

● = bure
● = bouxtais

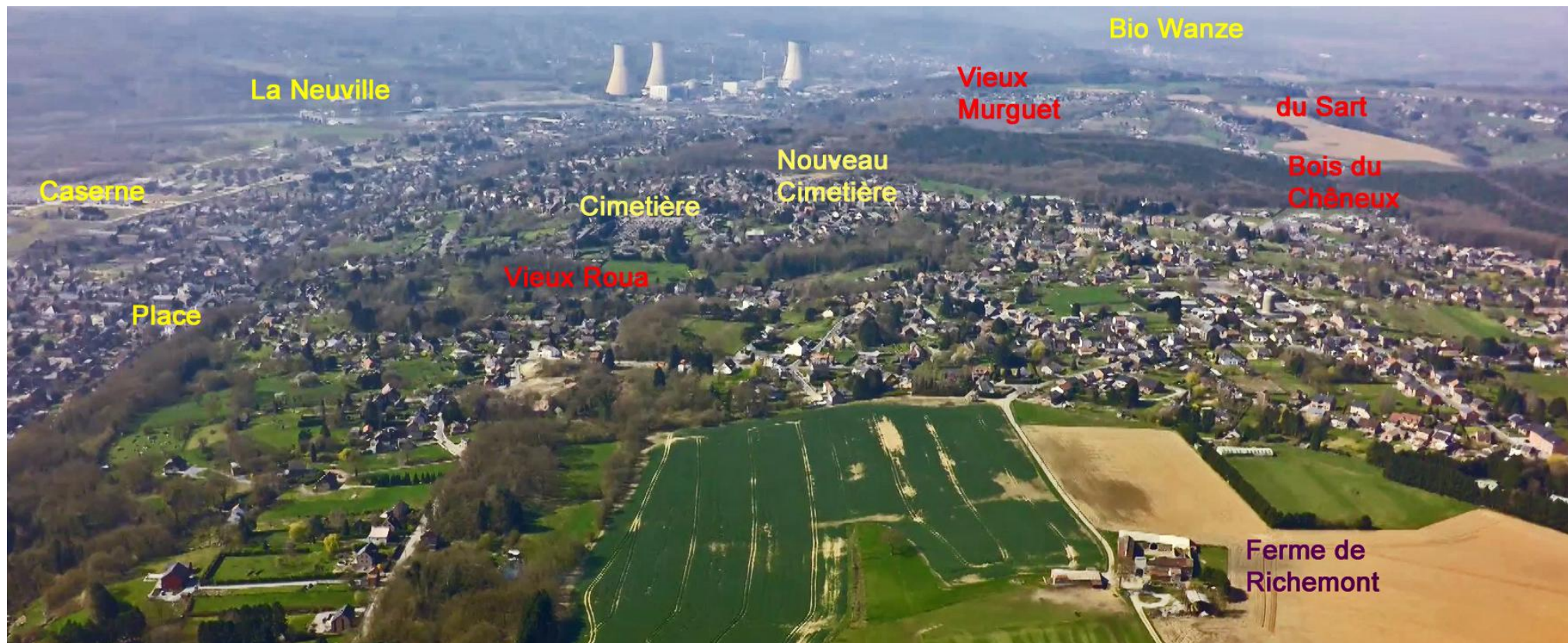
Grand-bure 1842

Grand-bure 1865

Enfoncement dans filet de calamine

FRANÇOIS BONNECHÈRE 2018

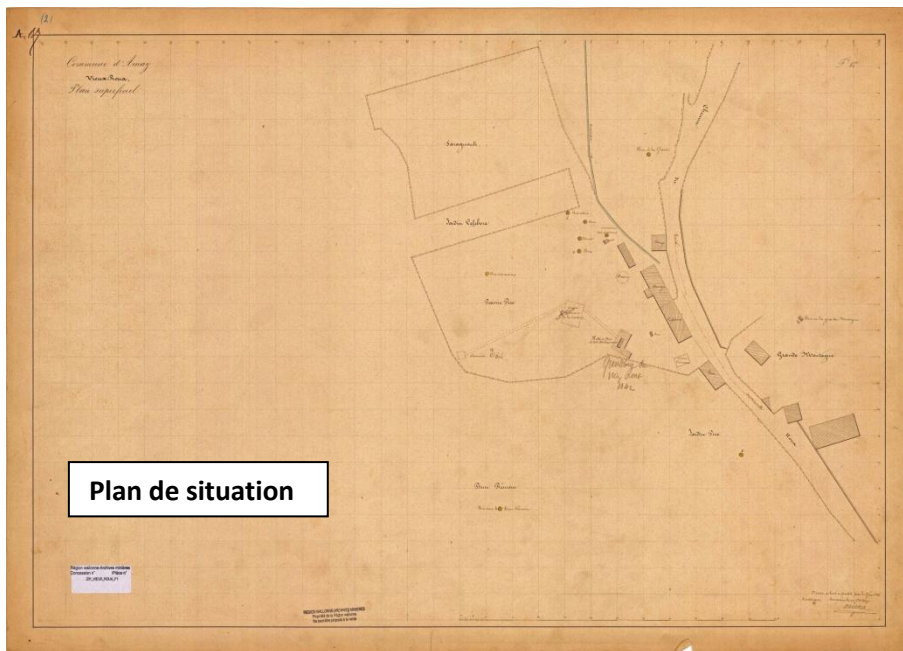
Chapitre 8 : Le Vieux Roua



Vue d'ensemble prise de Richemont vers la centrale de Tihange

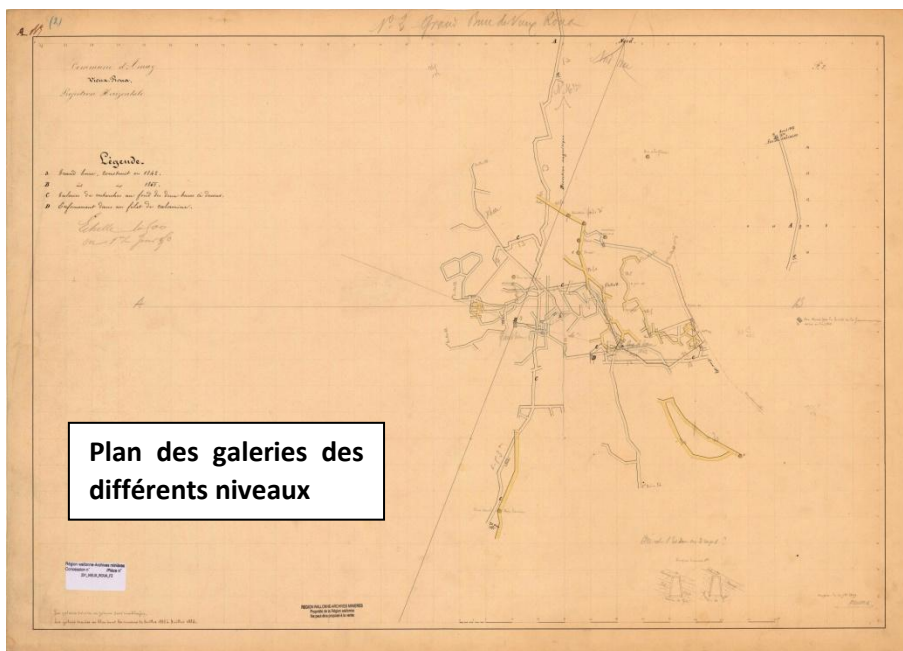
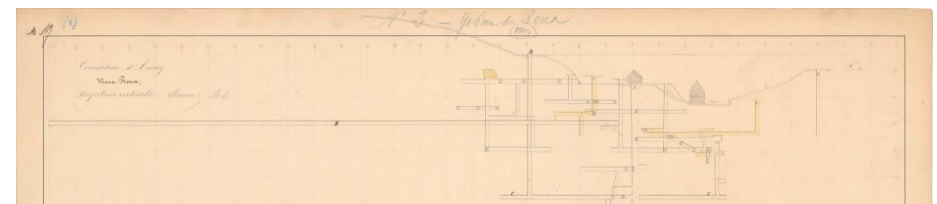


