

# Les Carrières, l'ancienne gare et l'école communale des garçons

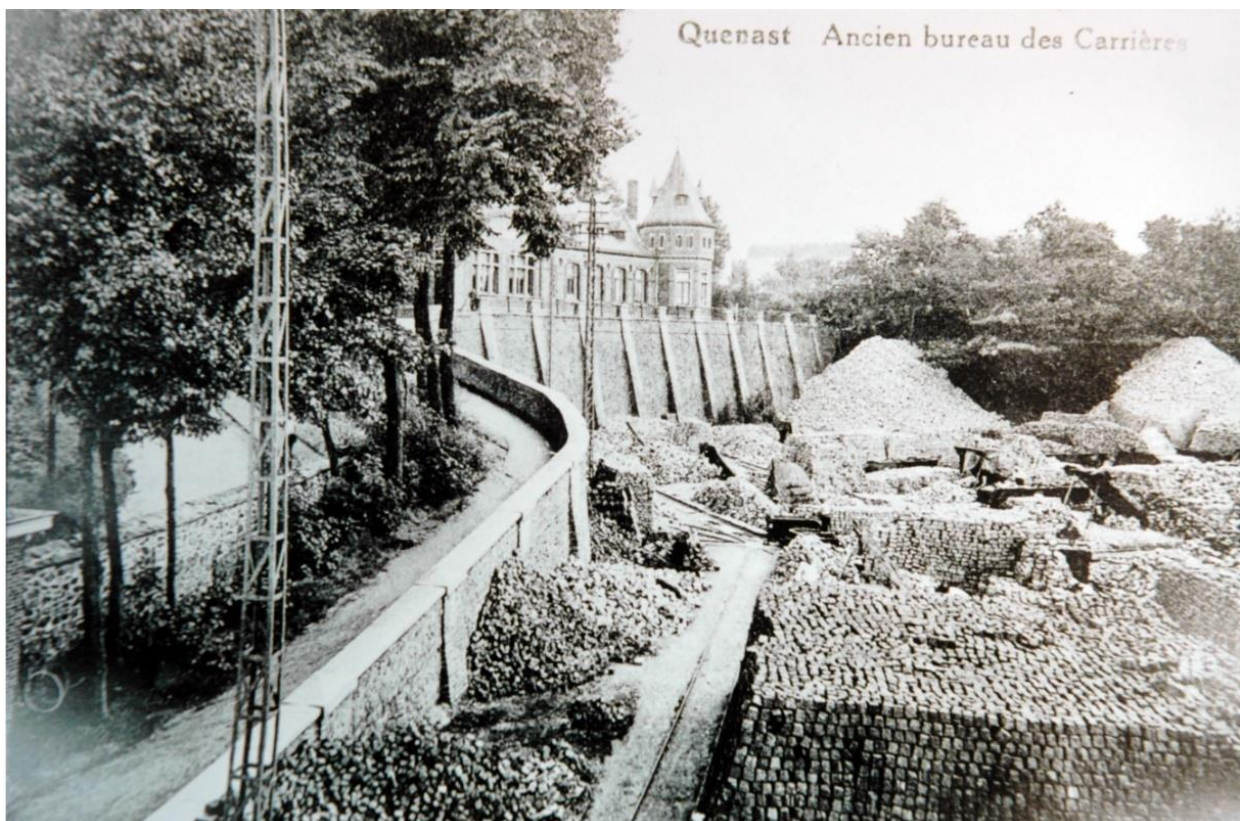
## LES CARRIÈRES DE QUENAST

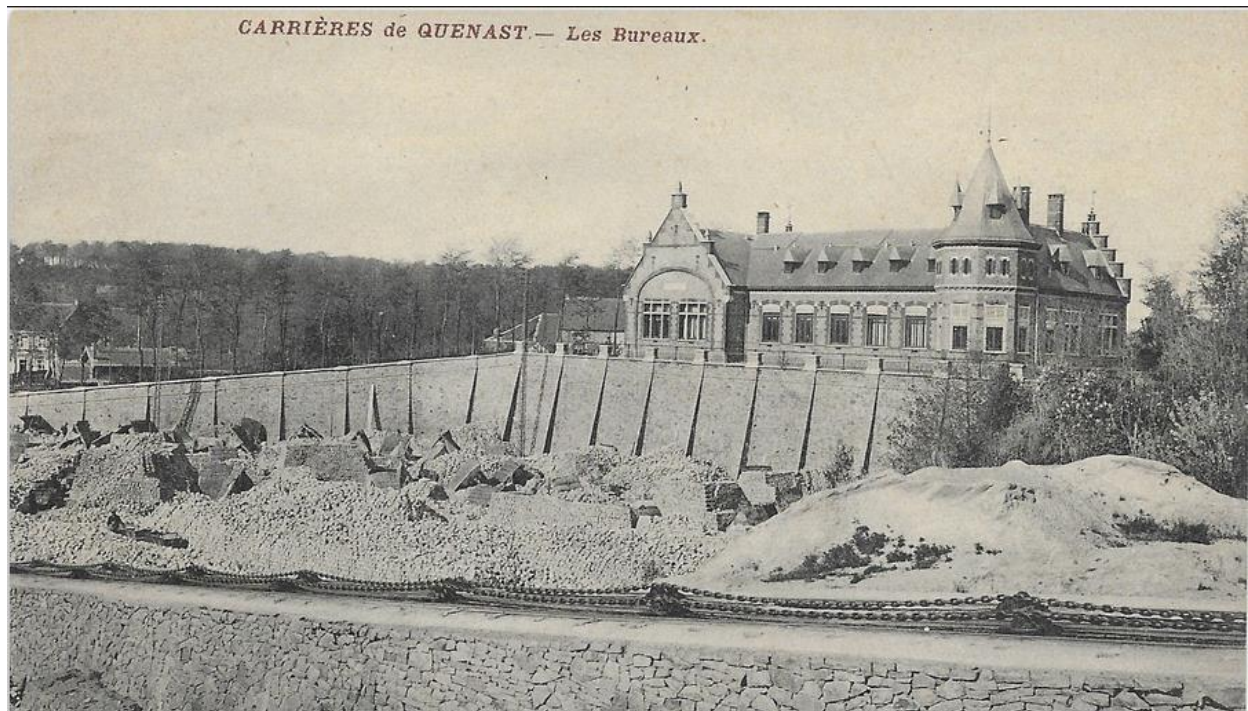
L'aventure de l'extraction du porphyre dans la gigantesque carrière creusée aux abords du village a profondément modelé l'histoire, la démographie, les voies de circulation, le style architectural et même le paysage de Quenast. D'où que l'on se place, on aperçoit ces grosses buttes qui délimitent la carrière.

Le porphyre est une pierre issue d'un **magma volcanique solidifié** il y a 435 millions d'années. Il est extrêmement **résistant et stable**, ce qui le destine en priorité aux utilisations soumises à l'usure, comme le pavement des rues et le ballast des voies de chemin de fer. Son exploitation commença vraisemblablement déjà au XVI<sup>e</sup> siècle, mais c'est au XIX<sup>e</sup> siècle que son industrialisation prit une véritable extension. La carrière de Quenast forme aujourd'hui **la plus grande carrière à ciel ouvert d'Europe**. Elle a une superficie de 140 hectares et atteint une profondeur d'environ 125 mètres. Le filon de porphyre s'étend de Quenast à Lessines sous une vingtaine de mètres de terre. Actuellement, la société Sagrex (appartenant au groupe HeidelbergCement) y emploie plus de 60 personnes pour une production d'environ 1 800 000 tonnes de porphyre par an, sous forme de graviers de différents calibres.

### Les anciens bureaux des carrières

Le grand bâtiment de style quenastois que vous apercevez à droite dans la montée de la rue de l'École a accueilli les **bureaux des carrières** de Quenast pendant des décennies, du XIX<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle. Il est aujourd'hui propriété privée. De sa position élevée, il dominait les activités de taille des pavés, de concassage et de chargement des wagons.





CARRIÈRES de QUENAST. — Les Bureaux.

Au XVIII<sup>e</sup> siècle, il existait **plusieurs trous** à Quenast où l'on extrayait le porphyre, cette pierre de haute qualité. Ils étaient exploités de manière artisanale par plusieurs maîtres-carriers. Entre 1844 et 1851, un jeune homme d'affaires bruxellois, **Joseph-Emmanuel Zaman**, racheta les 18 différentes petites carrières de Quenast et de Rebecq et constitua la « Commandite Zaman et Cie ».



