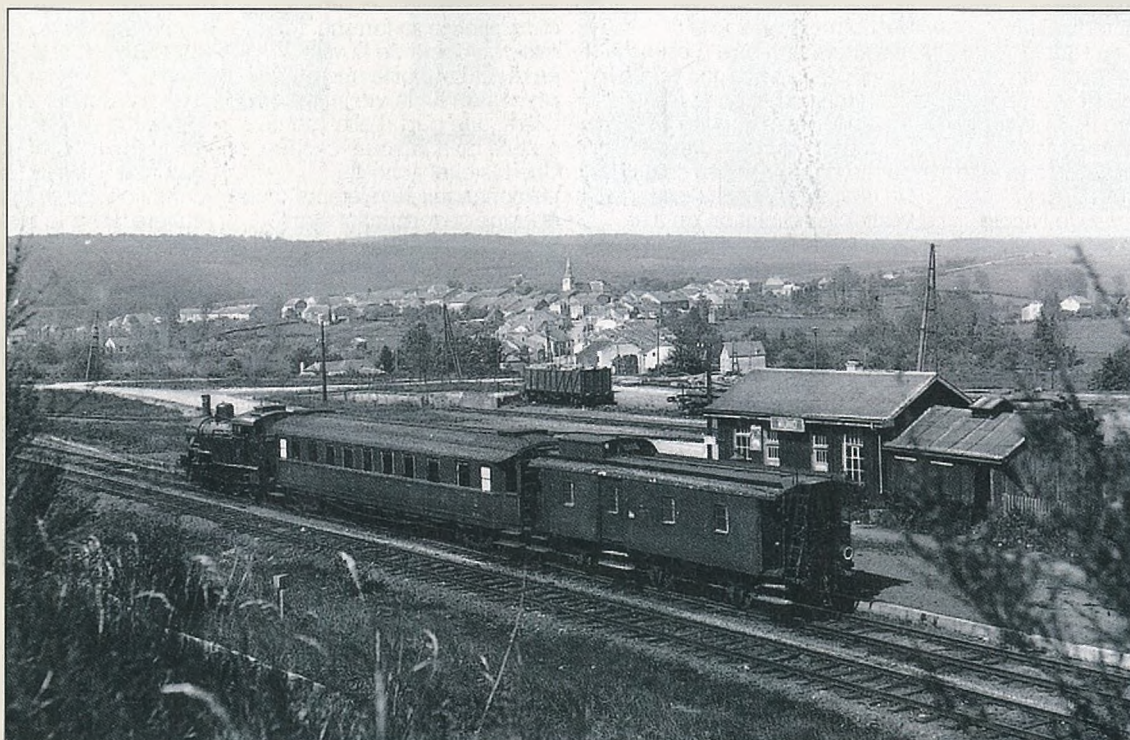


RAIL & ARDOISE

DÉTOUR PAR UNE VALLÉE ORPHELINE

RENÉ DANLOY



Combien de toitures ne sont-elles toujours pas réalisées en ardoises ? Celles que produit notre pays ont une réputation de qualité rimant avec solidité.

Jadis florissantes, les ardoisières ont cependant fermé leurs portes une à une.

Pourtant, à Warmifontaine, non loin de Neufchâteau, l'extraction se poursuit.

À Herbeumont aussi, l'une d'elles a rouvert récemment. Et, à la Morépire, près de Bertrix, une poignée de passionnés cultive, pour le grand public, le souvenir de cette activité aujourd'hui disparue dans la vallée de l'Aïse.

Quant au chemin de fer, là-bas, il est devenu le témoin fantôme d'un passé presque révolu.



Kaiv-Ménas. — Les Châlières de Clermille de Fer.
1921. L. Dupuy, F. Vignot



D. T. D. 1234. Église Saint-Georges.
Herbeumont. — Grand Viaduc, long. 100 m. haut. 40 m.



Herbeumont. — Les Trains de Clermille de Fer.



73. — Saucelle. — Les Trains de Clermille de Fer.

