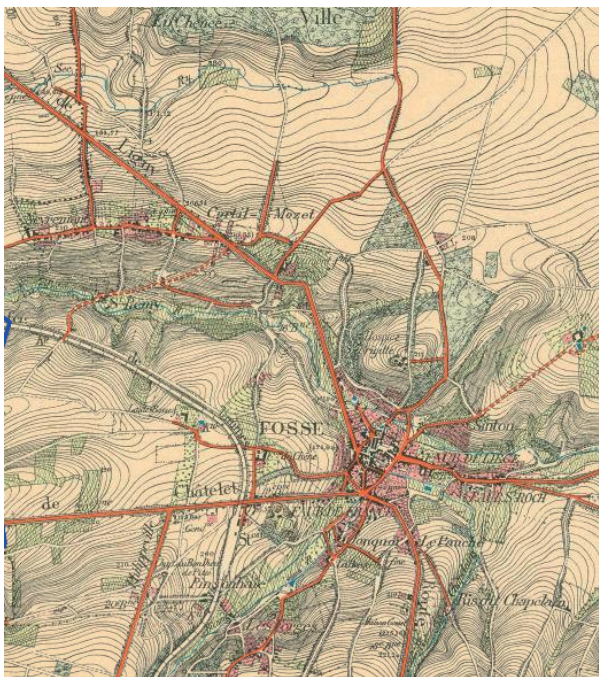
changer cela. Avec l'empire, sous le régime hollandais et ensuite après l'indépendance de la Belgique, la nécessité de bouger s'est faite de plus en plus sentir. Fosses était devenue chef-lieu de canton et siège d'une Justice de Paix ce qui rendait les déplacements administratifs plus fréquents. Par ailleurs des petites et moyennes entreprises y avaient prospéré en même temps que le commerce. Les antiques voiries ne suffisaient plus. Le temps des routes tracées au cordeau était venu. En 1840 est inaugurée la grand-route reliant Namur à Châtelet et l'année suivante est tracée la route reliant Fosses à Mettet. Il faudra attendre deux ans encore pour que soit achevée la route joignant Ligny et Denée. Ces grands axes ne passaient plus par les anciennes portes de la cité dont les remparts n'étaient déjà plus qu'un vague souvenir. Ces trois nouveaux axes donnaient à la cartographie locale son aspect tel que nous le connaissons encore aujourd'hui.

Cette modernisation allait permettre une circulation plus aisée notamment celle de diligences et de malles-poste ou encore celle de tombeaux et de charrettes plus volumineuses. Plus de confort et plus de rapidité ! Un progrès qui n'allait plus s'arrêter. Une Malle-poste est inaugurée qui assure dorénavant une liaison régulière entre Floreffe et Mettet en passant par chez nous. Elle permettait de rejoindre depuis Fosses la gare de Floreffe et d'y prendre le train qui depuis 1843 assurait la liaison entre Namur et Charleroi. Le train voilà la modernité en marche ! La Belgique dès 1835 n'avait-elle pas été le premier pays au monde à faire transporter des passagers par le train ? Et bien l'objectif suivant serait d'amener le chemin de Fer jusqu'à Fosses. Il faudra attendre