**Joseph-Emmanuel Zaman (10 mai 1812 – 11 juillet 1894)**

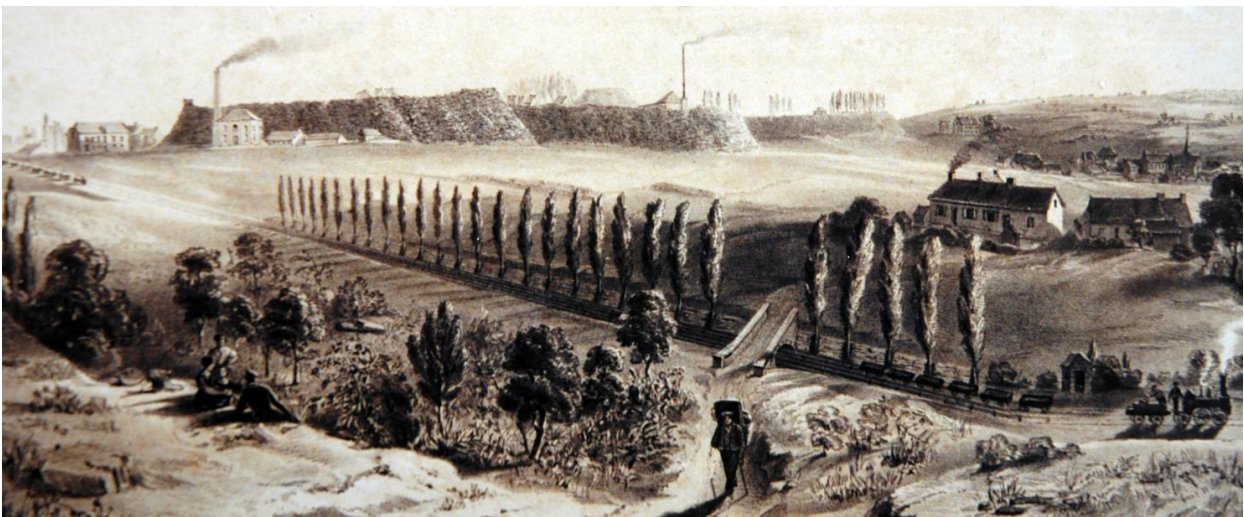


*Joseph Zaman*

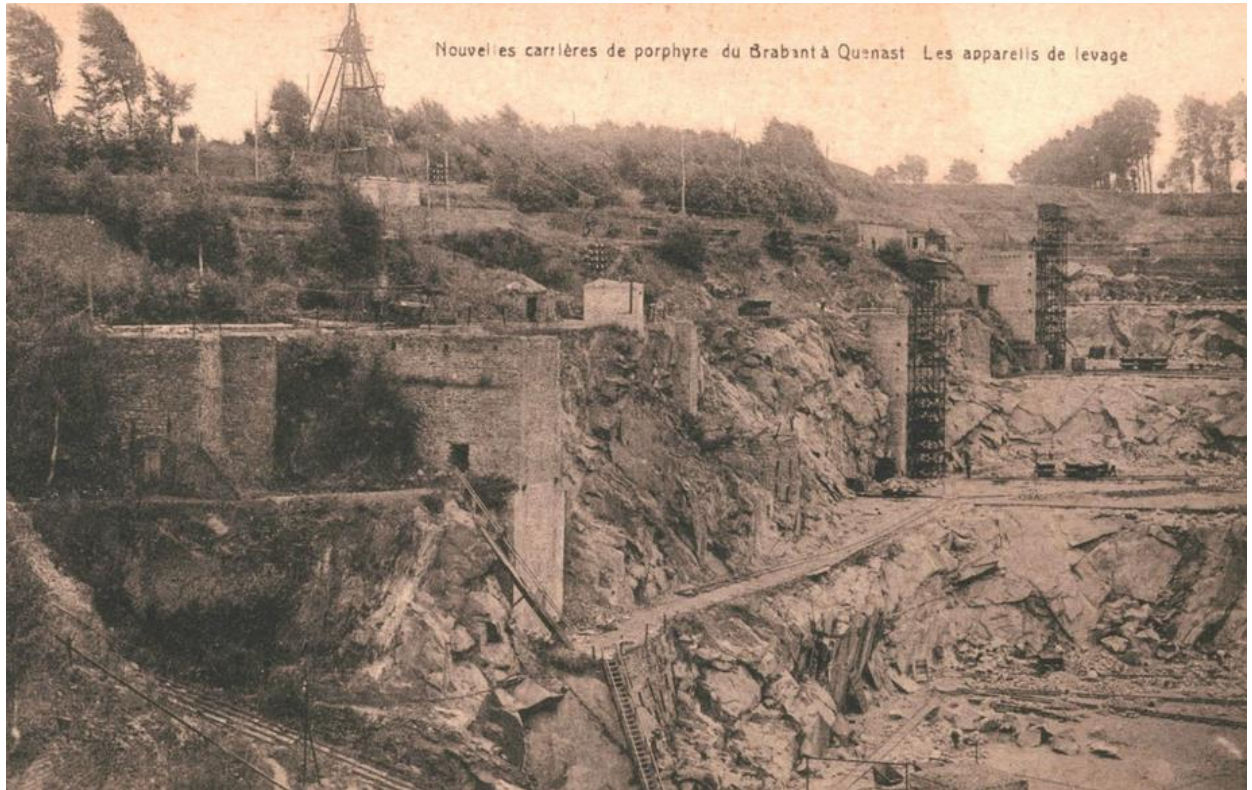
Cet ingénieur de formation se révéla également être un gestionnaire avisé. Il innova, il modernisa, il mécanisa les procédés d'extraction de la pierre et de production du produit fini : **le pavé**. Il installa le premier manège à cheval pour le levage des blocs, il établit un transport d'attelages de 5 chevaux chacun. Avec **l'implantation de la voie ferrée**, tout était en place pour une extraction à grande échelle. Les carrières disposèrent dès lors des instruments nécessaires à une exploitation systématique de l'immense veine de porphyre. En 1864, Zaman fonda la Société anonyme des Carrières de porphyre de Quenast qui engloba plus tard les « Nouvelles carrières du Brabant » et les « Carrières de l'Ermitage de Lessines » avant d'être reprise en 1985 par la « S.A. Gralex ».

Le pavé de Quenast acquit une réputation internationale. L'extraction et la taille des pavés étaient une chose. La livraison et le transport de cette production lourde en étaient une autre.