Vue plus rapprochée

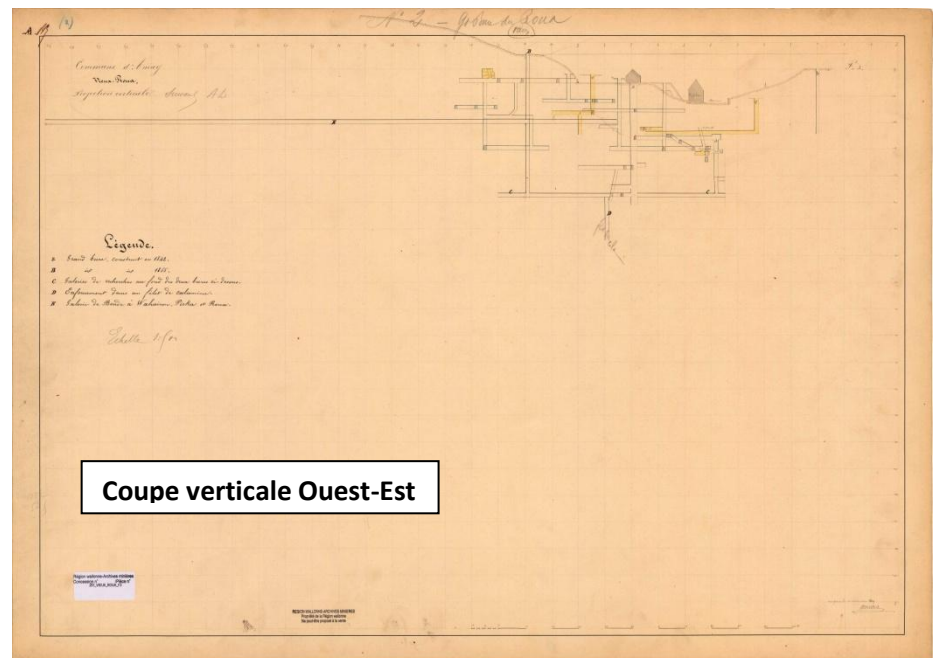


Plan de situation

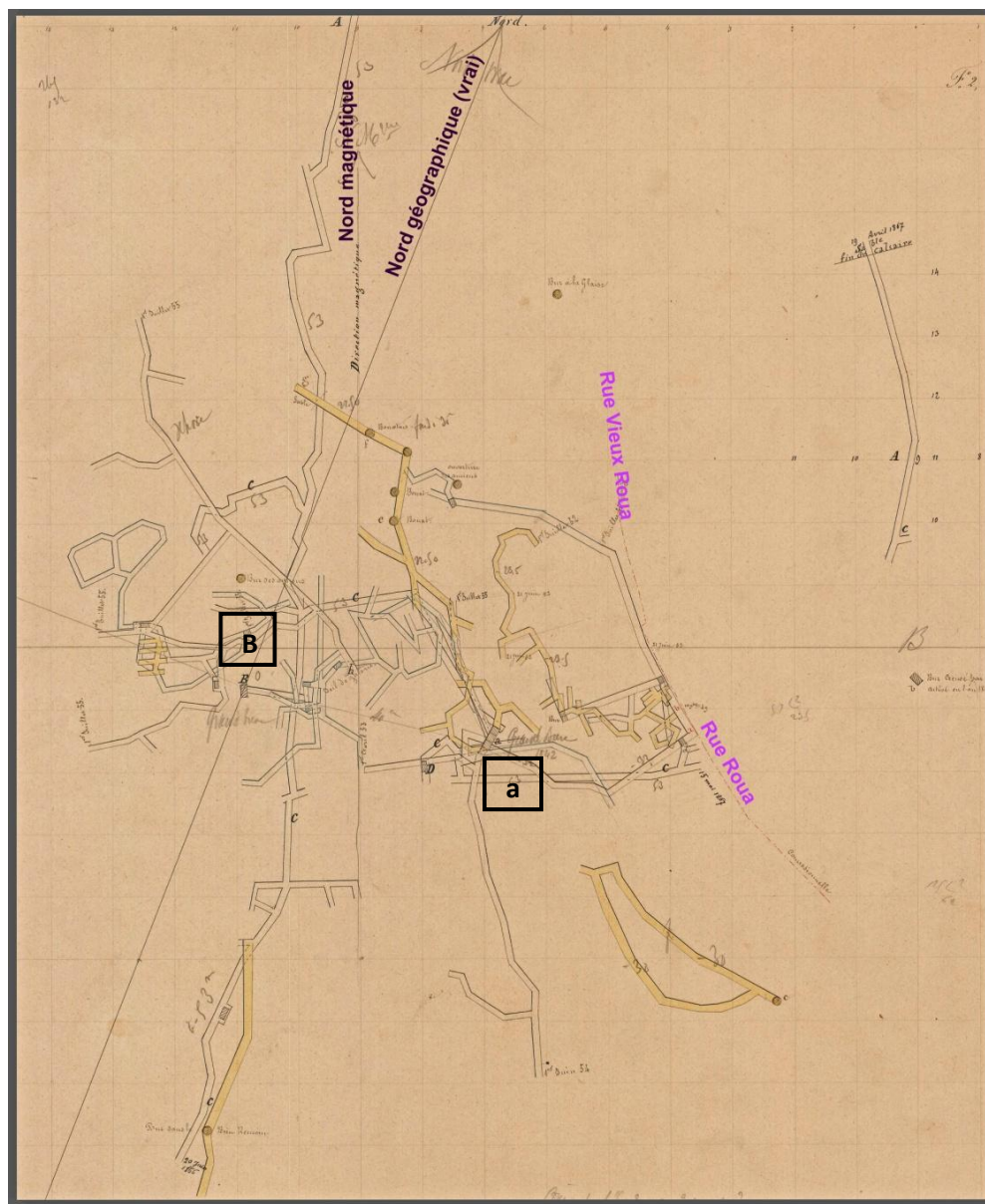
Les trois seuls documents trouvés aux archives sont ces plans qui sont très vieillis et peu lisibles, tel l'extrait ci-dessous. Les trois plans ont été rendus plus lisibles.



Plan des galeries des différents niveaux



Coupe verticale Ouest-Est



Le plan conservé aux archives du SPW est complètement jauni et difficilement lisible mais il a gardé toute l'information. Il doit être amélioré pour être rendu déchiffrable au format de cette publication.

