



LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON

BASSIN MINIER DU NORD-PAS-DE-CALAIS



gare d'eau de Vieux-Condé

Agnès Pressensé
stage BMU 2005
juin-août 2004

LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON

BASSIN MINIER DU NORD-PAS-DE-CALAIS

SOMMAIRE

Sommaire.....	p1
Remerciements.....	p3
Introduction.....	p5
Présentation des concessions du bassin minier.....	p6
 Partie 1 - Evolution des infrastructures de transport du charbon.....	p9
Notice explicative des cartes réalisées.....	p11
A - Cartes des infrastructures de transport du charbon.....	p17
<i>Concession de Bruay, p19</i>	
<i>Concession de Nœux, p23</i>	
<i>Concession de Grenay, p27</i>	
<i>Concession de Lens, p31</i>	
<i>Concession de Liévin, p35</i>	
<i>Concession d'Oignies, p39</i>	
<i>Concession d'Hénin-Liétard, p43</i>	
B - Synthèse : infrastructures de transport et paysage minier.....	p47
 Partie 2 - Etat des lieux des infrastructures liées au charbon.....	p51
A - Etat des lieux des cavaliers.....	p53
B - Etat des lieux des gares et rivages.....	p63
<i>Gares d'eau, p65</i>	
<i>Gare, p79</i>	
C - Synthèse.....	p99
 Partie 3 - Projets d'aménagement autour des infrastructures de transport du charbon.....	p101
A - Schéma d'aménagement des terrils.....	p103
<i>Cartes, p105</i>	
<i>Aménagement des terrils monuments, p108</i>	
B - Cavaliers et circuits de randonnée.....	p113
C - Synthèse sur ces projets d'aménagement.....	p119
 Conclusion.....	p121
Bibliographie.....	p123

REMERCIEMENTS

Le montage du dossier de candidature du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais en vue de son classement au patrimoine mondial de l'Unesco implique un réseau d'acteurs très nombreux. J'ai rencontré ou simplement contacté beaucoup de structures, il m'est donc difficile de nommer toutes les personnes qui m'ont aidée.

Mais je tiens à remercier particulièrement :

- Marc Dezetter de la Mission Bassin Minier, pour m'avoir fourni toutes les informations concernant l'état des lieux des cavaliers et la trame verte,
- les diverses mairies contactées pour l'état des lieux des gares et rivages,
- la SNCF, les Charbonnages de France et les Voies Navigables de France, pour avoir cherché un historique sur les gares et gares d'eau du bassin minier,
- et enfin l'ensemble de l'association BMU2005, pour les nombreux documents échangés et toute l'aide fournie.

INTRODUCTION

Beaucoup d'études ont déjà été réalisées sur le bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, que ce soit par l'association BMU2005 elle-même, ou par d'autres structures intervenant sur ce territoire (DRAC, Mission Bassin Minier par exemple).

Cette étude sur les infrastructures de transport du charbon, est axée sur les chemins de fer des compagnies minières. Mais elle s'intéresse aussi aux éléments qui leur sont liés, à savoir, les gares d'eau, les gares et les terrils notamment.

Précisons que les lignes de chemins de fer des Houillères, appelées généralement « cavaliers », sont des voies ferrées appartenant ou concédées aux compagnies minières pour transporter le charbon depuis les lieux d'extraction jusqu'aux lieux d'expédition. Ces lieux d'expédition sont les gares et les gares d'eau. Les gares sont le lieu de raccordement des cavaliers avec les voies SNCF. Les gares d'eau, ou « rivages », sont quant à elles, le lieu d'embarquement du charbon sur les péniches. Ce n'est pas un terme spécifique au domaine minier mais, ici, ces gares d'embarquement permettant de faire la jonction entre les cavaliers et les canaux appartenaient aux compagnies minières.

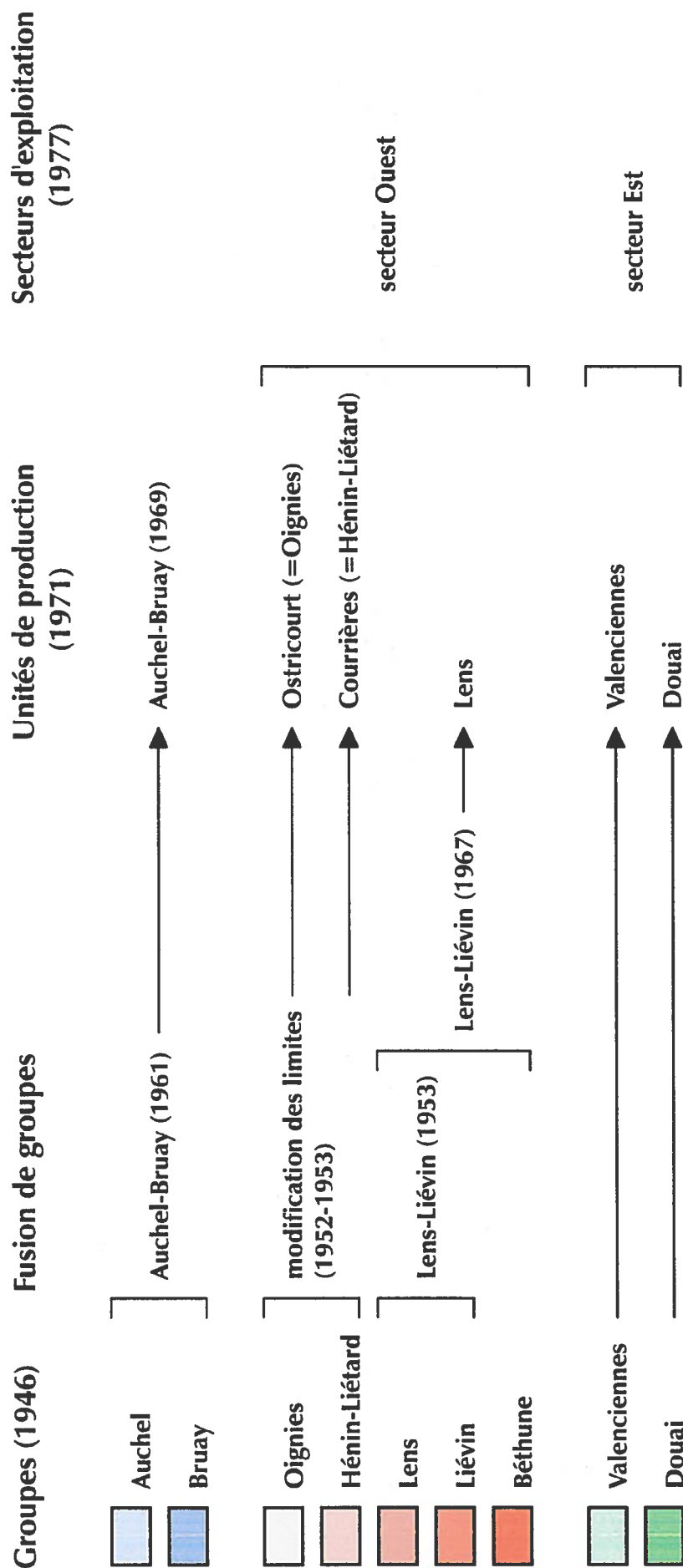
L'étude conjointe de l'évolution du réseau de transport du charbon et du développement des fosses d'extraction, permettra de comprendre l'organisation du territoire.

Ensuite un état des lieux de ces infrastructures, reprenant l'étude de la Mission Bassin Minier et la complétant, permettra de faire un bilan de ce qu'il subsiste de ce patrimoine minier.

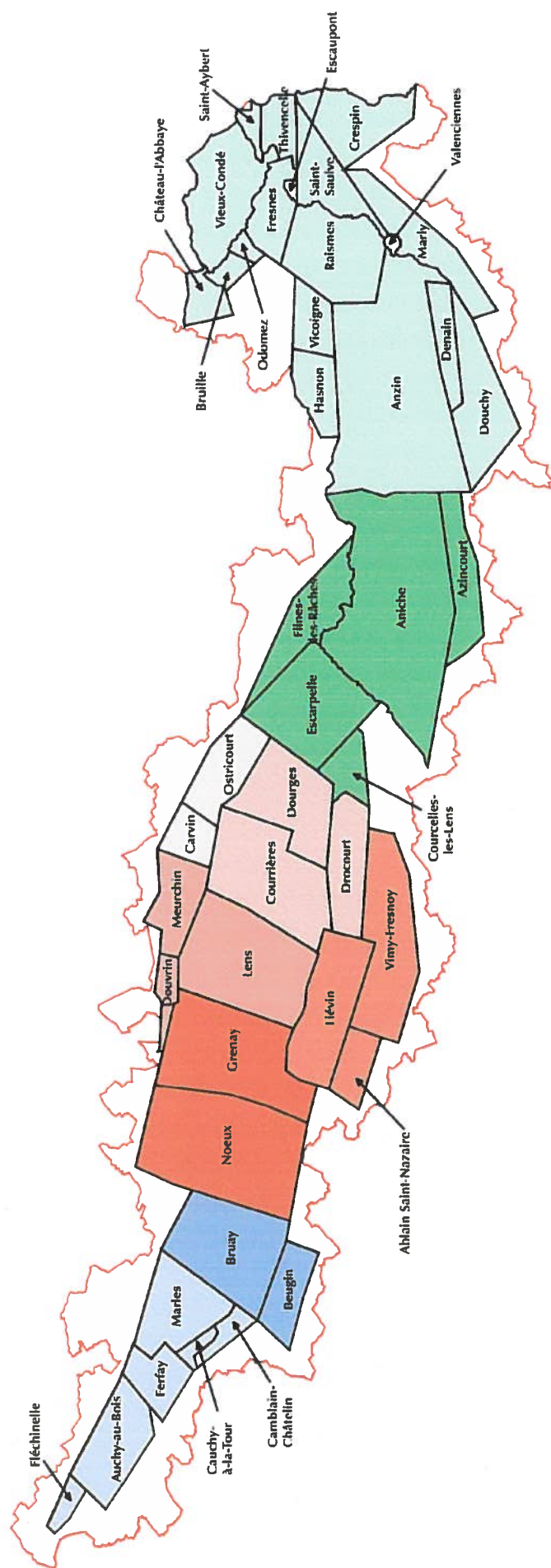
Enfin, je ferai une synthèse des projets d'aménagement existants autour des cavaliers, c'est-à-dire principalement la trame verte du bassin minier.