En 1848, Zaman envisage l'installation d'une ligne de chemin de fer privée permettant **l'acheminement des pavés** jusqu'au quai du « canal de Charleroi » à Clabecq. Rappelons qu'il n'y avait qu'une bonne dizaine d'années seulement que le roi Léopold I<sup>er</sup> avait inauguré la première ligne de chemin de fer continentale, la fameuse ligne « Malines-Bruxelles ». Mais avant de parvenir à ses fins, Zaman doit se battre contre la toute nouvelle société ferroviaire belge qui lui interdit de faire fonctionner un train motorisé : seule la traction chevaline lui est autorisée. Il passe outre de cette restriction et fait rouler pour la première fois **une locomotive**. Mais les autorités communales de Tubize font appliquer la loi par la force et stoppent les locomotives. Alors Zaman licencia sur-le-champ les centaines d'ouvriers tubiziens qu'il employait. Ces hommes, obligés de chômer par suite de cette mesure, se rendirent ensemble chez leur bourgmestre exposer bruyamment leur situation et le prier d'y porter remède. Dès lors, l'autorité tubizienne n'eut d'autre solution que de permettre l'usage de la traction à vapeur sur la ligne Zaman afin que le calme revînt.



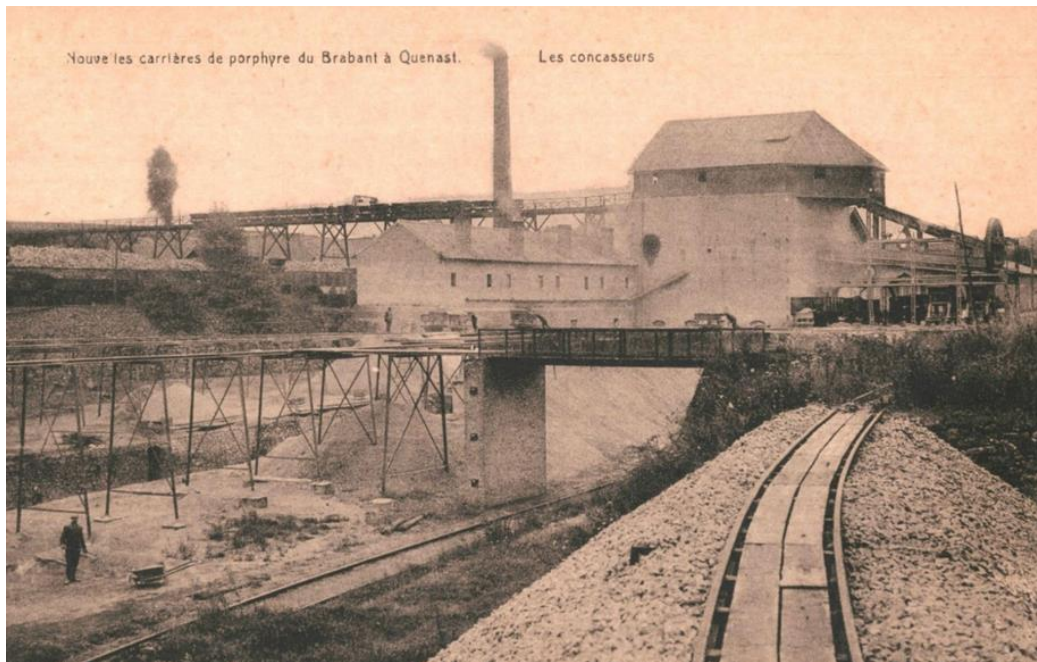
En 1867, incontestablement, Zaman est un **homme fortuné**. Il aime d'ailleurs faire étalage de ses richesses. Il possède plusieurs châteaux : Forest, Wasseiges, Limal et ensuite Bousval. Il vit sur un grand pied. On peut même dire qu'il est atteint d'une certaine mégalomanie. Fraîchement décoré par Léopold II, il est au faîte de sa notoriété.



Entre-temps, il est élu **sénateur** de l'arrondissement de Nivelles, il fait construire une **sucrerie** à Ambresin et y installe aussi un accès par chemin de fer. Il possède également à Tubize un **atelier de construction** de locomotives et de voitures pour chemin de fer. Il détient donc les outils de production et les moyens de transport. Les carrières de Quenast prospérèrent encore avec les directeurs suivants, tandis qu'au contraire sa propre fortune, à la suite d'opérations financières malheureuses, périclita.