LE DESTIN DE LA LIGNE 163A : UNE FORÊT SILENCIEUSE

Tout commence en 1880 quand on passe à l'étude d'une liaison ferroviaire entre la France, au départ de Carignan, et la Belgique où la future ligne se connectera à une autre : l'«Athus-Meuse», autrement dit la 165. Cette décision étant prise, il reste à déterminer le point d'entrée dans notre pays ainsi que le tracé qu'elle y empruntera. Les discussions s'éternisent et il faut attendre 1897 pour que l'on se mette d'accord. On pénétrera chez nous par Muno et la jonction avec la ligne 165 se fera à Florenville. Cette solution se révèle la plus pratique et la moins onéreuse. Mais elle ne convainc pas tout le monde ! Ainsi, notre gouvernement doit-il faire face à de nombreuses interpellations. Elles émanent des représentants des propriétaires d'ardoisières de la région d'Herbeumont. Cette zone industrielle de la vallée de l'Aise occupe en effet une main-d'œuvre importante mais elle souffre aussi de la concurrence. Celle-ci provient des ardoisières de Fumay, en France, et de Trèves, en Allemagne, lesquelles écoulent aisément leur vaste production par le rail. Du côté français, l'opposition se marque également : le Génie militaire voit dans ce projet une voie d'invasion possible, ce que confirmeront les deux guerres mondiales à venir. En fin de compte, les industriels de la vallée de l'Aise obtiennent gain de cause. C'est à Orgéo que la jonction avec la ligne 165 se fera.

UN VÉRITABLE PATRIMOINE ARCHITECTURAL

La construction du «raccordement» de Bertrix à Muno débute en 1904. D'une longueur de 27,9 km, il est dépourvu de tout passage à niveau. Mais il entraîne l'érection de nombreux ouvrages d'art, souvent imposants. C'est le cas du viaduc de Conques, à proximité d'Herbeumont. Celui de Muno et le pont de la Blanche, non loin de la Morépire, sont d'autres constructions remarquables. Encore faut-il percer des tunnels. Le premier, celui de Saint-Médard – 687 m –, passe sous l'«Athus-Meuse». Le deuxième se situe entre les gares de Mortehan et d'Herbeumont. Il ne mesure

que 250 m. On trouve le troisième entre Herbeumont et Sainte-Cécile. Avec ses 1300 m, il est classé comme étant le plus long du pays. Ces travaux coûtent très cher : vingt-huit millions de francs de l'époque. Si quelques ouvriers quittent les ardoisières pour se tourner vers un emploi mieux rémunéré en participant à la réalisation de la ligne, la main-d'œuvre vient pourtant essentiellement d'Italie. Les conditions de travail sont particulièrement pénibles. Pour l'anecdote, en 1908, le curé de Saint-Médard fait élever une chapelle provisoire. Construite en bois, elle est érigée en cinq jours. Destinée à desservir une communauté forte de cinq à six cents personnes, on l'appellera la «chapelle des Italiens». Le gros de l'ouvrage est achevé en 1909 mais il reste encore de menus travaux à effectuer. Selon la convention, les Français n'ont encore rien entrepris sur leur territoire. Ce sont les Allemands qui, en octobre 1914, réalisent la jonction Muno – Messempre, ouvrant ainsi la ligne 163A, Bertrix – Muno – Carignan. Elle leur viendra bien à point pour acheminer hommes et matériel vers le front de Verdun. Mais, sitôt signé l'armistice, le Génie français revient à la charge : il fait ôter les rails entre Messempre et la frontière belge. En 1940, dès leur arrivée, les Allemands, de nouveau, assurent la soudure ferroviaire entre la France et la Belgique. Quatre ans plus tard, l'invasisseur, aux abois, dynamite le pont de la Blanche, ainsi qu'un autre à Sainte-Cécile. C'est en 1949 que le Premier ministre, Hubert Pierlot – exploitant la Morépire – ordonne la reconstruction afin de rétablir la ligne. Mais, le raccordement entre les deux pays étant supprimé en 1948 et les ardoisières cessant leurs activités tour à tour, la ligne sera fermée au trafic voyageurs en février 1959. Quant au dernier train de marchandises, il passera le 26 mars 1969. Le bruit des bogies ne résonne plus dans la forêt ardennaise réduite au silence. Trois ans plus tard, la SNCB ordonne le démontage de la ligne. Aujourd'hui, celle-ci fait le bonheur des promeneurs puisqu'elle s'inscrit dans un projet «RAVeL» de la Région wallonne visant à sa réaffectation en pistes cyclable et équestre.