PRESENTATION DES CONCESSIONS DU BASSIN MINIER

LEGENDE : HISTORIQUE DES REGROUPEMENTS



PRESENTATION DES CONCESSIONS DU BASSIN MINIER CARTE



-PARTIE 1- EVOLUTION DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON

NOTICE EXPLICATIVE DES CARTES REALISEES

Les cartes sont toutes des réalisations personnelles effectuées à partir de cartes du bassin minier, de notices des compagnies et de notes aux actionnaires. Le choix de la zone cartographiée est, d'une part, lié aux caractéristiques propres à chaque concession ou groupe de production (cf. présentation des cartes), et d'autre part aux données disponibles.

Ces cartes ont pour but d'expliquer l'évolution du réseau d'expédition du charbon. C'est pourquoi elles sont basées sur les principaux éléments jouant sur ce réseau : cavaliers, gares, rivages, fosses et terrils. D'autres éléments interviennent probablement comme l'urbanisation, les concentrations des fosses... mais leur influence n'a jouée que plus tard, au XX^{ème} siècle.

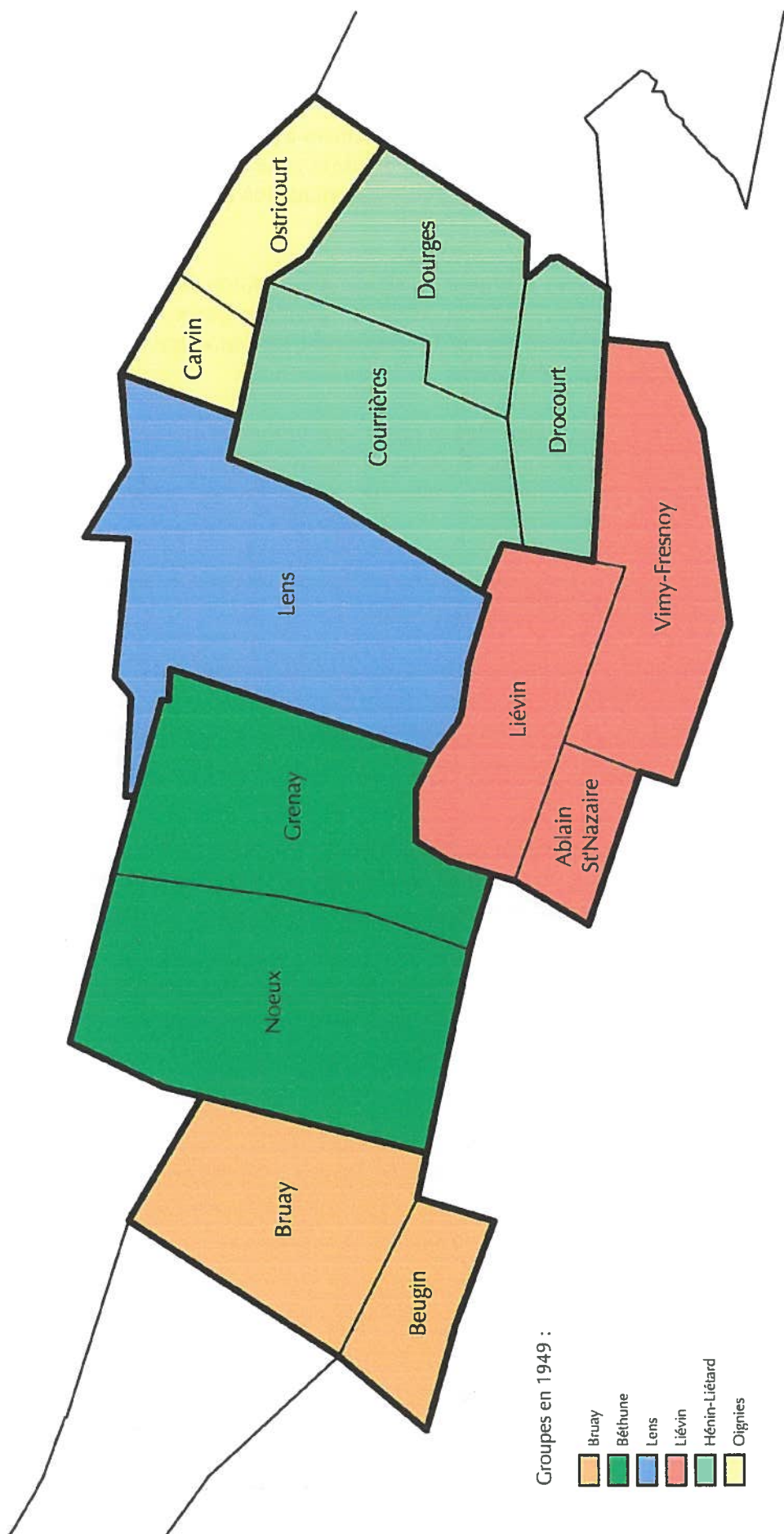
Les documents ayant servi à la réalisation de ces cartes sont surtout les notices des concessions et 3 cartes du bassin minier. Il n'y en a pas pour toutes les années. Les réseaux de cavalier/représentés pour une année correspondent donc à la situation à cette même date, mais il ne donne pas la date de construction de ces cavaliers.

Les gares n'ayant que très peu changé, elles sont localisées mais la date de leur mise en place n'est indiquée que dans le commentaire, lorsqu'elle était disponible.

Il faut également savoir que lorsque c'est un groupe qui a été cartographié, il n'existait pas toujours de cartes des mêmes années pour toutes les concessions qui le composaient. Ceci est alors précisé dans le commentaire. Cependant, on dispose de cartes pour quasiment toutes les concessions pour les années des expositions (1889, 1900 et 1910), en plus des cartes du bassin minier disponibles pour 1878, 1949 et 1961. Ceci permet ainsi une certaine homogénéité et on peut ainsi aussi comparer les cartes entre elles.