*Le plan incliné dans la carrière du Camp d'Asyle en 1875 (Archives Rewisbique)*



### **Adolphe Urban (1830-1908)**

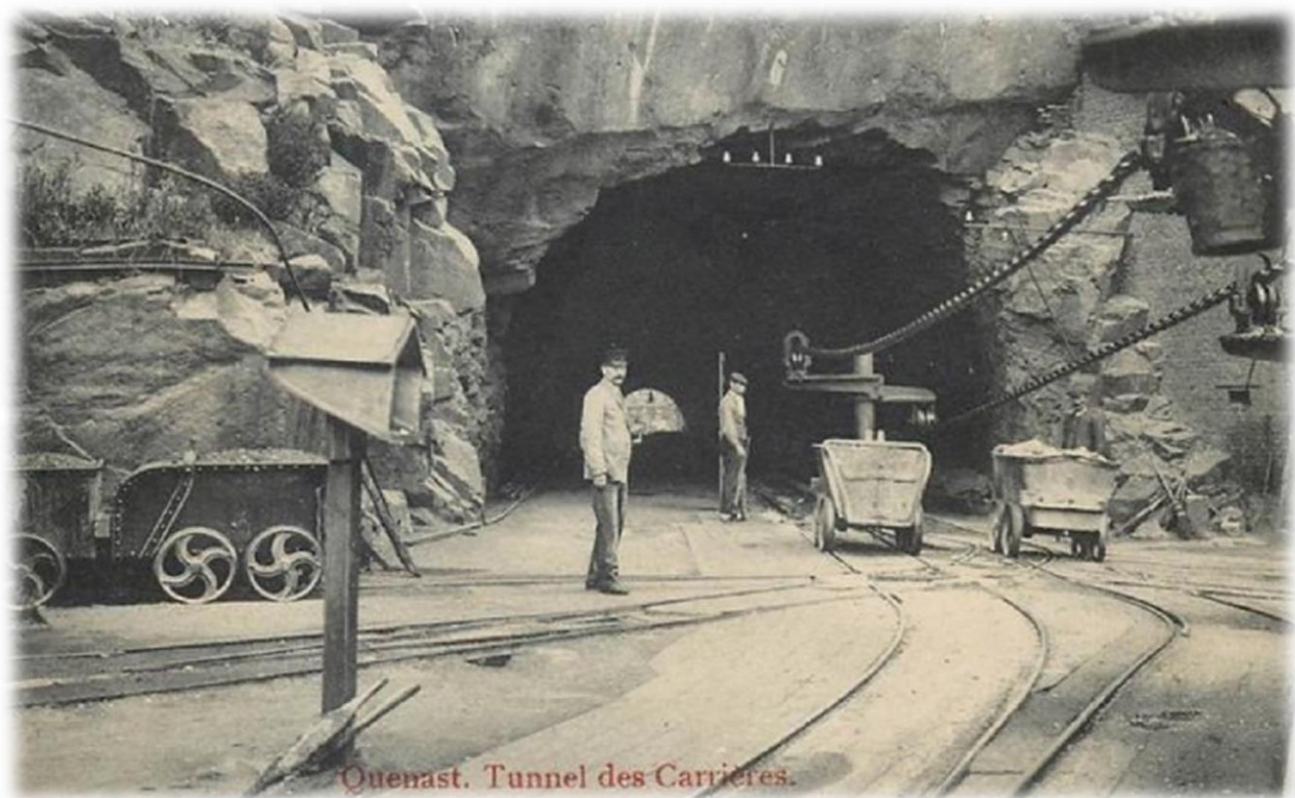
Adolphe Urban succéda à Joseph Zaman comme directeur des carrières de 1869 jusqu'à sa mort en 1908. Travailleur, mais intransigent, il fit connaître Quenast et son porphyre à toute l'Europe et étendit sa renommée à d'autres continents. Il installa le système des **chaînes flottantes** pour la remontée des berlines et le **forage** des mines à **air comprimé**. Très exigeant avec son personnel, il réprima durement les **grèves de 1889**. Il fut néanmoins un grand patron qui s'ingénia à développer la carrière et à améliorer la qualité de la production.

Avec lui, le pavé de Quenast acquit un tel succès qu'en 1879 on transporta ainsi plus de 22 millions de pavés. En quatre années, on était passé d'une production annuelle de 15 000 tonnes à une production de 50 000 tonnes.