Les plans de l'époque (1849) étaient orientés vers le Nord indiqué par une boussole. A cette époque, la direction de Nord magnétique était déclinée vers l'ouest de quelque $\sim 20^\circ$ ¹.

Ces plans n'indiquaient que quelques points de référence en surface, le but étant la définition des ouvrages souterrains. Dans le cas présent, c'était uniquement la limite des concessions de « de Laminne » et de la « Grande Montagne² » qui suivait le centre des chemins du Roua et du Vieux Roua³.

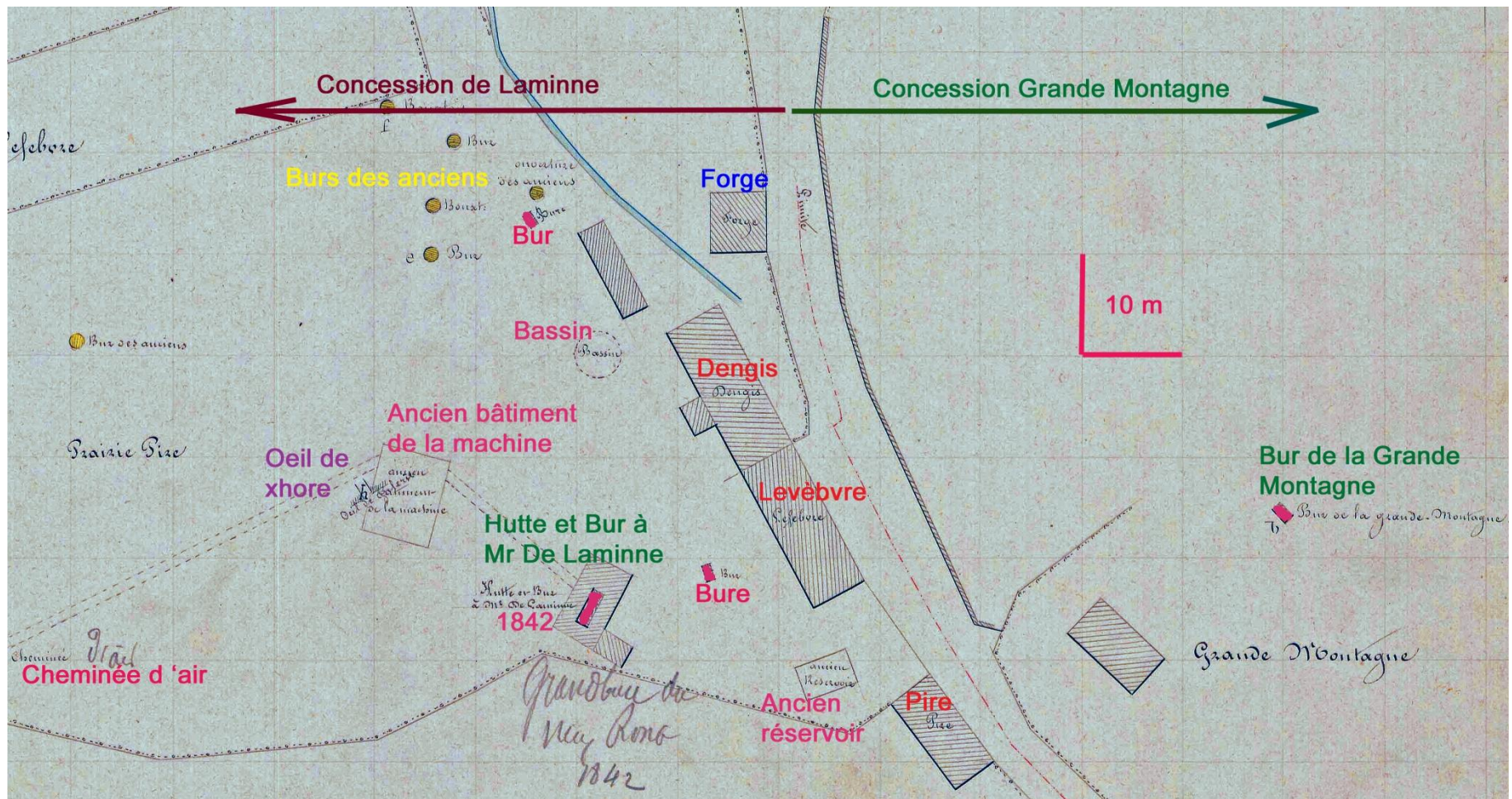
Le premier Grand Bure (a) a été excavé en 1842, avant le creusement du puits de Pirka en 1850. Le second Grand Bure (b) date de 1865 et était connecté à Pirka en exploitation à ce moment. Le site fut alors renommé « Nouveau Roua ».