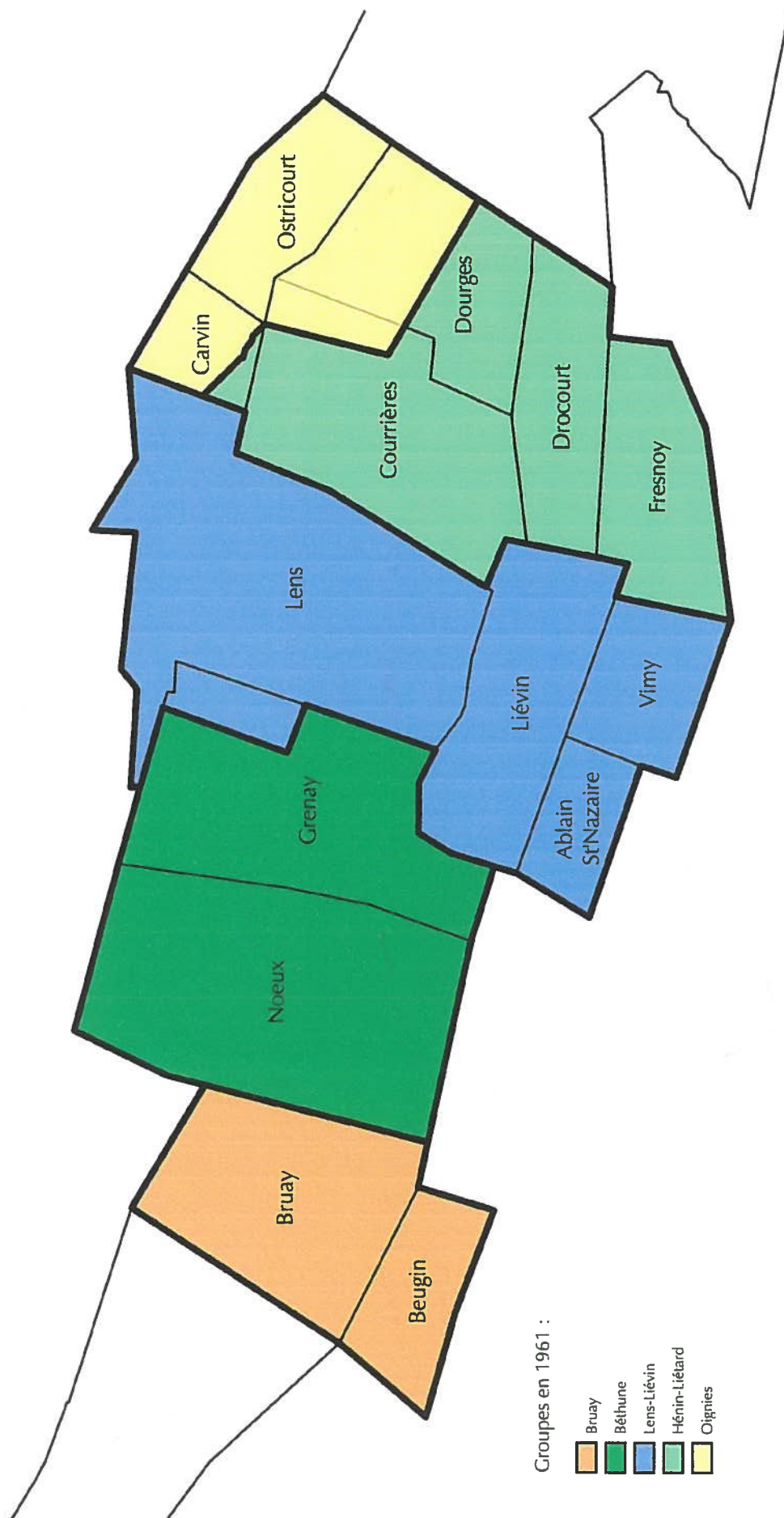
Enfin, beaucoup de cartes existaient pour la fin du XIX^{ème} et le début du XX^{ème} siècle notamment dans les notes aux actionnaires. Le réseau de cavalier n'a été représenté que les années où il a été modifié. Pour comparer les différentes cartes, il suffit alors de se reporter à l'année cartographiée précédant celle voulue.

CONCESSIONS CARTOGRAPHIEES LIMITES EN 1949

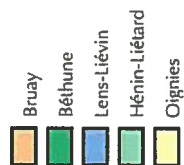


Réalisation personnelle
source : carte des périmètres des concessions minière, réalisaion SICALE)
et carte des HBNPC de 1949

CONCESSIONS CARTOGRAPHIEES LIMITES EN 1961

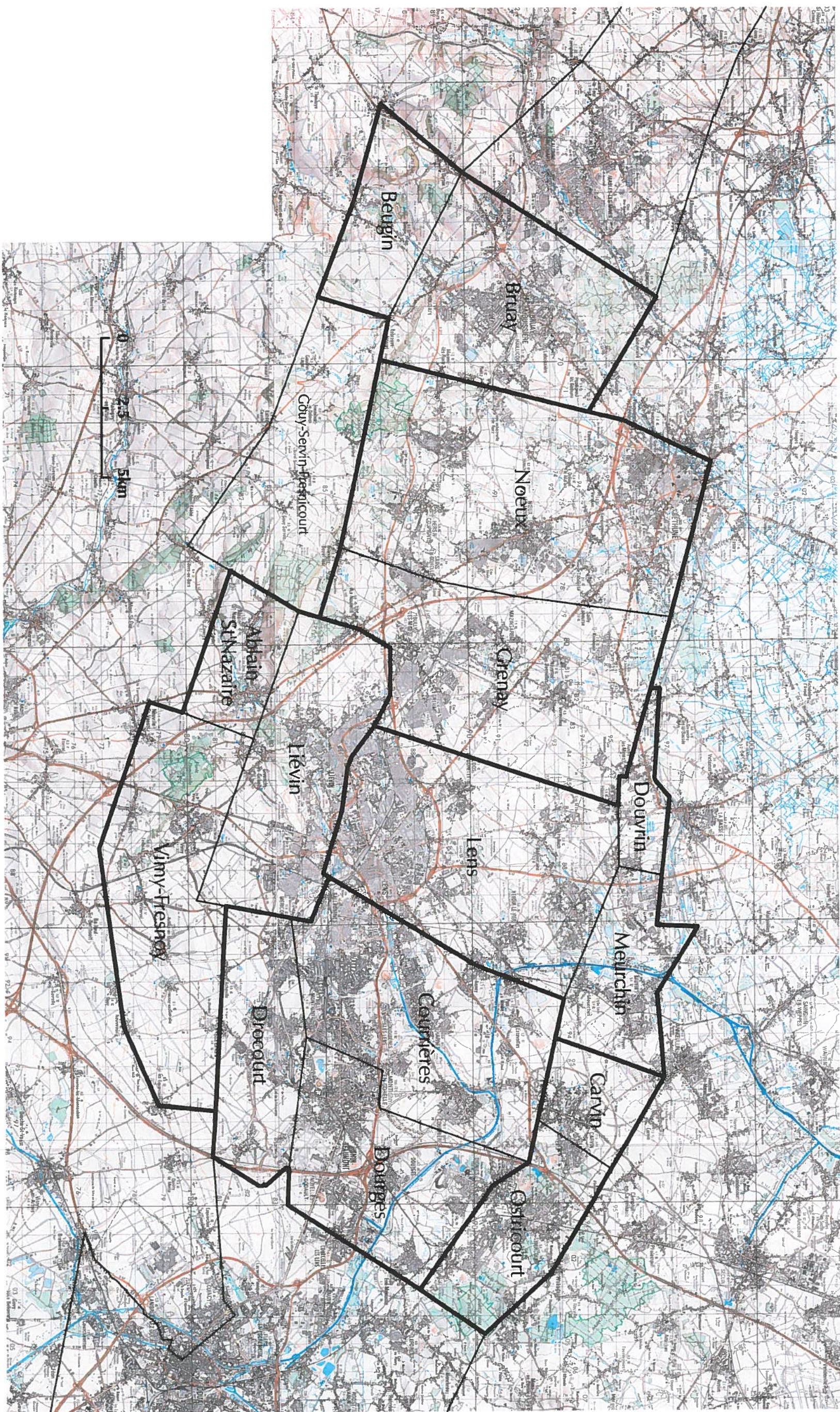


Groupes en 1961 :



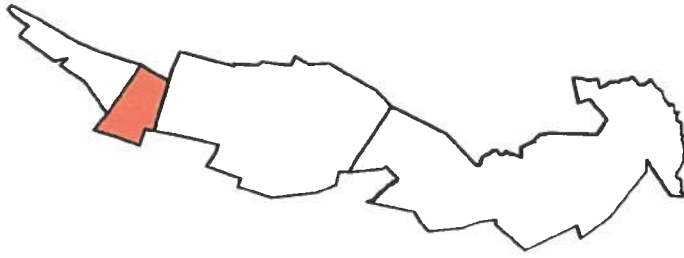
Réalisation personnelle
source : carte des périmètres des concessions minière, réalisaion SIGALE)
et carte des HBNPC de 1961

CONCESSIONS CARTOGRAPHIEES
PRESENTATION DU TERRITOIRE



-A-
**CARTES DES INFRASTRUCTURES
DE TRANSPORT DU CHARBON**

CONCESSION DE BRUAY PRESENTATION



Située à l'ouest du bassin minier, dans le Pas-de-Calais, cette concession a été accordée par décret en décembre 1855, à la société Lecomte qui devient compagnie de mines de Bruay par la suite. Elle avait alors une superficie de 3809Ha.

Un décret de 1884 accorde l'extension de la concession vers le sud, portant la superficie à 4001Ha.

En 1944, le groupe de Bruay est créé avec le regroupement de la concession de Beugin. En 1961, le groupe fusionne avec celui d'Auchel pour former le groupe d'Auchel-Bruay, devenant unité de production d'Auchel-Bruay en 1961.

Le choix d'étudier cette concession est lié au fait que ces limites ont peu évolué. En effet le regroupement avec la concession de Beugin n'a pas eu d'effet puisque aucune fosse n'y était encore en activité. Il en est de même lors de la création du groupe d'Auchel-Bruay, bien que quelques fosses soient encore en activité à Marles jusque dans les années 70. La concession de Bruay représente l'exemple le plus simple que l'on rencontre dans le bassin minier.