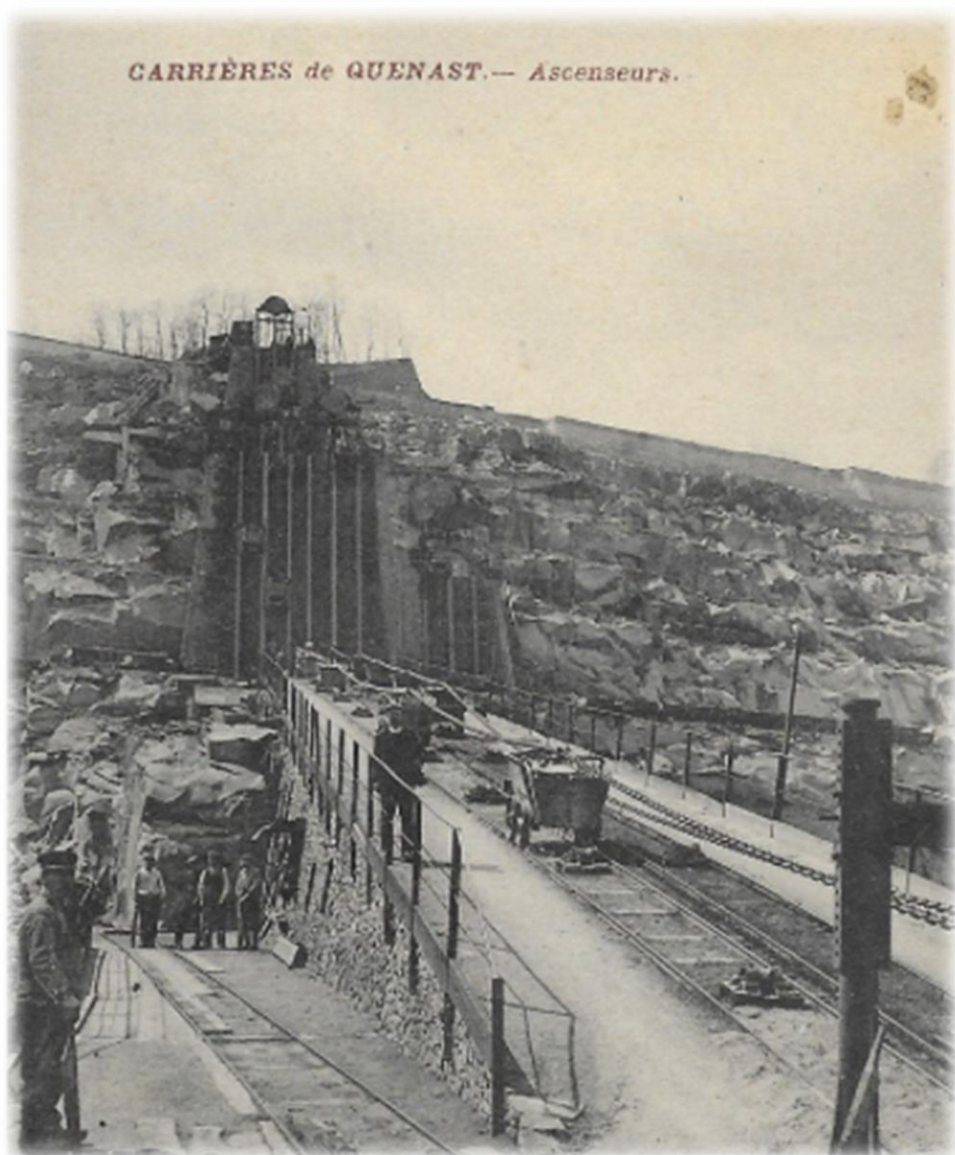
À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, quelque 3 200 ouvriers étaient affectés à la production qui s'écoulait **dans le monde entier**.

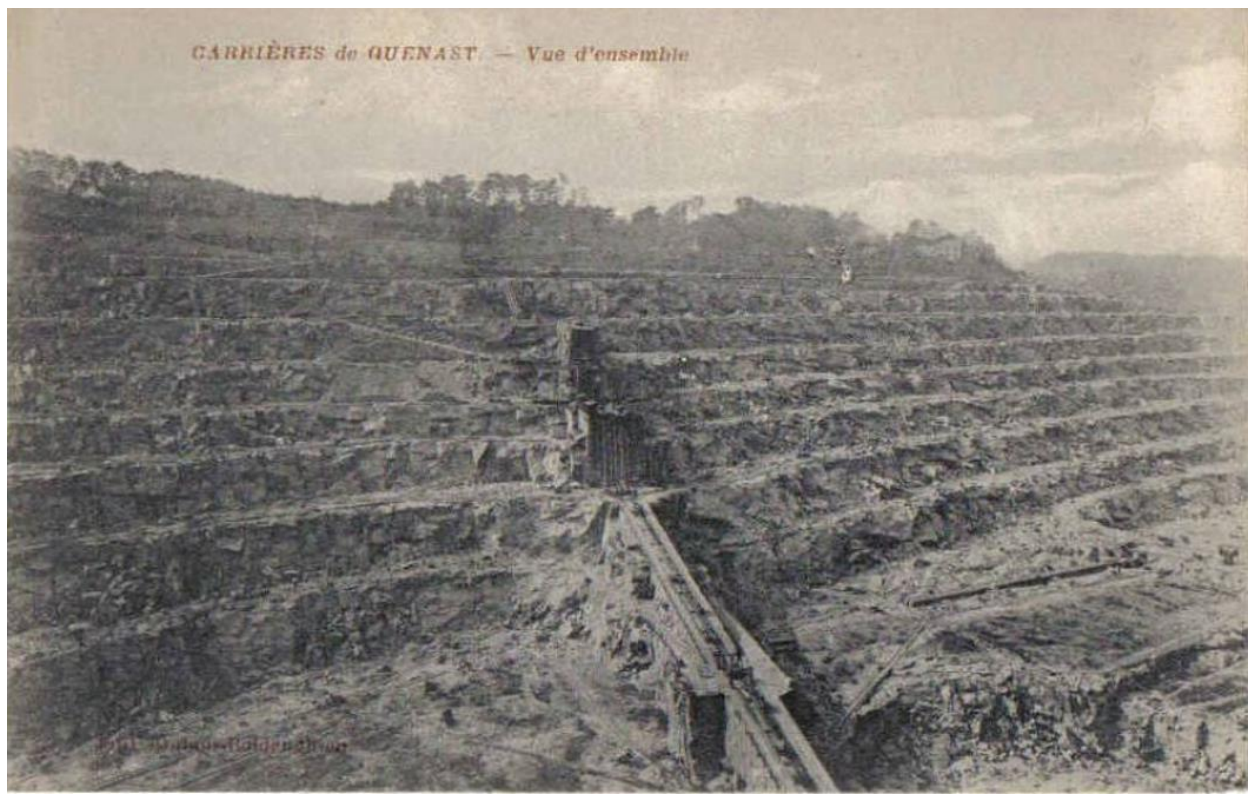
C'est Adolphe Urban qui fit construire, vers 1890, une magnifique villa à la rue du Buisot (par après rue Urban), qu'occupèrent ensuite sa fille Valentine et son beau-fils Albert Hankar(t) (qui fut directeur de la carrière et maître de Quenast). La bâtisse fut démolie en 1965.