Les galeries de reconnaissance étaient de petites sections comme le montre la figure page 12; on ne pouvait y progresser qu'en rampant les épaules basculées. La section de ces galeries est quasi aussi petite que celle des tunnels des petits Vietcongs !

¹Actuellement, elle est quasi nulle, même un peu vers l'est et elle continue à dévier vers le levant. Pour l'anecdote, les numéros des pistes des aérodromes vont être modifiés pour cette raison. A Bruxelles la piste 2/20 devient ainsi la 1/19 selon la coutume enracinée comme si les avions naviguaient encore à la boussole ?

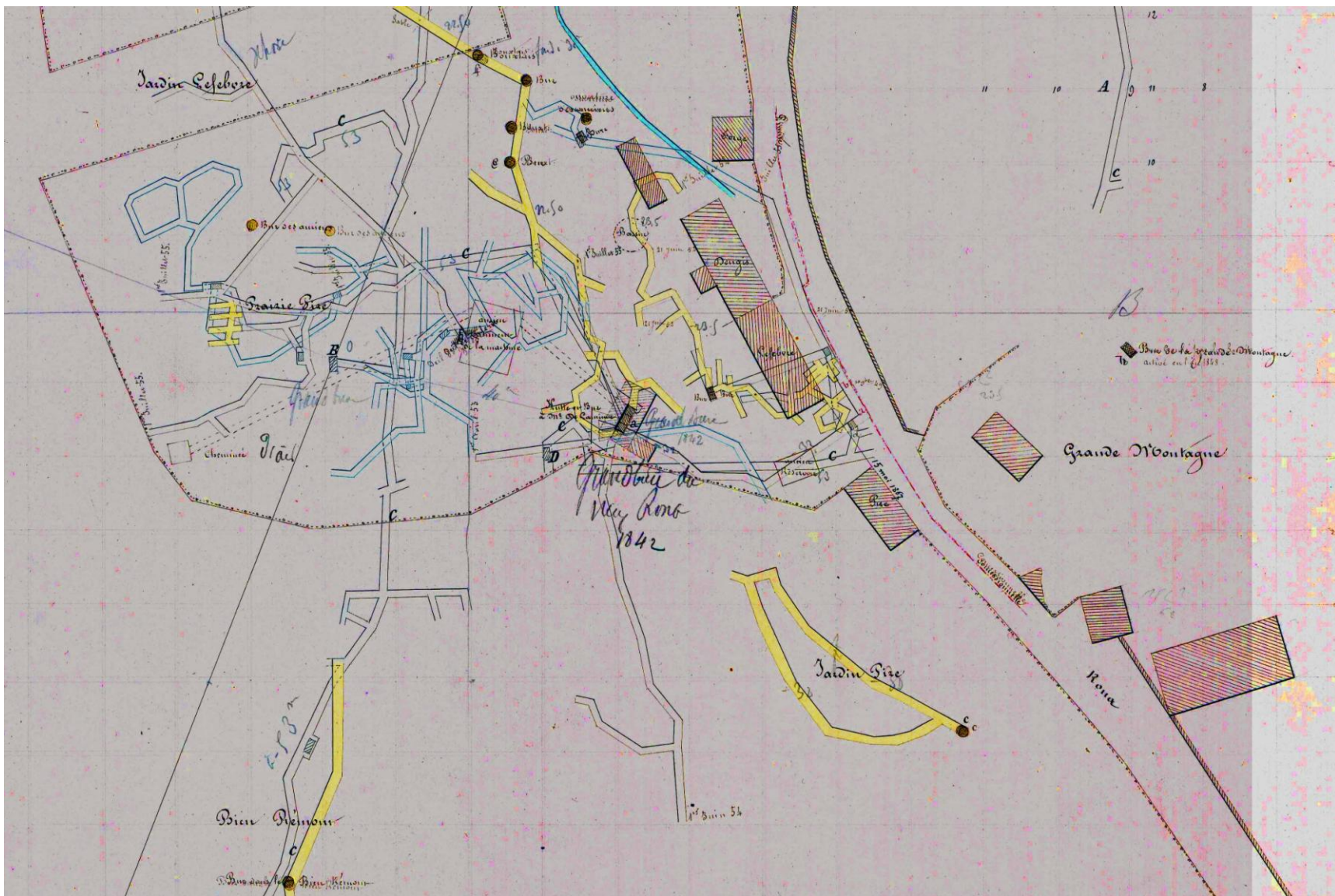
²Qui deviendra par la suite la « Vieille Montagne »

³Au-delà du pied du Vieux Roua, la rue Roua n'existait pas encore.