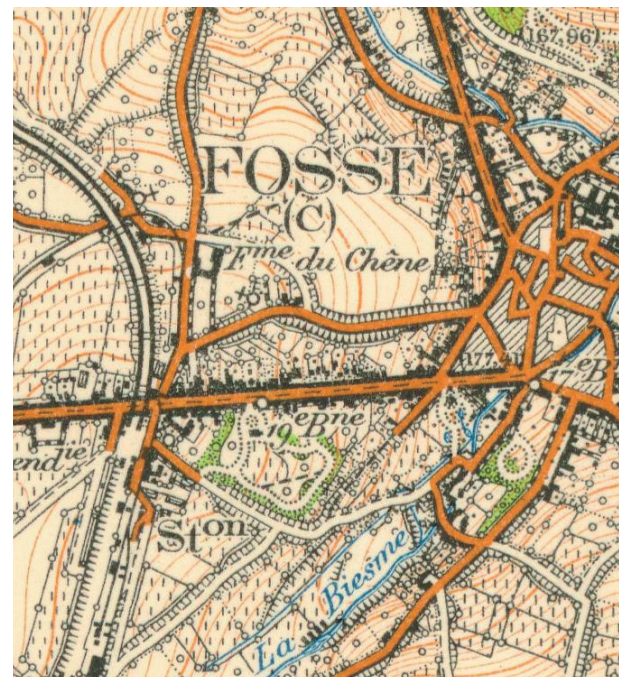
jusqu'au mois de septembre 1879 pour que le rêve devienne réalité. La ligne 150 Tamines-Mettet (qui se prolongerait ensuite jusque Dinant) était inaugurée. On pouvait aller à Tamines dans le plus grand des confort en à peine un petit quart d'heure et par le jeu des correspondances Bruxelles, la capitale, n'était plus qu'à une petite demi-journée. Les effets bénéfiques se firent sentir à Fosses dans les semaines qui suivirent l'inauguration avec un afflux considérable de visiteurs à la Saint Feuillen pour laquelle des trains spéciaux avaient été affrétés. Dans l'Euphorie, un projet de création d'une ligne reliant Fosses à Namur fut défendu avec l'aide de la province mais très vite abandonné.

Gageons qu'en ces temps beaucoup de nos concitoyens avaient fait leur la profession de foi de Rimbaud : « *Il faut être absolument moderne !* ». Un qui y croyait c'était assurément le Bourgmestre Victor Roisin. Dès 1909 il avait conçu et fait voter le projet d'une ligne de tram à vapeur pour relier Fosses à Châtelet. À cause de la guerre, la première rame ne put se mettre en route avant 1920. Le petit tram partait quatre fois par jour de la gare pour entreprendre un trajet improbable et sinueux à travers campagnes et bois. Il fonctionna jusqu'à l'invasion allemande de 1940. Ce même entreprenant bourgmestre avait aussi imaginé une autre ligne de tram qui par Ham sur Sambre devait relier Fosses à Spy. Elle ne dépassa pas le stade de projet. La ligne Tamines-Dinant ne fut jamais électrifiée et le dernier train à vapeur s'arrêta à son terminus le 25 août 1962.

Nous étions en pleines trente glorieuses et au « *tout pour l'auto* ». Au nom de celle-ci, on mas-



Fosses-la-Ville en 1902



Fosses-la-Ville en 1950

sacrait le centre des villes et on bétonnait à tout rompre nos campagnes. L'individualisme triomphant méprisait les transports en commun. Pour ceux qui n'avaient pas de voiture, on remplaça les trains par des bus. On assurait à l'époque que ceux-ci permettraient d'aller partout.

En attendant, il est toujours impossible aujourd'hui pour les fossais d'atteindre l'hôpital régional d'Auvclais autrement qu'en auto. Celle-ci croisait et multipliait au point de saturer le centre de Fosses et qu'on envisage à la fin des années 60 un contournement, une rocade comme on dit en France. Ce contournement, commencé au Chess-lon, devait éviter le centre par le Sud et par Haut Vent. Faute de moyens, il resta à l'état de projet inachevé après qu'avaient été ouverts les premiers dossiers d'expropriation.

Et aujourd'hui, on parle de mobilité lente, de mobilité douce matérialisée par le Ravel qui a remplacé le train. On milite pour la réouverture des anciennes voies dont nos quatre vieilles routes celtiques... Nostalgie et décadence quand tu nous tiens... Ré-volution ? Ne serait-ce pas plutôt un effet de mode, le développement d'une forme de loisir. La voiture n'a pas encore perdu la guerre. Il suffit d'assister à certaines réunions et d'y entendre regretter la suppression de la moindre place de parking ou encore de constater l'agglutinement des voitures stationnées aux lieux d'où partent nos chères et douces voies lentes.

■ Pierre Melan

Projet définitivement aux oubliettes ? Pas si sûr ; le 10 septembre 2018, à l'occasion d'une interpellation du député Gilles Mouyard sur cette question, ce dernier s'entendit répondre que le projet n'était pas abandonné. D'un contournement, Fosses en a bénéficié de manière partielle mais insuffisante lorsque fut réalisée la nationale 98 qui depuis les années 80 permet au trafic entre la Basse-Sambre et l'Entre-Sambre-et-Meuse d'éviter le centre de notre cité. Cette nouvelle voie rapide permettait en outre de rejoindre le réseau autoroutier très rapidement.