La construction du «raccordement» de Bertrix à Muno débute en 1904.

QUELQUES PRIX

(Ils sont donnés à titre indicatif. Ils peuvent être sujets à modifications.)

Visite guidée	individuel	groupe
adultes	260 F	220 F
enfants 3-12 ans	170 F	160 F
seniors	235 F	185 F

1 journée	Enfants - de 12 ans		Adultes et adolescents	
	1	2	1	2
Pierre et nature	465 F	580 F	550 F	665 F
Pierre et forêt	850 F	965 F	910 F	1 025 F
Pierre et eau	850 F	965 F	910 F	1 025 F
Pierre et chevaux	640 F	755 F	725 F	840 F

1 : menu scolaire – 2 : menu «terroir».

Pierre et musique	390 F (enfants - de 12 ans) et 540 F (adultes/adolescents)
-------------------	--

AU CŒUR DE L'ARDOISE

En 1969, l'homme posait pour la première fois le pied sur la Lune. Dans le même temps, à la Morépire, les ouvriers de fond de l'ardoisière transportaient encore sur leur dos des pierres d'ardoise pouvant peser plus de 150 kg. Et ils s'éclairaient avec de petites lampes à carbure!

Pendant plus d'un siècle, dans l'idyllique vallée de l'Aise, les maillets ont sonné sur les ciseaux des «scailtons», ces ouvriers qui fendent l'ardoise. La veine de schiste s'étendant sur plusieurs kilomètres, des milliers d'ouvriers trouvèrent du travail, au fond des ardoisières ou en surface.

Cette industrie connut son apogée au début des années 1900 avec des dizaines de millions d'ardoises produites. Les fosses se sont fermées une à une, dont la dernière, la Morépire, en 1977. Il n'est d'ailleurs pas que la vallée de l'Aise à avoir connu pareil destin tragique. À Martelange aussi, en bord de Sûre, les activités ont cessé. Il n'est plus qu'à Warmifontaine – un village de la commune de Neufchâteau, voisine de celle de Bertrix – que le travail continue sous la terre, à 200 m de profondeur. Mais regagnons l'Aise.

Une exploitation a récemment revu le jour à Herbeumont. Quant à la Morépire, elle est revenue à la vie d'une bien belle manière. Quelques personnes de la région se sont associées pour transformer l'ancienne mine en un musée exceptionnel, en hommage au pays et à ses ouvriers. L'ardoise, c'est aussi la passion d'un noble terroir.

LE SCHISTE, UNE PIERRE VIEILLE DE 450 MILLIONS D'ANNÉES

Que nous propose donc le domaine de la Morépire? D'abord de visionner une cassette d'une vingtaine de minutes, permettant de découvrir une activité dont l'accomplissement se fait encore de nos jours avec des moyens qui nous paraissent fort artisanaux, malgré l'apparition de matériel électrique. Savez-vous ainsi qu'à Warmifontaine, comme nous le présente ce court métrage, les ardoisiers utilisent toujours la lampe à carbure? Même si elle est à flamme nue, elle ne présente en effet aucun danger puisqu'il n'y a pas de grisou dans ce type de mine. Une fois la pierre de schiste extraite – sparton – et remontée à la surface, elle est tracée à la craie et coupée à la scie diamantée. Après quoi, le sparton passe par les mains du fendeur qui va, comme son nom l'indique, le fendre en tranches atteignant 2,5 à 15 mm d'épaisseur. Enfin, un autre ouvrier, le rebatteur, donnera sa forme et sa dimension définitives à l'ardoise. L'ensemble des pièces ainsi produites au départ d'une pierre ne représentera que quinze pour cent de sa masse!

À quoi servent les ardoises sinon à faire de

beaux toits? Quant à celles de moins bonne qualité, les cornues, elles sont destinées à être posées sur des toitures à l'aide de mortier.

Vu leur poids, ces toitures sont peu inclinées, de manière à éviter qu'elles ne glissent entières vers le bas. Les ardoises de la vallée de l'Aise ont été vendues en Belgique, en France et même au-delà. Le chemin de fer était donc un excellent moyen d'assurer leur transport.