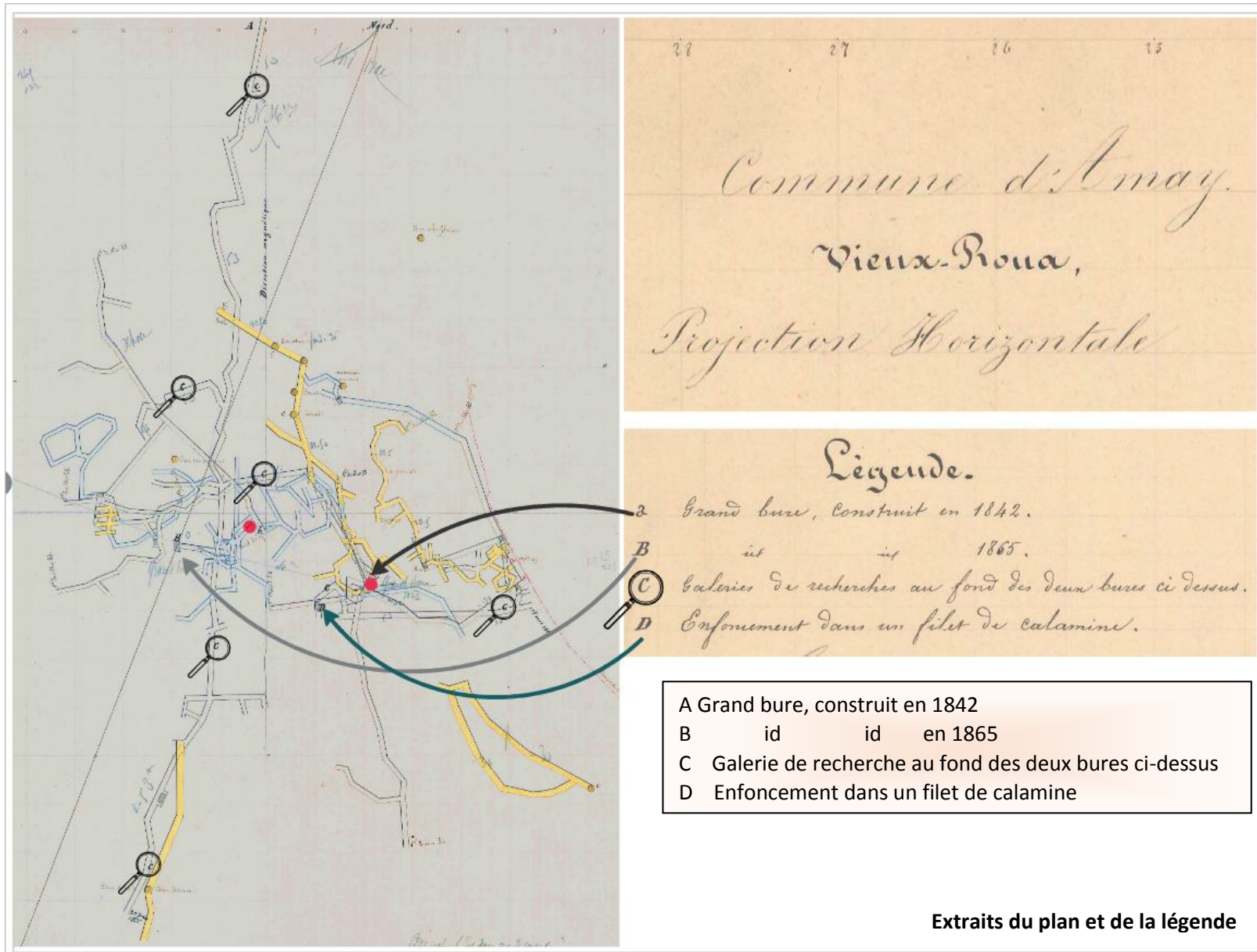


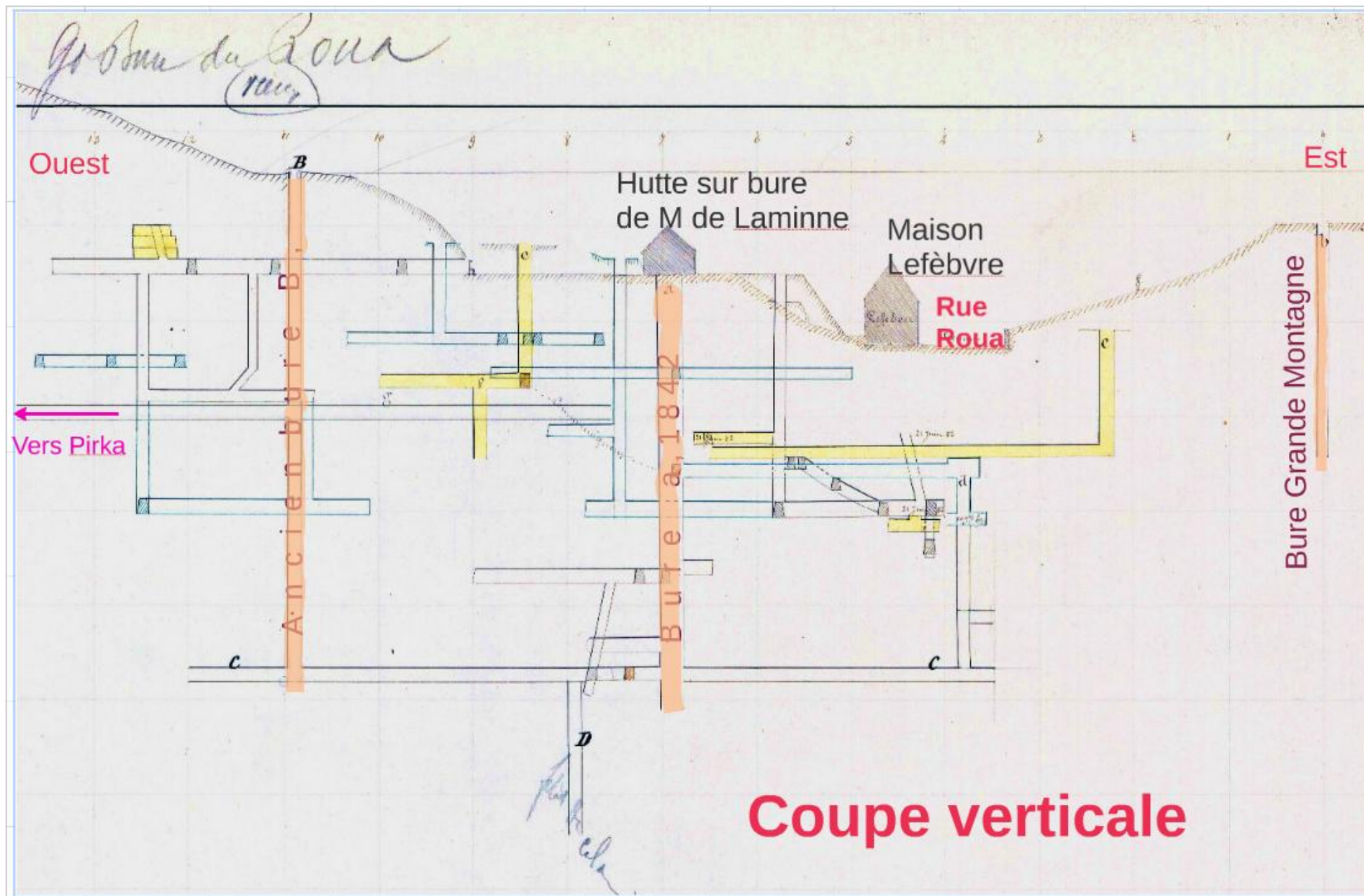
Dressé, en l'aveu en partie par le Géomètre
 Soussigné, le 10 novembre 1849.
 P. LAMONQ