Fosses-la-Ville aujourd'hui

Rien ne se perd, rien ne se crée, tout se transforme

En 1879, arrivait à Fosses-la-ville la première voie de chemin de fer et naissait simultanément le journal Le Messenger de Fosses aïeul du Nouveau Messenger que vous tenez entre les mains. Le lien entre développement de la mobilité (le chemin de fer) et le besoin de mieux connaître le monde qui nous entoure (la presse écrite) est établi. Si cette ligne 150 reliant Taminés à Anhée, permettait le transport de personnes elle soutenait surtout le transport de marchandises : les pierres de nos carrières. Un petit tronçon de la ligne d'origine est toujours exploité par la Société Carmeuse c'est donc dans un voyage à travers l'Histoire mais résolument tourné vers l'avenir que nous embarquons aujourd'hui.

Mercredi matin, 11h, nous arrivons sur le site de la carrière d'Aisemont où nous sommes accueillies par Sandrine, la seule femme parmi les 65 travailleurs œuvrant à la carrière. L'ambiance est calme et détendue dans les préfabriqués fonctionnalistes qui abritent les salles de réunion. Les élections sociales qui auront lieu le lendemain s'envisagent sereinement.

Pour commencer cette rencontre atypique entre le monde de la culture et de l'extraction minière, nous retrouvons Jean-François Dussard, directeur du bassin Ouest : Aisemont et Frasnes-lez-Couvin. Il travaille depuis 13 ans chez Carmeuse et endosse la fonction de direction depuis 3 ans. L'homme est sportif et apprécie la pêche à la ligne un hobby qui nous semble refléter l'attitude calme et pondérée qu'il nous présente. Nous sommes rapidement rejointes par Frederic De Visscher qui a intégré le groupe il y a 25 ans. Il en est le secrétaire général et responsable de la gestion de l'environnement, des relations publiques et de la gestion du Patrimoine. Avocat de formation spécialisé dans les matières environnementales c'est d'abord en tant que conseiller juridique qu'il rejoignit l'entreprise : « Chez Carmeuse, je m'y sens bien, je traite des matières diverses, j'apprécie également être en extérieur et aller en carrière ». Enfin, nous retrouvons Michael Fournier, arborant son fidèle bandana rouge. Il travaille depuis 20 ans dans la société d'abord en tant que manoeuvre ensuite comme responsable des chargements de chaux. Lui aussi aime le vélo mais également les sports mécaniques et bien manger. Ce petit péché mignon avoué et partagé par l'ensemble de la tablée, nous considérâmes que les présentations étaient faites et passâmes au vif du sujet.

La chaux ! Brièvement, des sols sont extraits des pierres calcaires de son petit nom savant : carbonate de calcium CaCO_3 ce carbonate est ensuite chauffé à 1000 degrés Celsius dans les fours verticaux que nous apercevons lors de la visite. Durant le processus de calcination le carbonate de calcium se décompose pour donner de l'oxyde de calcium : la chaux CaO et libérer le dioxyde de carbone : le CO_2 (nous y reviendrons). Les industriels s'enthousiasment alors pour



MF, J-F D et FDV pendant que nous cherchons les lettres de Carmeuse représentées dans le logo du groupe

leur produit et ses propriétés : « La chaux est un matériau extraordinaire avec de multiples utilisations ! C'est un matériau de base dans ; la sidérurgie, la verrerie, la chimie, on en retrouve dans les matériaux de construction, elle est nécessaire pour l'épuration de l'eau, dans l'alimentation animale et humaine. La chaux est utilisée pour la fabrication du sucre, du dentifrice, pour les cosmétiques, jusqu'à l'acide citrique : que l'on retrouve dans les bonbons. » bref ne cherchez plus la formule de la Panacée vous l'avez sous les yeux : CaO . Dans nos contrées nous retrouvons d'ailleurs les anciennes glacières et carrières non loin l'une de l'autre, témoins de cette utilisation parmi d'autres de l'oxyde de calcium qui contribua à la richesse du pays.