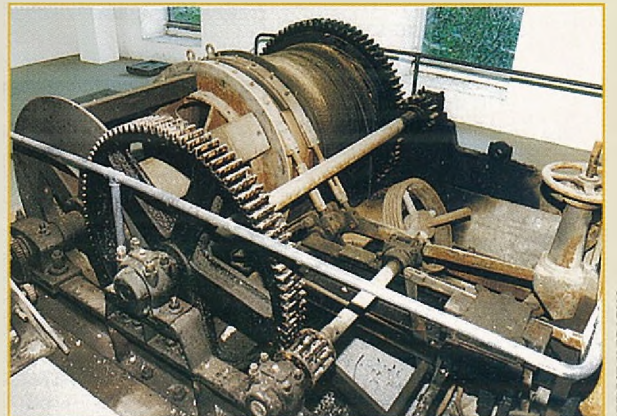
DES DÉFIS À LA VIE

Ensuite, nous partons pour une plongée à quarante-cinq mètres sous terre, grâce à un funiculaire unique en Belgique, se déplaçant à la vitesse de 43 cm par seconde! Là, grâce à un guide, nous découvrons les conditions de travail régnant dans un monde étrange et angoissant pour le claustrophobe. L'ardoisière de la Morépire a démarré en 1889 pour s'arrêter en 1976. Elle se compose de trois niveaux d'exploitation : à moins 25, 45 et 60 m. Ce dernier n'est pas visitable car il est envahi par l'eau. En effet, dès 1977, les pompes ont été coupées et les eaux d'infiltration – principalement de pluie – ont rempli la mine. L'eau a monté jusqu'à moins dix mètres. À cet endroit, parvenue à une galerie située au même niveau que l'Aise, elle s'est dirigée vers le ruisseau. Le projet du domaine de la Morépire, «Au cœur de l'ardoise», a débuté en 1996. Pendant cinq mois, nuit et jour, il a fallu commencer par pomper l'eau. Deux cent mille mètres cubes ont été ainsi évacués! Actuellement encore, il est nécessaire de pomper chaque jour afin de maintenir le niveau de l'eau stagnant à moins 60 m. Une partie du liquide ainsi évacué sert à alimenter les bâtiments de surface, cette eau étant filtrée et donc potable. Ce sont des phénomènes géologiques anciens qui sont à la base de l'inclinaison des veines. Ici, dans la vallée de l'Aise, elle est de 45 pour cent, contre 55 pour cent à Warmifontaine. Et c'est cette inclinaison qui a déterminé la façon d'enlever la pierre et par là même de creuser les salles. En pays chestrolais on travaille du haut vers le bas. À la Morépire, on faisait exactement le contraire. La veine ayant une épaisseur de 50 m, on a commencé d'abord à moins 60 m pour remonter progressivement à moins 5 m. On creusait une galerie puis on crabotait, c'est-à-dire que l'on pratiquait une ouverture de base afin d'aménager une salle.

Celle-ci atteignait une dimension de 20 m tant en longueur, qu'en largeur et en hauteur, soit une capacité de 8 000 m³! L'ouverture de base libérait un plafond de 400 m². Par l'explosion de la poudre noire, on décollait des pierres et le plafond s'élevait à chaque fois d'autant. Après un certain temps, devenu inaccessible de par

Le projet du domaine de la Morépire, «Au cœur de l'ardoise», a débuté en 1996.