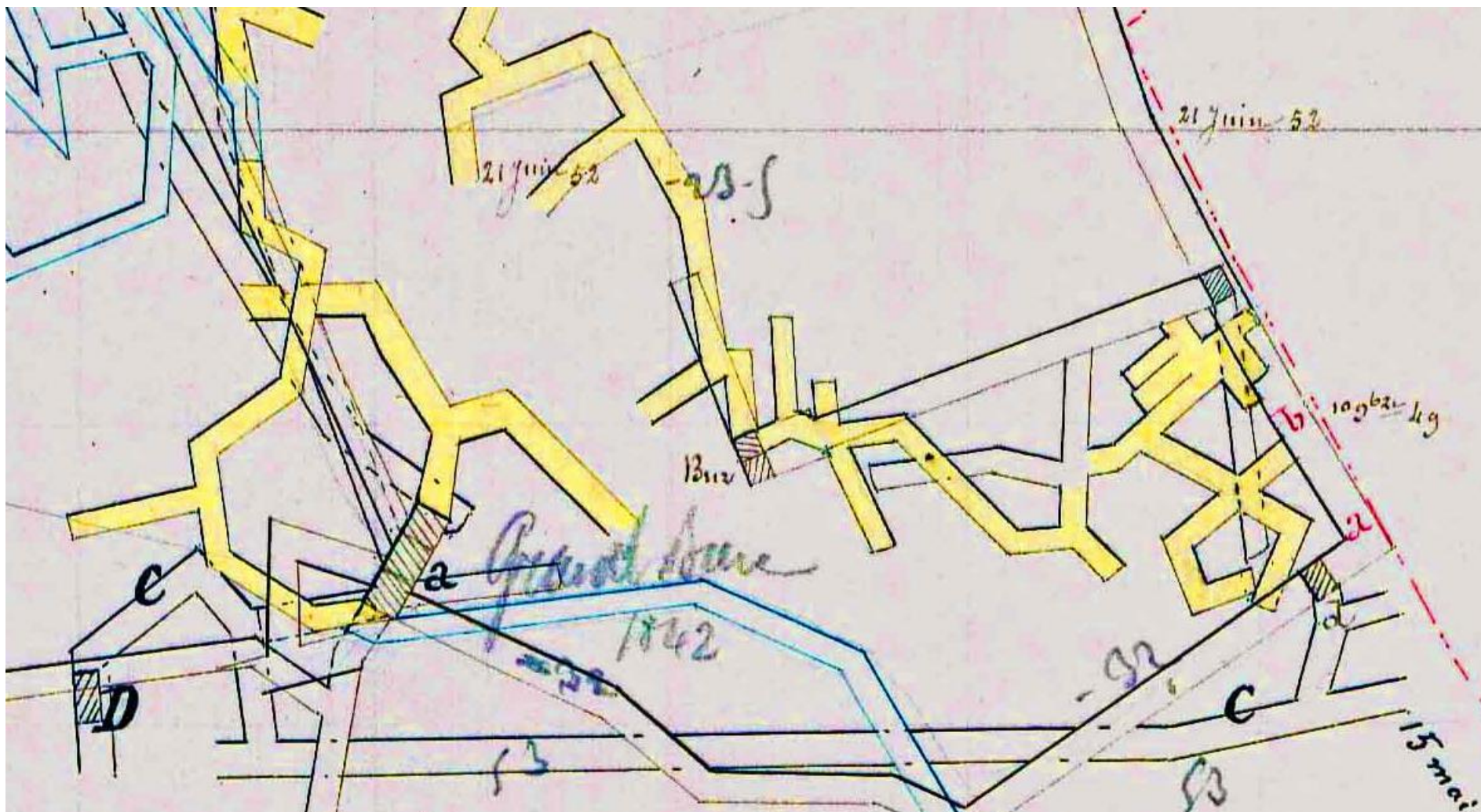
Plan terrier du 10 novembre 1849



La superposition du plan des galeries et du plan terrier permet de mieux localiser les travaux.