Bibliographie :

- dossier sur la compagnie des mines de Bruay, archives du CAMT, réf. 40AS254
 - monographie des mines de houilles de Bruay, juin 1876
 - notice sur la compagnie des mines de houille de Bruay, exposition universelle de 1878
 - notice sur la compagnie des mines de houille de Bruay, exposition universelle de 1889 (non cartographié)
 - notice sur la compagnie des mines de houille de Bruay, 1896
 - notice sur la compagnie des mines de houille de Bruay, exposition universelle de 1900 (non cartographié)
 - notice sur la compagnie des mines de houille de Bruay, 1904 (non cartographié)
 - notice sur la compagnie des mines de houille de Bruay, 1913
 - visite de la société de l'industrie minérale à la centrale électrique et au siège n°6, 13 mai 1922 (non cartographié)
- atlas de l'industrie minérale, 1878, archives du CHML, réf. 4402
- carte du bassin minier, 1949
- carte du bassin minier, 1961
- carte du bassin minier, 1973, archives du CHML, réf. 7832

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION DE BRUAY

En 1876, il y a 3 fosses d'extractions. Elles sont toutes desservies par le cavalier de la compagnie des Mines de Bruay.

La concession est assez éloignée de la ligne des chemins de fer du Nord (7km) et du canal d'Aire (9km). La concession du chemin de fer de Bruay est donc accordée par décret dès 1868 pour relier la gare de Fouquereuil, et la compagnie a fait construire un rivage en 1871. Ceci permet d'expédier correctement la production.

On peut noter que la fosse n°4 est en cours de fonçage mais elle n'est pas encore reliée au cavalier.

En 1878, la fosse n°4 est terminée et le réseau de cavalier a donc été prolongé en conséquence. Il dessert également la gare de Bruay, proche de cette dernière fosse.

En 1896, la fosse n°5 est en fonçage mais un cavalier la dessert déjà avec un nouvel embranchement. Le réseau de cavalier fait maintenant 45km, toutes les fosses sont ainsi reliées aux gares et au rivage. Il reste inchangé en 1900 et 1904.

En 1913, les fosses n°2^{bis} et 6 ont été ouvertes à l'est de la concession, respectivement en 1903 et 1909. Un nouvel embranchement du cavalier les relie. Bien qu'il n'y ait pas de notice pour 1910, on peut supposer que le réseau de cavalier était identique à celui de 1913.

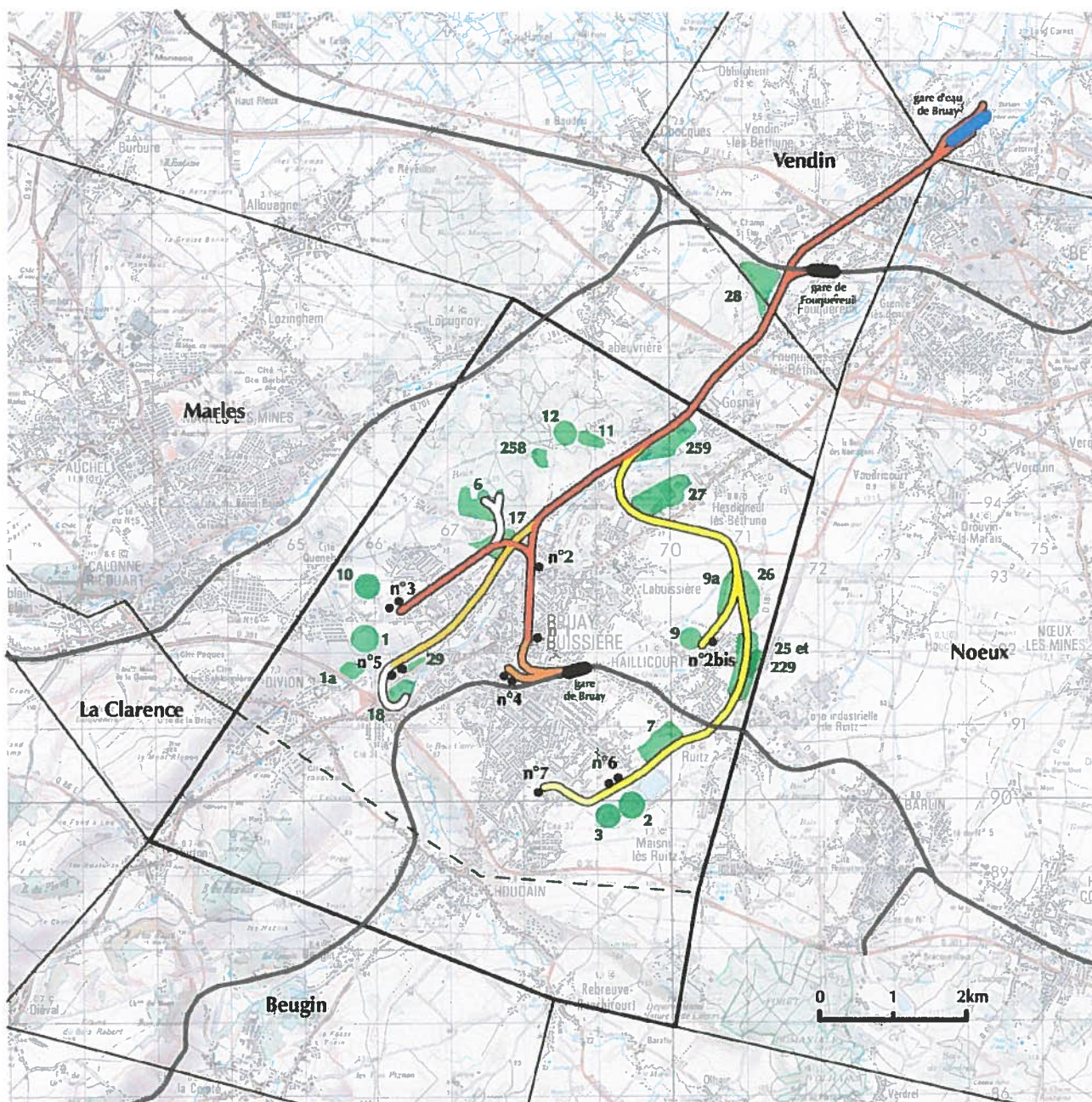
Jusqu'à cette date, les terrils sont situés à proximité des fosses ou du cavalier sans qu'il n'y ait d'embranchement spécifiques.

En 1949, le cavalier est prolongé pour desservir la nouvelle fosse n°7. Il n'y a pas d'autres modifications.

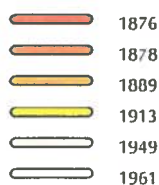
Enfin, en 1861, il n'y a pas de nouvelles fosses mais des cavaliers sont construits pour desservir des terrils, les n°6 et 18, éloignés du réseau existant.

Le réseau de cavalier évolue donc surtout avec l'ouverture des fosses. Ce n'est que dans la 2^{ème} moitié du XX^{ème} siècle que des cavaliers desservent uniquement des terrils.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION DE BRUAY



Réseau de cavaliers existants



- n°1 numéro de fosse
- 28 terril
- 28 numéro de terril

Autres éléments du réseau de transport

- lignes des Chemins de fer du Nord - SNCF
- gare
- gare d'eau
- gare de Bruay
- nom de gare

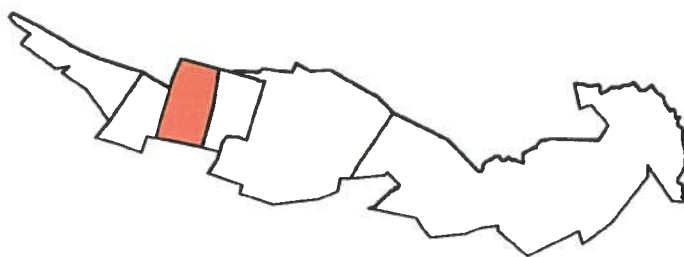
Noeux

- nom de concession
- limite de la concession de Bruay
- limite des autres concessions
- limite de la concession avant 1884



Réalisation personnelle
Fond de carte IGN au 1/50000

CONCESSION DE NŒUX PRESENTATION



La concession de Nœux appartient à la compagnie des mines de Vicoigne et de Nœux, fondée en 1843 sous le nom de compagnie de Vicoigne. Elle résulte de la fusion des sociétés de Cambrai, de l'Escault, de Bruille (et d'Hasnon mais qui a revendu ses droits à la compagnie d'Anzin). La concession faisait alors 2639Ha. La concession de Nœux, de 6528Ha, a été accordée à la compagnie par décret en janvier 1853, mais les sondages avaient débuté dès 1851. Elle a été agrandie en décembre 1857.

Date des décrets de création et superficie des différentes concessions de la compagnie :

Vicoigne : septembre 1841, 1320Ha

Bruille : octobre 1832, 403Ha

Château-l'Abbaye : août 1836, 916Ha

Nœux : décembre 1857, 7979Ha

Lors de la nationalisation des Houillères en 1944, la concession de Grenay et celle de Nœux sont regroupées, formant le groupe de Béthune. Par la suite, le groupe est rattaché à celui de Lens-Liévin en 1967, et fait partie du secteur d'exploitation Ouest en 1977.

L'étude de ces 2 concessions, permet de mettre en évidence l'incidence de la création des groupes de production, sur des concessions ayant peu évolué par ailleurs et étant indépendantes l'une de l'autre par leur situation géographique.