RAIL & ARDOISE



PHOTOS R. DANLOU

son éloignement, il fallait trouver les moyens de l'atteindre. Le matériel moderne n'existant pas dans ce temps-là, on tirait profit des déchets pour élever des murs servant alors d'échafaudages. Ces murs s'utilisaient en outre comme amortisseurs pour les blocs de pierre qui tombaient et dont le dernier pesait 195 tonnes! La bonne pierre partait vers la surface tandis que les déchets étaient destinés à combler les salles exploitées. Comment sortait la pierre? Dans les salles rebouchées, les ouvriers construisaient un passage, donnant accès à la galerie principale. Ces passages étaient munis d'échelles mais aussi d'escaliers. Jusqu'en 1970, les travailleurs portaient la pierre sur leur dos. Elles étaient très lourdes, et l'on en comptait même une atteignant le poids de 220 kg. Les ouvriers se livraient d'ailleurs régulièrement à des paris. Ainsi, le plus costaud d'entre eux transporta-t-il un jour une pierre de 362 kg. L'affaire devait se terminer par un accident. En la déposant, ses veines oculaires ont éclaté et il est devenu aveugle. Une fois parvenus à la galerie, ils la disposaient dans un wagonnet qu'il fallait ensuite pousser à la main jusqu'au plan incliné. C'était alors un treuil actionné à la vapeur qui ramenait le wagonnet à la surface. Là on le vidait dans les ateliers puis il redescendait vers le fond. Les conditions de travail, comme on le voit, étaient très dures et l'espérance de vie – à cause de la poussière, laquelle provoquait la schistose – ne dépassait pas 55 ou 60 ans.

Les ardoisières de la vallée de l'Aise n'ont pu résister à la concurrence espagnole et portugaise. Les coûts d'exploitation étant plus élevés chez nous, il a fallu fermer boutique. Pourtant, la demande est là et l'ardoise ardennaise est bien plus prisée. Elle ne contient pas de sable comme celles provenant des deux pays de la péninsule ibérique mais bien de l'argile, ce qui augmente sa résistance par rapport à ses concurrentes. De plus elle renferme soit de la pyrite de cuivre, soit de la pyrite de fer. Cette dernière entraîne cependant le déclassement de l'ardoise à cause de la rouille. La durée de vie d'une ardoise espagnole est de 30 ou 40, voire 50 ans. Les nôtres, elles, peuvent tenir plus de 150 ans.

Quinze personnes ont cassé leur tirelire pour aménager le site de l'ancienne ardoisière. En quatre mois elles ont réussi l'exploit de rendre le fond visitable notamment en y déversant de la grenaille pour pouvoir y circuler plus facilement. Le touriste a pu y faire ses premiers pas en avril 1997. Leur initiative nous rappelle que l'ardoise fait le quotidien des Ardennais, tout comme l'eau et la forêt. Ne symbolise-t-elle pas la rudesse du pays mais aussi sa force tranquille? □

RENSEIGNEMENTS PRATIQUES

La visite souterraine guidée dure environ 1 h 15.

Un spectacle son et lumière de 45 min raconte la légende de la Morépire et les meilleures histoires du folklore régional.

Différentes formules, accessibles aux groupes de 20 personnes minimum et sur réservation, proposent des journées complètes comprenant la visite guidée, le repas de midi (menus scolaire et «terroir») ainsi qu'une activité (matin ou après-midi) dans la région.

□ L'après-midi

- Pierre et nature : balade dans la vallée de l'Aise, suivie du spectacle son et lumière ;
- Pierre et forêt : parcours en VTT dans la vallée de l'Aise ;
- Pierre et eau : descente en kayak de la Semois, de Cugnon à Dohan ;
- Pierre et chevaux : deux heures d'ambiance «Far West» dans un manège fermé, suivies du spectacle son et lumière (1).

□ Le matin

- Pierre et musique : visite du musée de la Cloche et du Carillon à Tellin (2).

(1) : Programme réservé aux périodes scolaires, les lundi, mardi, jeudi et vendredi.

(2) : Possibilité d'inverser le programme de la journée.

La Morépire dispose d'une cafétéria et d'un restaurant, d'une salle de pique-nique, d'une plaine de jeux et d'une boutique de souvenirs. La zone de parcage est gratuite.

Pour les gourmands, on peut citer quelques mets originaux : potage aux orties ou ardennais, «canadas» aux roussets, poulet à l'Orval, roulade de jambon fumé à la mousse de truite, tartine de l'ardoisier...

«Au cœur de l'ardoise» est situé à quelques kilomètres de Bertrix, en direction d'Herbeumont. Il existe des autobus reliant le site à la gare de Bertrix le matin, à midi et l'après-midi.

Les dates d'ouverture du domaine n'étant pas encore connues pour la saison 2000 (du 27.3 au 26.9 en 1999), on peut se renseigner par téléphone (061/41 45 21) ou par télécopie (061/41 45 54).