Toutefois rien n'est jamais tout noir ni tout blanc (sauf le Logo immaculé du groupe et son produit, la chaux), lors de la transformation est libéré, nous l'avons vu, le dioxyde de carbone. Sans tourner autour du pot, ce n'est pas le style de la maison, ils nous expliquent alors que la transition carbone est un enjeu majeur pour une entreprise comme Carmeuse : « Nous calcinons de la pierre dans des fours dès lors nous émettons beaucoup de CO_2 , c'est ... chimique. Nous avons investi beaucoup en recherche et développement, il est temps maintenant de passer à l'application, c'est pourquoi nous construisons aujourd'hui un four pilote qui pourra concentrer ce dioxyde de carbone. Nous souhaitons également développer nos sources d'énergie verte, les plus décarbonées possibles. »

Pour rappel en 2019, Carmeuse sur le site d'Aisemont inaugurerait son deuxième champ de panneaux solaires sur près de 4,5 hectares. Ce qui leur permet d'avoir une énergie plus verte et d'être le plus autonome possible. Un autre enjeu de taille pour les professionnels de l'industrie extractive et chaufournière est la valorisation du territoire : *« nous consommons du territoire littéralement, physiquement, il est important qu'au terme de l'exploitation on restitue un terrain sur lequel de nouvelles opportunités se créent : des milieux propices à la biodiversité avec par exemple des plans d'eau ou encore des terres agricoles »*. Ces enjeux sont également relayés par la Fédération de l'Industrie Extractive (Fediex) que Frédéric De Visscher préside depuis peu. Dans le mémorandum annuel de la Fédération, nous retrouvons encore l'importance de l'autonomie et de l'approvisionnement. Nous pensons ici à l'exploitation de la nouvelle carrière d'Hemptinne Florennes qui servira à approvisionner le site d'Aisemont. Un défi de taille que l'industriel se réjouit de voir aboutir dans le respect des normes environnementales et des dispositifs légaux : *« le processus pour obtenir les autorisations pour exploiter les carrières est long, très long, nous travaillons sur ce dossier depuis plus de 30 ans »*.

Le site d'Aisemont est pour le groupe Carmeuse un fleuron européen dont on prend soin. Le site est en constante évolution comme nous précise son directeur : *« en 2021, nous avons développé une unité de production de filler pour un investissement de 15 millions ainsi qu'une station de mélange pour faire les amendements pour la stabilisation des sols »* station gérée aujourd'hui par Michael. C'est en train (des nouveaux rails seront posés) que les matières premières seront acheminées de Florennes à Aisemont. Si la ligne 150 est dans les années 50 tombée en désuétude et abandonnée pour être transformée un demi-siècle plus tard en Ravel, un tronçon a toujours été utilisé par les exploitants de la carrière ; celui reliant Aisemont à Tamines. *« Nos deux plus gros clients sont desservis par chemin de fer : le site d'Inovyn*



Jean-François Dussard

Solvay et Sidmar pour la sidérurgie gantoise. Un train permet de transporter 170 000 tonnes de chaux ce qui évite un charroi de 6800 camions». Mais pas n'importe quel train... nous sommes en face d'une locomotive belge type 601 (de fabrication anversoise) que l'on appelle Rail Road puisqu'elle est capable d'une prouesse technique surprenante : si besoin, sortir de ses rails et rentrer dessus, en plus de ramener et conduire la dizaine de wagons à trémies, bien entendu. A l'origine ce modèle spécialisé dans le transport de marchandises était surnommé « Big Boy ». Un géant d'acier plutôt bruyant qui ne circule que 2 à 3 fois par semaine. Dès qu'il arrive à Tamines où il rejoint le réseau SNCB, il est pris en charge par les transporteurs du client.

Un long voyage donc attend cette chaux, matériau provenant des couches sédimentaires de plusieurs millions d'années, calcinée, transformée, broyée, transportée, transformée encore pour s'exporter dans le monde entier. Elle laissera derrière elle des larges trouées, souvenirs de notre passé et présent industriel qui se combleront doucement, strates après strates, d'une faune et d'une flore qui, elles, reviendront à Aisemont. Et à leur tour, elles seront le berceau de nouvelles aventures.