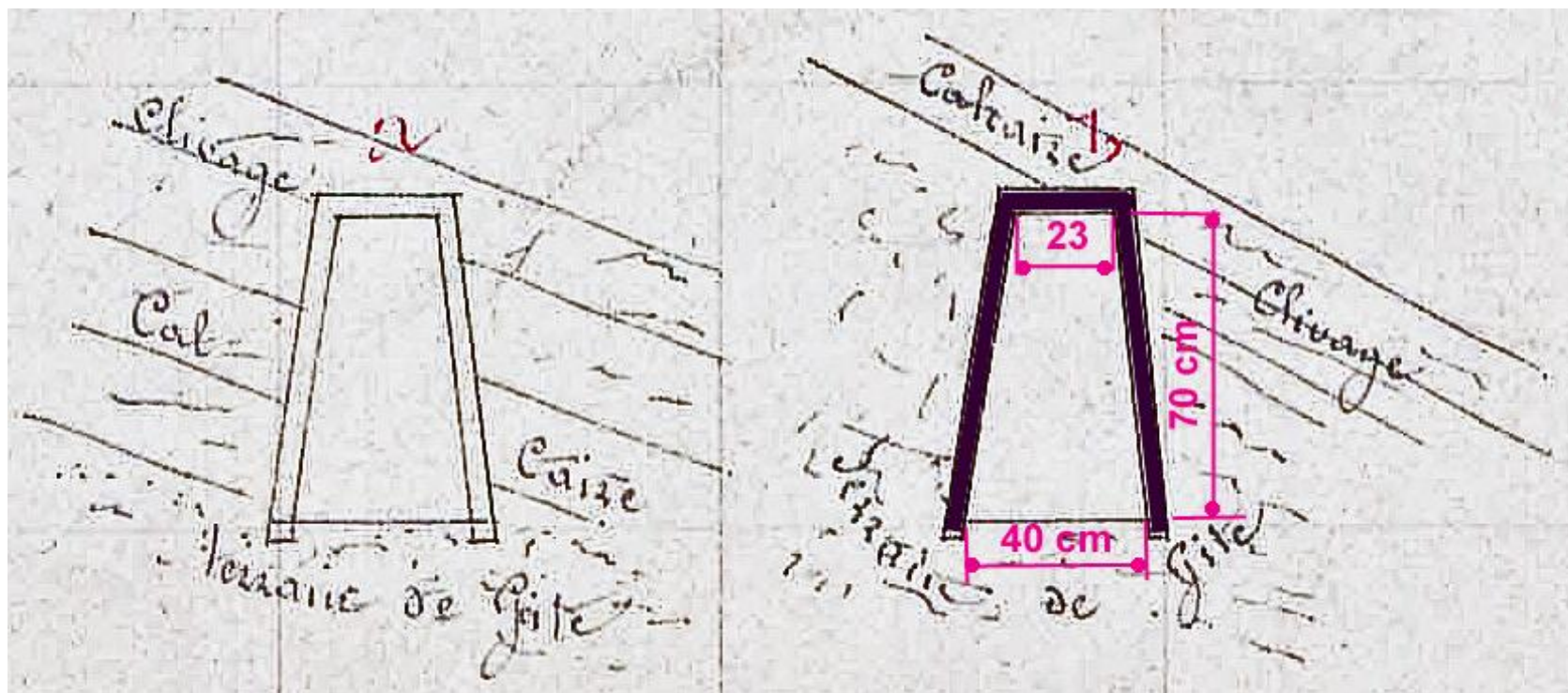






Les informations de ces vieux plans restent très lisibles après quelques améliorations. En jaune, les premiers travaux.

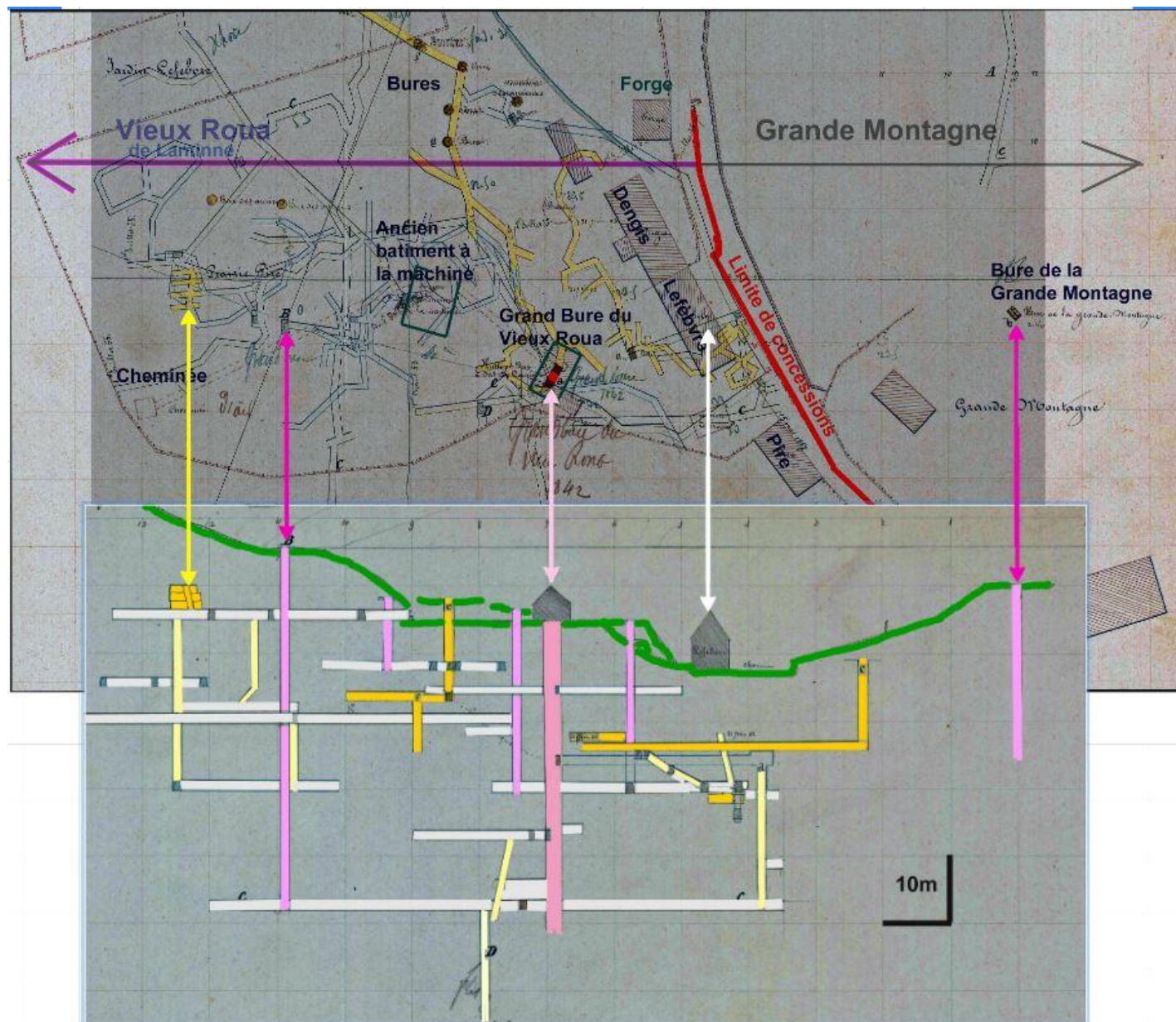
Les nombres 23,5 ; 33 et 53 sont les profondeurs des galeries. Les dates 21 juin 1852, 10 novembre 1849 et 15 mai 1867 correspondent aux dates d'avancement des travaux.