Bibliographie :

- dossier sur la compagnie des mines de Vicoigne et de Nœux, archives du CAMT, réf. 40AS266
 - notice historique et descriptive de la compagnie, exposition universelle de 1900
 - notice historique et descriptive de la compagnie, 1911
- carte de la concession de Nœux, 1924, archives du CHML, réf. 2468Bib
- atlas de l'industrie minière, 1878, archives du CHML, réf. 4402
- carte du bassin minier, 1949
- carte du bassin minier, 1961
- carte du bassin minier, 1973, archives du CHML, réf. 7832

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION DE NŒUX

En 1878, le réseau de cavalier est déjà bien développé. Il relie les 6 fosses de la compagnie d'une part au rivage de Beuvry (La Bassée), construit en 1862 sur le canal d'Aire, et d'autre part aux gares de Nœux et d'Hersin-Coupigny dès 1861.

En 1900, le réseau continue de se développer. Les fosses n°7 et 8 ouvertes en 1887 et 1899 sont reliées au cavalier.

Il existe déjà un embranchement spécifique desservant le teril n°45.

En 1911, le cavalier dessert maintenant la fosse n°9 ouverte en 1905.

En 1924, les fosses n°10 et 11, ouvertes respectivement en 1911 et 1908 sont reliées par des nouveaux embranchements au cavalier.

En 1949, la fosse 13 qui a été ouverte 1947 est desservie par le cavalier.

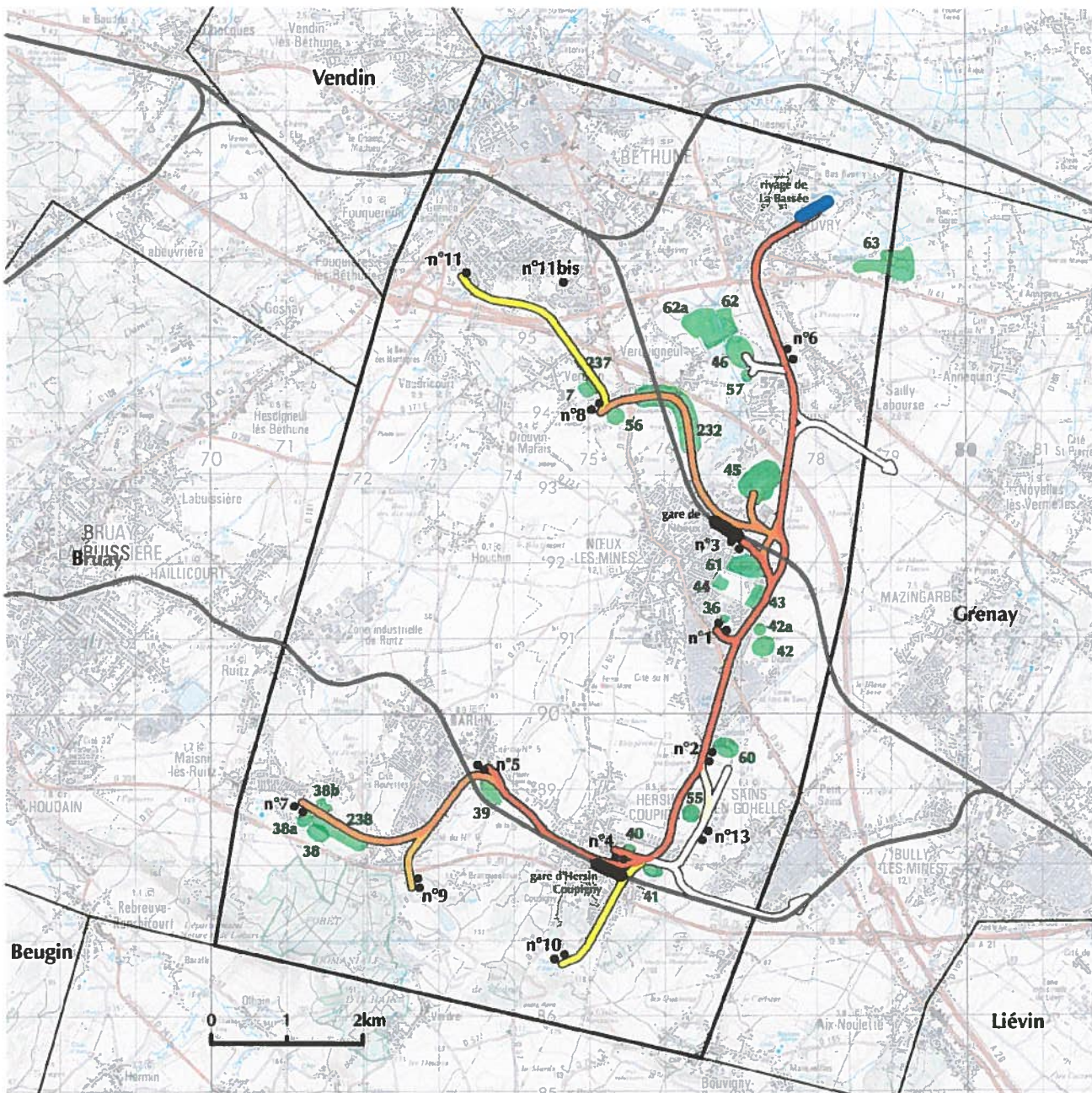
Enfin en 1961, il n'y a pas de nouvelle fosse ouverte mais un embranchement mène aux terrils n°46, 57, 57a, 62 et 62a, proches de la fosse n°6.

La fosse n°13 est desservie par un nouveau cavalier en sens inverse de celui existant en 1949.

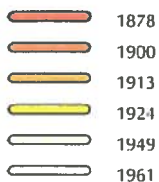
De plus, avec la création du groupe de Béthune, la concession est reliée à celle de Grenay au niveau de Saily-Labourse et Sains-en-Gohelle.

Le réseau de cavalier est donc prolongé en fonction de l'ouverture des nouvelles fosses, mais il reste orienté du nord au sud desservant successivement les trois gares. Dans la deuxième moitié du XX^{ème} siècle, un petit cavalier est créé pour relier des grands terrils plus éloignés des fosses existantes. Enfin on remarquera que la création du groupe de Béthune a pour effet d'induire une mise en relation des réseaux des Nœux et Grenay, inexistante jusqu'ici.

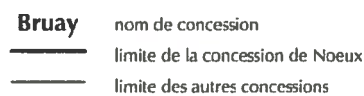
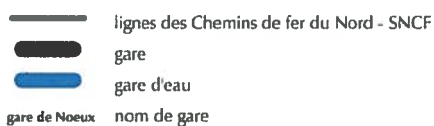
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION DE NOËUX



Réseau de cavaliers existants

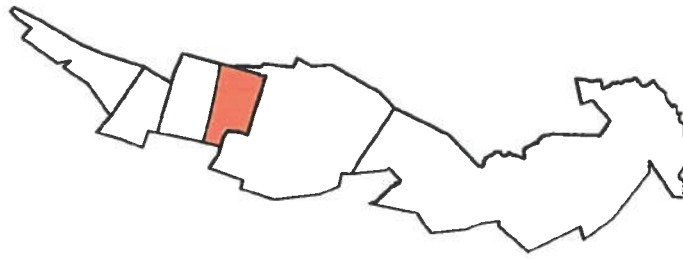


Autres éléments du réseau de transport



Réalisation personnelle
Fond de carte IGN au 1/50000

CONCESSION DE GRENAY PRESENTATION



La compagnie des mines de Béthune a été fondée en septembre 1851, la concession de Grenay lui a été attribuée par décret en janvier 1853. Sa superficie est alors de 5764Ha, mais ces limites ne figurent sur aucune carte.

Du charbon est découvert plus au sud vers 1857, mais la concession n'est agrandie qu'en 1877, portant la superficie à 6352Ha.

Entre 1949 et 1961, les limites de la concession sont modifiées et la fosse n°8 fait alors partie de la concession de Lens.

Lors de la nationalisation des Houillères en 1944, la concession de Grenay et celle de Nœux sont regroupées, formant le groupe de Béthune. Par la suite, le groupe est rattaché à celui de Lens-Liévin en 1967, et fait partie du secteur d'exploitation Ouest en 1977.

L'étude de ces 2 concessions, permet de mettre en évidence l'incidence de la création des groupes de production, sur des concessions ayant peu évolué par ailleurs et étant indépendantes l'une de l'autre par leur situation géographique.