■ Joannie Thys



Locomotive 6010L0

Un **fossois** autour du monde

Najaf ... la surprise! Je suis arrivé à Najaf sans rien connaître de la ville. Je laissais derrière moi les vallées verdoyantes du Kurdistan.

Elles contrastaient singulièrement avec les clichés guerriers, secs et arides que les médias m'en avaient donnés. La province, fraîchement autonome du Kurdistan irakien tranche irrémédiablement avec l'autre partie appelée Irak Fédéral. Leur seul point commun est le nombre faramineux de check point dont la route est clairesmée environ tous les 50 km. En moyenne j'y passais une demi heure à chaque fois. Non pas que les contrôles étaient drastiques, mais simplement parce que les militaires avaient envie de parler. Ils voulaient échanger avec cet étrange touriste qui voyage avec son chien. Moi qui n'y connaissais pas grand chose je devenais subitement expert en football. Eden Hazard, Marouane Fellaini ou Thibaut Courtois n'avaient plus aucun secret pour moi, bien que j'aurais préféré parler de Stromaë ou du surréalisme.

A Najaf, j'avais rendez-vous avec Grenade. Cette femme, professeur d'anglais, avait montré beaucoup d'enthousiasme pour le projet que je développe dans les écoles. Voilà des semaines que nous discussions par mail. J'étais donc attendu de longue date dans cette ville étrange à plus de 160 km au sud de Bagdad. Je suis arrivé au beau milieu d'un long week-end de pèlerinage chiite. Najaf est une ville sainte, je l'ignorais. Bien qu'attendu nous avons du postposer notre rendez-vous de 24 heures.



Tombs

La ville était en pleine effervescence. Une marée humaine avait pris d'assaut les rues. Partout sur les trottoirs, d'immenses marmites préparaient le repas du soir. Nous étions en plein ramadan et la coutume veut qu'on partage la nourriture dès la nuit tombée. J'avais bien repéré quelques parking où passer la nuit mais ceux-ci affichaient complets. Des militaires lourdement armés en barraient l'accès et ne donnaient aucune envie de jouer des coudes pour y entrer. J'ai donc erré dans le flot de la circulation espérant trouver un endroit calme où me poser en attendant notre rendez-vous du lendemain.

Google map renseignait un terrain de camping au beau milieu de la ville. Avec un espoir modéré je me dirigeais vers cet hypothétique refuge. Si j'imaginais qu'il serait probablement bondé, connaissant l'hospitalité des Iraquiens, je me disais bien qu'on trouverait à coup sûr une solution. (Petit détail croustillant : L'option « itinéraire » de Google map ne fonctionne pas en Irak. Sans doute à cause des brouilleurs de signal ou de quelques vengeances technologiques qui témoignent de petites rancunes envers les Américains). Je me dirigeais donc un peu à l'aveuglette dans un dédale de rues de plus en plus étroites. Les maisons diminuaient en taille au fur et à mesure que je m'éloignais du centre. Mais j'ai appris à ne plus m'étonner de rien. Le trafic, par contre, s'intensifiait. Je me laissais emporter sans résistance par un flot bruyant de voitures, de tripoteurs et de motos qui se faufilaient avec une aisance impressionnante. Après plusieurs détours j'arrivai enfin au lieu-dit terrain de camping ! Il s'agissait sans doute d'une farce d'internaute ou d'un bug de traduction car j'étais... au milieu du plus grand cimetière du monde. J'ai trouvé un endroit un peu à l'écart pour reprendre mon souffle. Le soleil touchait l'horizon et je découvrais des alignements de tombes à perte de vue. Ici sont enterrés entre 10 et 15 millions de chiites (personne ne sait exactement). J'étais au cœur de la nécropole sacrée des Chiites. On enterre ici, paraît-il, plus de 100 personnes par jour. Certains venaient de très loin pour y être enterrés, et en ce week end particulier de nombreuses familles venaient honorer leur morts.