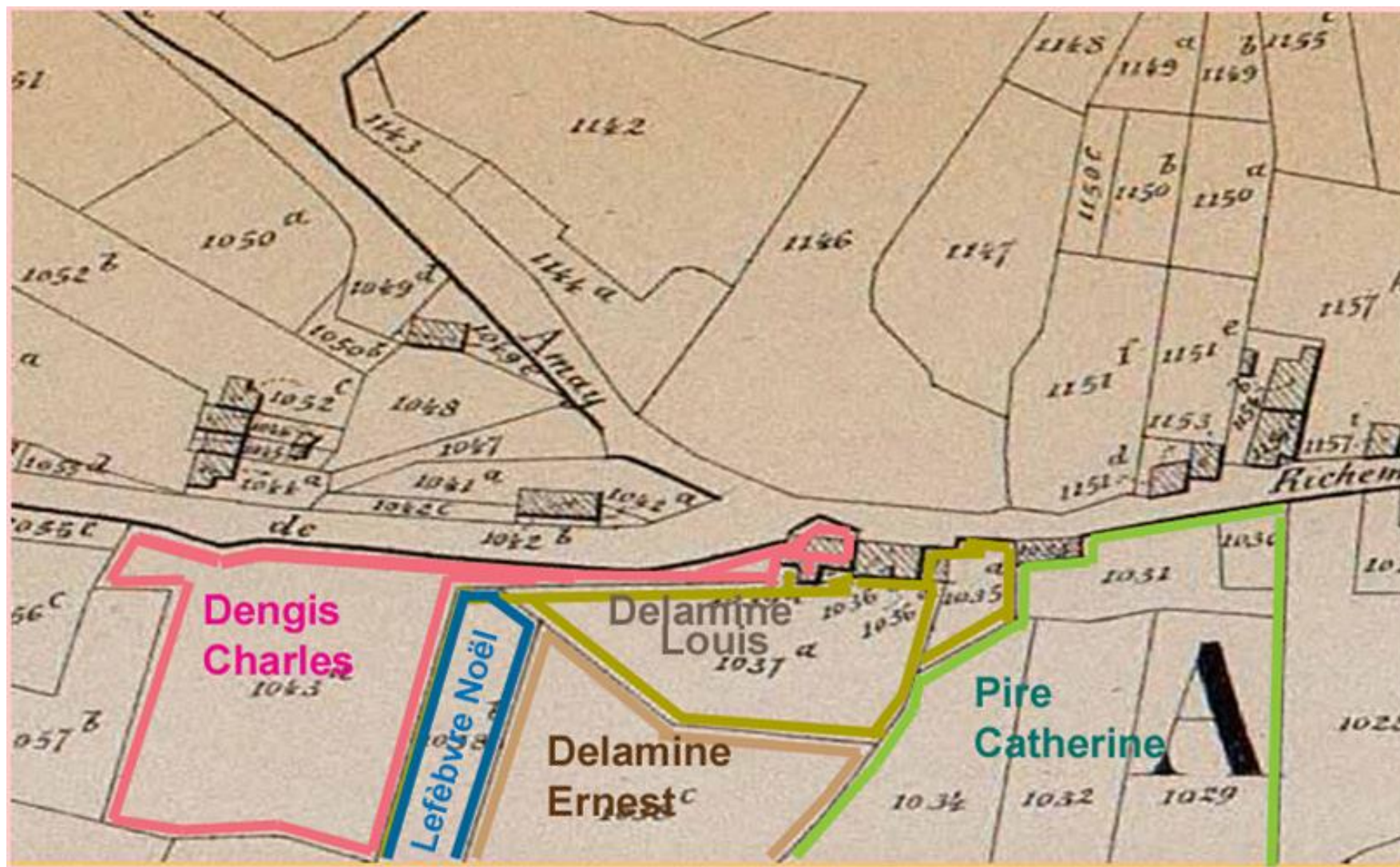


Sections de galeries de reconnaissance **a** et **b** creusées en travers bancs, elles sont localisées à la page 11 par les deux mêmes lettres.

Le plan suivant montre la localisation des galeries, il est superposé au plan de surface d'époque sur lequel sont indiqués les propriétaires des maisons de la rue Roua, notamment les Dengis, Lefèbvre, Pire ... Il y avait aussi une forge au bas du chemin du Vieux Roua en bordure du ruisseau « le Roua ».

Au bas du plan, une coupe montre les bures et les galeries. J'ai tracé des flèches pour faire apparaître la correspondance d'éléments repris au plan et à la coupe. On y voit notamment la hutte et le bure de M de Laminne couvrant le grand bure de 1842. On voit que des galeries passent sous les maisons à une dizaine de mètres de profondeur. Il ne reste quasi aucun témoin en surface.





Plan POPP⁵ daté de 1864. Les Delamine ont acquis les terrains dans lesquels les deux puits principaux sont situés. Les Dengis, Pire et Lefebvre conservent des propriétés. Le Vieux Roua a été intégré au Nouveau Roua qui constitue la fin, côté est, de la grande concession n° 231 Amay-Ampsin.

⁵ Premier plan cadastral dressé par le Sieur POPP

Chapitre 8, page15