Bibliographie :

- dossier sur la compagnie des mines de Béthune, archives du CAMT, réf. 40AS252
 - compagnie des houillères de Béthune (Concession de Bully-Grenay), exposition universelle de 1878
 - note pour messieurs les actionnaires, exercice 1893-1894
 - compagnie des mines de Béthune (Concession de Grenay), exposition universelle de 1900
 - compagnie des mines de Béthune, exposition de 1910
 - notice sur la compagnie des mines de Béthune, 1911 (non cartographié)
 - compagnie des Mines de Béthune, 1913 (non cartographié)
 - note sur la réfection des fosses 8 & 8^{bis} détruites par les Allemands, 1922 (non cartographié)
- carte du bassin minier, 1949
- carte du bassin minier, 1961
- carte du bassin minier, 1973, archives du CHML, réf. 7832

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION DE GRENAY

En 1878, les fosses n°1 à 7 sont déjà foncées. Elles sont toutes reliées au cavalier desservant, au nord, le rivage et la gare de Violaines et plus au sud, la gare de Bully-Grenay. La compagnie possède un rivage (quai d'embarquement de Violaines sur le canal d'Aire à La Bassée) depuis 1860. Il est relié au canal en passant sous la ligne des chemins de fer du Nord.

En 1894, les cavaliers ont été prolongés pour relier les nouvelles fosses, au nord de la concession, fosses n°8 et 9 ouvertes en 1891 et 1893. On peut également remarquer que le cavalier a été prolongé au niveau des fosses n°3 et 5 pour desservir les terrils n°49 et 59.

En 1900, la seule modification du réseau de cavalier est son prolongement vers le sud avec l'ouverture de la fosse n°10 cette même année. Il y a alors 58km de cavaliers appartenant à la compagnie.

En 1910, le réseau de cavalier fait maintenant 100km de long. Ceci est lié à l'ouverture des fosses n°11 et 12 en 1904 et 1909.

D'autre part, le cavalier est prolongé au sud jusqu'à la concession de Gouy-Servin, pour desservir la fosse n°1 ouverte en 1910.

Les autres modifications permettent de relier le puit n°7^{bis}, et de desservir plus directement la fosse n°5.

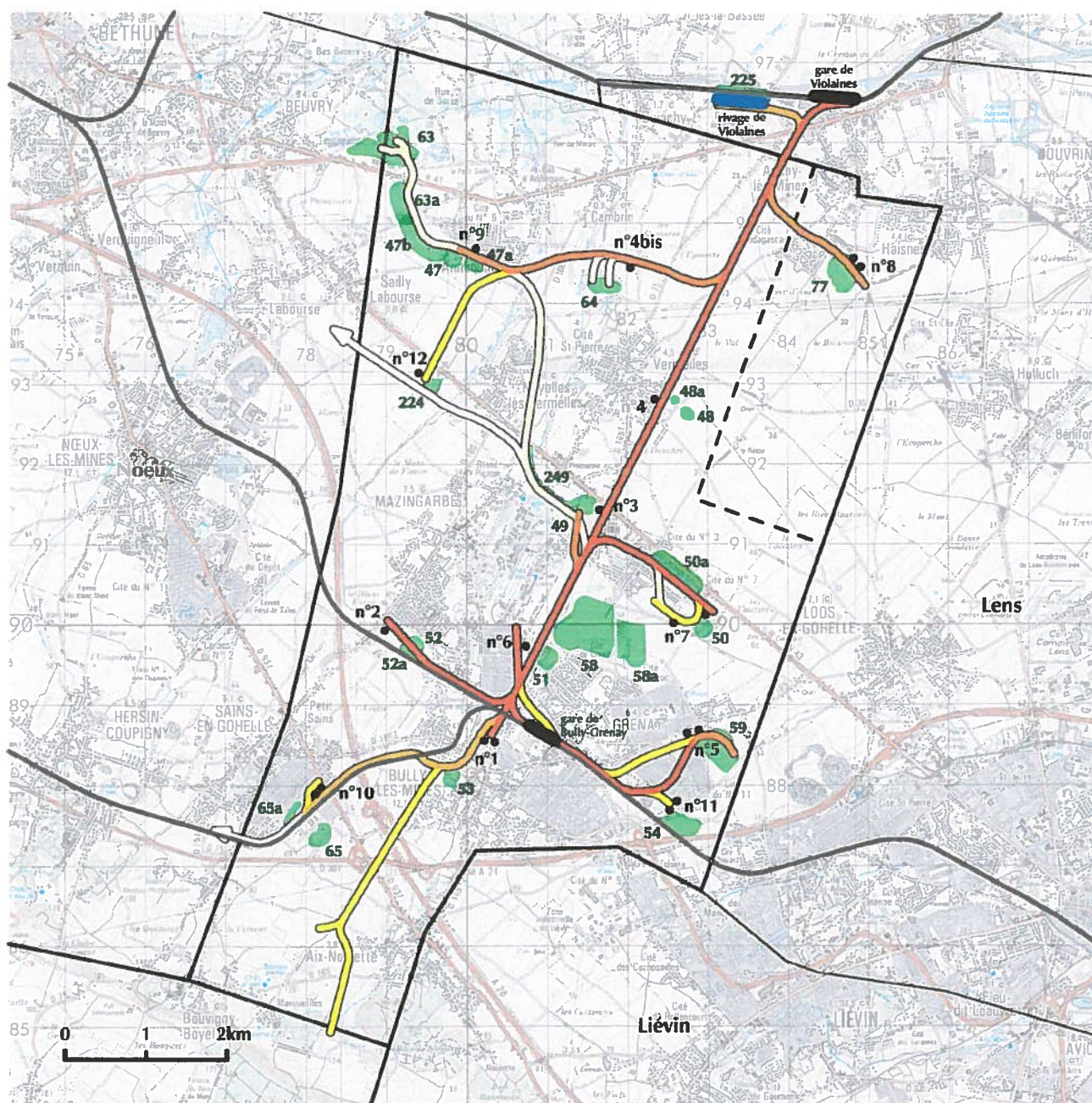
En 1949, deux embranchements sont construits de façon à mener directement aux fosses n°9 et 7. Le cavalier des fosses n°4^{bis} et 9 est prolongé vers l'ouest pour mener aux terrils n°47, 47a, 47b, 63 et 63a.

En 1961, deux petits embranchements sont mis en place près de la fosse n°4^{bis} pour desservir le terril n°64.

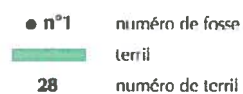
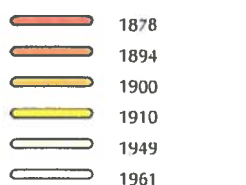
Mais la modification principale est la création de deux cavaliers reliant la concession de Nœux au niveau de Sailly-Labourse et Sains-en-Cohelle.

Le réseau de cavalier est ici organisé autour d'un cavalier orienté nord-sud, sur lequel aboutissent les divers embranchements créés avec l'ouverture des fosses. Un cavalier a tout de même été ouvert pour relier spécifiquement des terrils et un autre n'est pas utilisé par la compagnie, mais par celle de Gouy-Servin. L'impact de la création du groupe de Béthune est particulièrement visible puisque avant 1944, les concessions de Nœux et Grenay étaient totalement indépendantes.

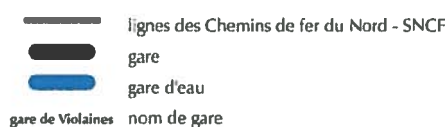
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION DE GRENAY



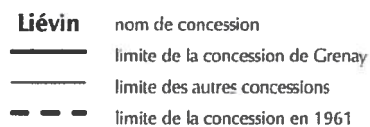
Réseau de cavaliers existants



Autres éléments du réseau de transport

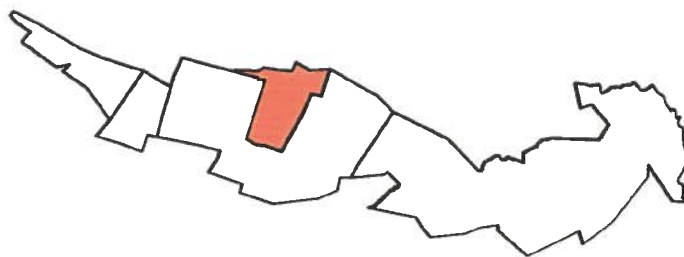


Liévin



Réalisation personnelle
Fond de carte IGN au 1/50000

CONCESSION DE LENS PRESENTATION



Les limites choisies pour cartographier la concession de Lens correspondent à celles du groupe de Lens en 1949. Elle regroupe les concessions de Douvrin, Lens et Meurchin.

La compagnie de Meurchin a été créée par décret en décembre 1860. Elle a racheté la concession d'Annœullin, sans fosse répertoriée, en 1884.

La compagnie de Lens l'a rachetée en 1920.

La société des mines de Lens a été constituée en février 1852. La concession de Lens lui est attribuée par le décret de janvier 1853, elle est d'une superficie de 6031Ha. En août 1854, un décret rectifie les limites de concessions de Lens et Courrières, portant sa superficie à 6188Ha. En septembre 1862, la superficie est encore augmentée de 51Ha. La concession de Lens fait alors 6239Ha.

La concession des mines de Douvrin a, quant à elle, été acquise par la société des mines de Lens en octobre 1873. Les concessions sont réunies par décret en mars 1875.

La concession (Lens-Douvrin) a une superficie de 6939Ha.