Quenast. Tunnel des Carrières.





**Léon Jacques de Quenast (9 mai 1905 – 21 janvier 2000)**

Cet ingénieur civil des mines entra aux carrières en 1933 et se spécialisa dans l'organisation du travail. Il monta dans la hiérarchie et fut **directeur général** de 1948 à sa retraite en 1986.



Au sortir de la Seconde Guerre mondiale, Léon Jacques est directeur de l'administration, des ventes et des relations extérieures des Carrières et il prend rapidement connaissance du **protocole italo-belge** de 1946 prévoyant l'échange de main-d'œuvre contre des marchandises. Il se tourne rapidement vers l'Italie pour y engager un nombre important de travailleurs qui viendront suppléer au manque d'ouvriers belges. Il est l'un des premiers industriels wallons à s'engager dans ce processus qui amènera **plusieurs milliers d'Italiens** en Wallonie. Après 1945 néanmoins, la demande va chuter. Le pavé de porphyre passe de mode, supplanté par l'asphalte. Le nombre d'ouvriers diminue, d'autant plus que la production ne cesse de se mécaniser.

Léon Jacques figure encore parmi les pionniers quand il contribue à la mise en place d'une Union wallonne des Entreprises dont les statuts sont déposés le 2 avril 1968 et il en devient le premier président (1968-1970).

Société Anonyme des Carrières de porphyre du Brabant à Quenast (la Cantine)



QUENAST. - Entrée des Carrières.

Remv. - Tubifé.



QUENAST. — Panorama.



### La grande grève

En 1889, il y avait 1 800 ouvriers qui travaillaient dans la carrière. En janvier, dans un contexte mondial de grogne, tous décidèrent d'arrêter le travail. Ils réclamaient de **meilleures conditions**. La vie n'était pas évidente à l'époque : le salaire était vraiment en dessous de leurs besoins, mais en plus ils étaient obligés de faire leurs achats dans un magasin tenu par le patron de la carrière. Quand on sait que le pain coûtait le quart d'un salaire journalier, on comprend pourquoi ils étaient en colère.

Le bras de fer avec le patron de la carrière dura **7 mois**. Une période sombre pour les ouvriers : sans aucun revenu, ils ont dû faire face à la gendarmerie lors d'**affrontements** parfois violents, notamment le 7 février, jour noir connu sous le nom de « tuerie de Quenast ». Ce jour-là, un ouvrier a été tué d'une balle. Finalement, la reprise du travail n'eut lieu qu'au mois de juillet, **sans aucune avancée** pour les travailleurs. Pire, 17 grévistes n'ont pas été réintégrés au sein du personnel.

La revanche viendra quelques années plus tard grâce à une nouvelle lutte... Mais patronat contre patronat cette fois ! Un gréviste connaissait des gens fortunés. Il les a convaincus d'acheter un terrain à côté de la carrière. Un nouveau site a donc été ouvert en 1898, juste à côté. Les conditions de travail y étaient meilleures. Tous les ouvriers se sont tournés vers ce nouvel employeur. Les premiers à se faire engager ont été les 17 grévistes qui avaient été licenciés dans l'autre carrière. (*Renseignements transmis par Gilbert Hautenauve au journal L'Avenir, 7/05/2009*)

## La Carrière de nos jours



## L'ANCIENNE GARE

Ce qui amena la compagnie Zaman à créer une voie ferrée était le coût du transport par chariot. Les charrois étaient alors **taxés** sur les routes pavées au prorata du nombre de chevaux attelés. Les **rouliers** considérant qu'ils étaient mal payés se mirent en grève en 1843. La compagnie vit alors dans la construction de sa propre voie ferrée une manière d'éviter ces tracasseries. Durant des années, les trains reliant Quenast à Tubize seront utilisés uniquement pour le **transport de matériaux** et de marchandises. Jusqu'en 1879, il ne s'agissait que d'une gare de formation et de chargement des convois de pavés.