Les tombes ocre, dont certaines ont plus de mille ans, côtoient d'autres plus récentes coiffées de pierre turquoise ou émeraude. Les combats de l'armée irakienne contre l'Etat Islamique (de 2014 à

2017) ont, eux aussi, apporté leur lot de défunts. Ici les portraits des disparus servent de repères. Certains mêmes sont fléchés pour trouver plus aisément la sépulture de la personne. Des quartiers entiers sont réservés à chaque milice. La multitude des différentes sections souligne avec force la complexité des différents courants religieux. Il y a de véritables avenues, des rues plus étroites et des chemins dérobés, de nombreuses boutiques et des stations des motos-taxis pour qui le cimetière n'a plus aucun secret. Le tout dessine un labyrinthe dont je souhaitais finalement qu'une seule chose : ressortir. Le soleil avait définitivement quitté l'horizon et le ciel s'assombrissait. Je voyais des grandes barrières verrouiller l'accès à certaines allées et des nouveaux militaires, armes au poing filtraient les entrées de la foule.

Le temps me paraissait éternellement long et je commençais à redouter de me retrouver bloqué. Je manoeuvrais avec difficulté DonaVan. J'ai réussi à me glisser dans le flot du trafic des autres voitures car évidemment, mon van immatriculé en Belgique faisait très exotique. Il était 22h00 et j'étais en plein embouteillage... au beau milieu d'un cimetière. Malgré mon imagination débordante, jamais je n'aurais imaginé une telle situation. Ce qui me rassurait c'est que les autres véhicules semblaient aussi perdus que moi. Nous nous suivions pare-chocs contre pare-chocs roulant à la boussole vers ce qui de loin ressemblait à une sortie. Parfois nous devions faire demi-tour, parfois simplement laisser de l'espace suffisant pour que les motos-taxis, venus à contre sens, s'interposent entre nous. Cette énorme chenille de tôle motorisée gigotait comme elle le pouvait entre les tombes. Ici celles des combattants, là celles de sages vieillards, plus encore les tombes réservées aux femmes. Malgré l'apparent chaos, personne ne s'énervait. Pas un coup de klaxon, pas un appel de phare. L'entraide était évidente. De nombreux badauds se proposaient pour

guider les manoeuvres les plus délicates. On m'a aidé plusieurs fois à replier et déplier les rétroviseurs externes pour faciliter le passage d'entre les tombes dont les sculptures débordaient sur la chaussée. Il m'a fallu un temps infini pour sortir de là et retrouver progressivement le monde des vivants et des bruyants. Épuisé, j'ai fini par trouver refuge sur le parking d'un restaurant à quelques kilomètres de là. Je pouvais enfin me dégourdir les jambes, et promener le chien qui avait été d'un calme exemplaire jusque là.

Une demi-heure plus tard, j'ai regagné mon véhicule. Il était entouré d'autres voitures parkées dans tous les sens. Impossible de bouger. Je pensais n'avoir pas d'autre choix que de passer la nuit là mais une voix me hêla. J'étais invité à prendre place sur un tapis confortable posé à même le sol. J'ai sorti de mon petit frigo l'Ayran (lait de brebis salé et fermenté), les quelques tomates qui me restaient, du pain et des bananes. Et avec mes 3 hôtes nous avons improvisé un frugal festin sur ce tapis moelleux posés entre les voitures. J'étais content de partager ce repas, moi qui ai été invité tant de fois par des inconnus. Ils venaient de Bassora, de Nassirya et de Qualat Sukar, des villes encore plus au sud. Ils étaient professeurs. Nous avons savouré la tiédeur de la nuit en buvant du thé. Ils étaient fiers de dire que : « Tous les hommes sont égaux comme les dents d'un peigne ». Puis nos propos ont dérivé sur le contraste entre le grand traditionalisme et l'ouverture à l'autre dont la ville est si fière. Car Najaf, m'ont-ils affirmé, à l'inverse de la Mecque, est ouverte à tous quelque soit l'origine ou la religion. Il a fallu attendre 3 heures du matin pour que le kaléidoscope de voitures se clarifie et qu'enfin nous puissions retrouver un semblant de mobilité. Ce n'est que vers 4 heures que le trafic s'est tari, pour quelques heures, avant de reprendre son débit naturel dès 8 heures.

■ Thierry Wenes