En 1953, le groupe de Lens et celui de Liévin fusionnent et forment le groupe de Lens-Liévin. En 1967, le groupe de Béthune s'y ajoute et en 1971 le groupe de Lens-Liévin devient l'unité de production de Lens. En 1977, cette unité de production intègre le secteur d'exploitation Ouest avec les unités de production d'Ostricourt et Courrières.

Cette concession est étudiée pour mettre en évidence l'impact de diverses modifications de limites précoces (avant la nationalisation des Houillères) sur les infrastructures de transport du charbon.

Bibliographie :

- dossier sur la société des mines de Lens, archives du CAMT, réf. 40AS260
 - société des mines de Lens, 1892
 - extrait du rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires des mines de Lens, le 9 novembre 1908
 - société des mines de Lens, exposition de 1910 (fascicule fait en 1908)
 - extrait du rapport présenté à l'assemblée générale des actionnaires des mines de Lens, le 14 novembre 1910
- atlas de l'industrie minière, 1878, archives du CHML, réf. 4402
- notice descriptive et historique de la société anonyme des mines de Meurchin, 1900, archives du CHML, réf. 3665
- carte du bassin minier, 1949
- carte du bassin minier, 1961
- carte du bassin minier, 1973, archives du CHML, réf. 7832

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION DE LENS

En 1878, 6 fosses sont ouvertes sur la concession de Lens-Douvrin. Un cavalier relie les n°1 à 5 à la gare de Lens et au rivage de la concession situé à Vendin-le-Vieil sur le canal de la Deûle. La fosse n°6 est située sur la concession de Douvrin n'est pas encore desservie par ce cavalier.

En 1892, il y a déjà 12 fosses d'extraction sur la concession de Lens-Douvrin, dont 3 en préparation. Le réseau de cavalier est donc bien développé, il relie maintenant les fosses n°1 à 11 au rivage et aux gares de Lens et Violaines. La gare d'eau de Violaines, à La Bassée, n'est pas employée par cette compagnie.

Sur la concession de Meurchin un court réseau de cavalier dessert les fosses n°1, 3 et 4 et mène à la ligne des chemins de fer du Nord toute proche. Ces fosses ont toutes été foncées avant 1867.

Il y a probablement une gare à Meurchin, mais elle n'est pas signalée. Par contre, la Compagnie possède un rivage à Meurchin sur le canal de la Deûle.

La fosse n°2 n'a été exploitée qu'entre 1863 et 1866, c'est pourquoi il n'y a pas de cavalier.

En 1908, les fosses n°12 à 15 ont été foncées, les n°13 et 15 n'étant pas encore en extraction. Les cavaliers ont donc été prolongés. Un cavalier a également été mis en place pour relier plus rapidement les fosses n°3, 9 et 11 à la gare de Lens. Ceci portant le réseau à 158km de long.

En 1910, la fosse n°16 est en cours de fonçage, comme la n°15. Le cavalier a donc été prolongé. Un embranchement a été construit au nord de Lens il ne mène ni à une fosse, ni à un terribil, mais à un carreau d'usine qui figure sur la carte de 1949.

Le réseau de cavalier fait maintenant 179km.

Sur la concession de Meurchin, la fosse n°5, ouverte en 1904, est reliée au cavalier de Lens, et non pas aux chemins de fer de la compagnie de Meurchin. Il y a les terrils n°70a et 70b le long de ce cavalier entre les fosses n°5 de Meurchin et n°7 de Lens.

En 1949, la concession de Meurchin appartient maintenant au groupe de Lens. C'est pourquoi ce groupe possède deux rivages très proches.

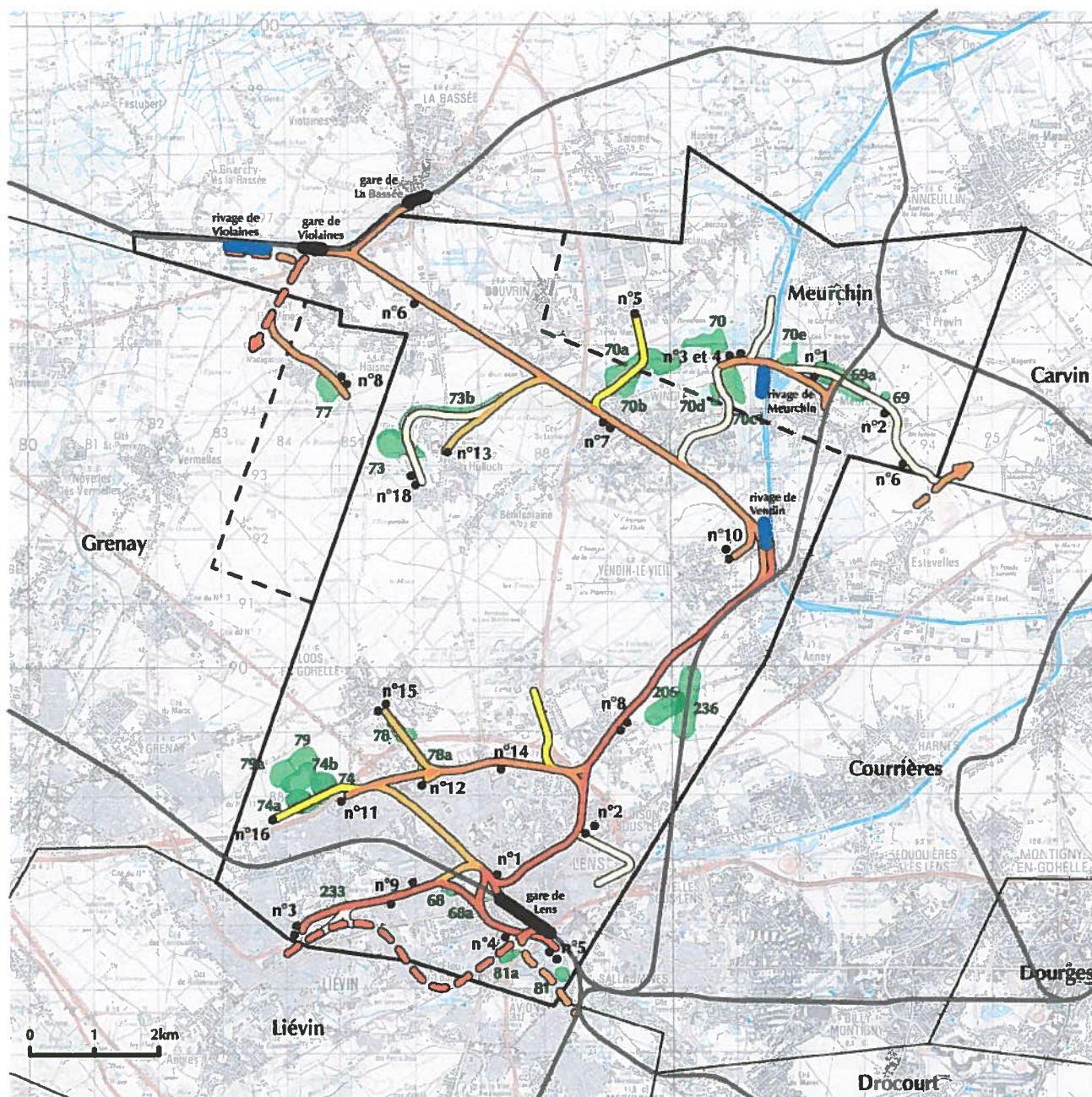
La fosse n°18, ouverte en 1847, est desservie par un embranchement du cavalier, bordé des terrils n°73 et 73b. Un embranchement a été créé au niveau de la fosse n°2 mais il ne semble pas mener à une installation spécifique.

Par ailleurs, avec la nationalisation, le réseau de cavalier de Lens a été relié à celui de Meurchin, appartenant à la compagnie des mines de Lens depuis 1920. Un nouveau cavalier relie les chemins de fer de Liévin à ceux de Lens, mais la concession de Liévin étant isolée au sud, elle était déjà reliée à la gare de Lens (cf. carte de la concession de Liévin).

Enfin en 1961, la seule création de cavalier est liée à la modification de la courte ligne reliant les réseaux de Lens et Liévin.