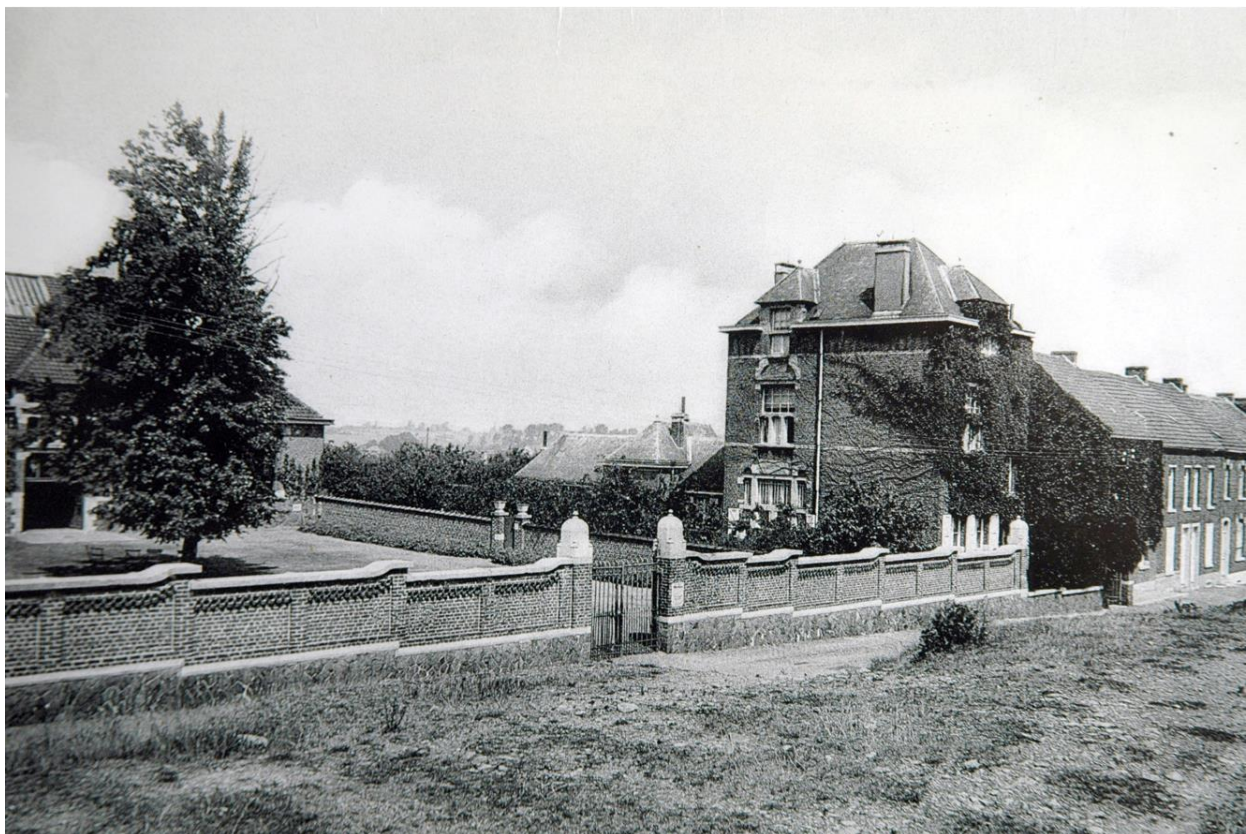
Ce n'est qu'à cette date que l'on construisit la gare, qui se trouvait au bout de la **rue de la Station**, afin de faire de cette voie une **ligne de voyageurs** également. Le tronçon constitua le premier maillon de la **ligne 115** qui relia Braine-l'Alleud à Braine-le-Comte en passant par Tubize, Rebecq et Rognon. Le train amenait les ouvriers aux carrières et ramenait, les soirs de week-end, les spectateurs des théâtres bruxellois.

L'arrêt de l'exploitation de la ligne (« L'auto, monsieur Fernand, l'auto ! »), le 30 septembre 1961, émut les habitants de Quenast, de Rebecq et de Rognon. Mais une page se tournait. Néanmoins, le tronçon qu'empruntent les wagons de gravier entre la carrière et la port fluvial de Clabecq est encore en service.



## L'ÉCOLE DES GARÇONS

Les rues de la Station et de l'École sont l'ancien chemin de la Chaussée qui, avant 1850, reliait le centre de Quenast au Vieux Chemin de Mons. Le long de cette route passèrent ensuite les **berlines sur rail** chargées de pierres qui, sur un **plan incliné automoteur**, descendaient du Blocquiau vers la gare de Quenast.



L'école des Garçons située **en haut de la rue** a donné son nom à cette rue. En raison de l'accroissement de la population engendré par les besoins de main-d'œuvre de la carrière, il a été décidé de bâtir cette école pour accueillir les garçons des habitants du quartier. Bâtie vers 1900, on y a suivi l'enseignement communal pendant **plus de 90 ans**. Elle est ensuite devenue un centre de formation de la Région wallonne, puis actuellement une école maternelle et primaire à pédagogie active.