Comme pour toutes les autres concessions, le réseau de cavalier évolue essentiellement selon l'ouverture des fosses. La deuxième raison expliquant ces modifications est la fusion avec la concession de Meurchin, puisque les deux compagnies avaient des réseaux indépendants qu'il faut alors relier. On remarquera que les deux rivages, très proches sur la Deûle, sont conservés après cette fusion. Ceci s'explique probablement par la quantité très importante de charbon à expédier par voie fluviale.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION DE LENS



Réseau de cavaliers existants

- 1878
- 1892
- 1908
- 1910
- 1949
- 1961
- autre compagnie
- n°1
- terril
- 28

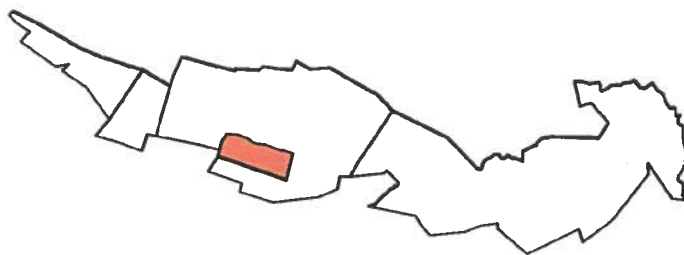
Autres éléments du réseau de transport

- lignes des Chemins de fer du Nord - SNCF
- gare
- gare d'eau
- gare de Lens
- nom de la gare
- Liévin
- nom de concession
- limite de la concession de Lens
- limite des autres concessions
- limite de la concession après 1920
- limite de la concession en 1961



Réalisation personnelle
Fond de carte IGN au 1/50000

CONCESSION DE LIEVIN PRESENTATION



La concession de Liévin a été créée par décret en mai 1862. Mais les sondages ont débutés dès 1858. Il y a eu des problèmes de concurrence avec les mines de Lens, la société d'Aix et la compagnie de Béthune. Il y a eu des extensions en 1874 (vers Béthune), 1880 (sud-est), La superficie de la concession est alors de 2981Ha au total.

Lors de la nationalisation en 1944, les concessions de Liévin, Ablain-S' Nazaire et Vimy-Fresnoy sont regroupées au sein du groupe de Liévin. Le groupe fusionne ensuite avec celui de Lens en 1953. Puis en 1967, le groupe de Béthune fusionne à son tour avec le groupe de Lens-Liévin, devenant unité de production de Lens en 1971. En 1977, cette dernière forme le secteur d'exploitation Ouest avec Les unités de production d'Ostricourt et Courrières.

Cette concession est intéressante puisque c'est l'un des rares exemples de concession aussi isolée des infrastructures d'expédition du charbon.

Bibliographie :

- dossier sur la société houillère de Liévin, archives du CAMT, réf. 40AS261
 - société houillère de Liévin, notice historique et descriptive, exposition universelle de 1889
 - société houillère de Liévin, notice historique et descriptive, exposition universelle de 1900
 - note pour les actionnaires, 1906-1907
 - note pour les actionnaires, 1912-1913
- atlas de l'industrie minérale, 1878, archives du CHML, réf. 4402
- carte du bassin minier, 1949
- carte du bassin minier, 1961
- carte du bassin minier, 1973, archives du CHML, réf. 7832

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION DE LIEVIN

En 1878, 3 fosses ont été ouvertes mais la n°2 est déjà fermée depuis 1883. Seules les fosses n°1 et 3 sont donc desservies par le cavalier de la Compagnie de Liévin.

La concession étant située au sud, elle n'a pas d'infrastructures d'expédition du charbon (gare et rivage) sur son territoire. Son réseau de cavalier est donc relié à la gare de Lens et fait 5km. De 1879 à 1884, elle utilisait le rivage de Dorignies, près de Douai mais l'éloignement rendait son utilisation beaucoup trop onéreuse. Elle a donc fait construire un rivage à Eleu sur le canal de la Deûle en 1886 et utilisait le quai d'embarquement public de Vendin-le-Vieil de 1884 à 1886.

En 1900, le cavalier est prolongé et dessert maintenant les fosses n°2, 4 et 5 ouvertes en 1890 et 1899.

En 1907, la fosse n°6, ouverte en 1904 au sud de la concession, est reliée par un nouvel embranchement du cavalier. Ce dernier est bordé des terrils n°80, 80a et 80b.

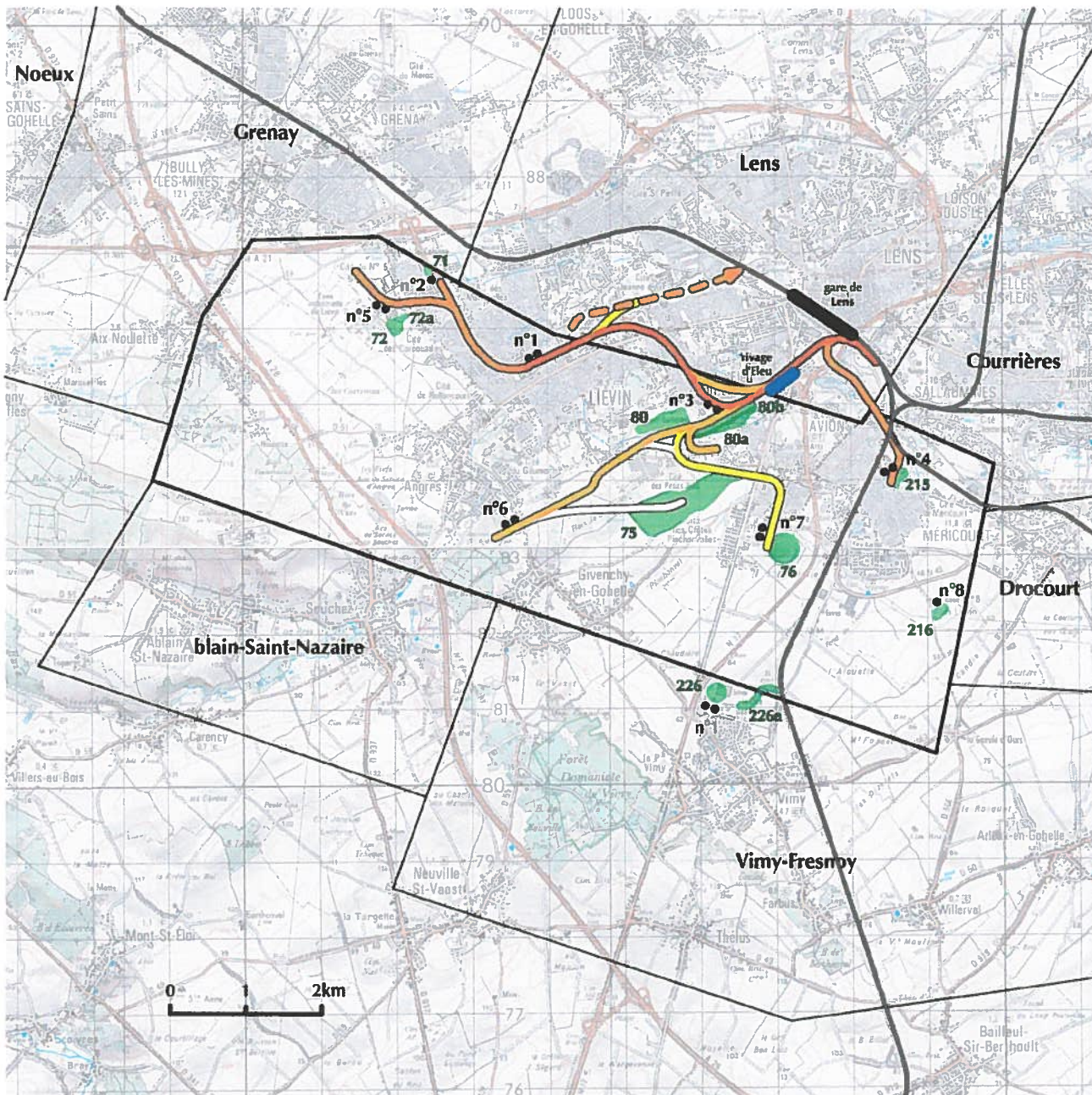
En 1913, un cavalier est en construction pour desservir la fosse n°7 en cours de fonçage. De plus un court embranchement relie le cavalier à celui de Lens, qui conduit ensuite à la gare de Lens.

En 1949, la concession de Vimy-Fresnoy fait partie du groupe de Liévin mais sa seule fosse ouverte en 1912, n'est plus en service. Le réseau de cavalier n'est donc pas modifié. La fosse n°8 est en cours de fonçage mais il n'est pas relié par un cavalier.

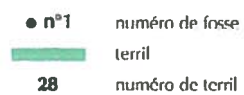
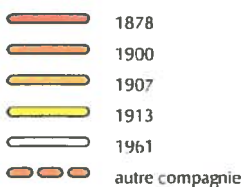
En 1961, un long cavalier a été créé pour desservir le terril n°75, éloigné des fosses existantes. La fosse n°8 n'est pas desservie par le réseau de cavalier. Le regroupement avec le groupe de Lens n'a pas d'impact puisque les deux concessions sont déjà reliées depuis le début.

La concession de Liévin étant située au sud du bassin minier, les cavaliers relient les fosses aux gares situées sur la concession de Lens. Il est assez rare d'avoir une telle longueur de réseau située sur une autre concession, et finalement la fusion de ce deux groupes apparaît tout à fait logique. On notera enfin la création d'un cavalier desservant spécifiquement un grand terril.

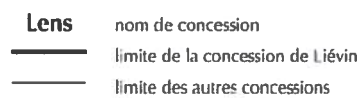
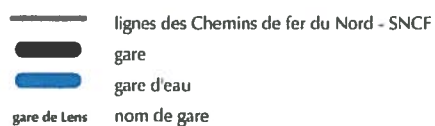
INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION DE LIEVIN



Réseau de cavaliers existants

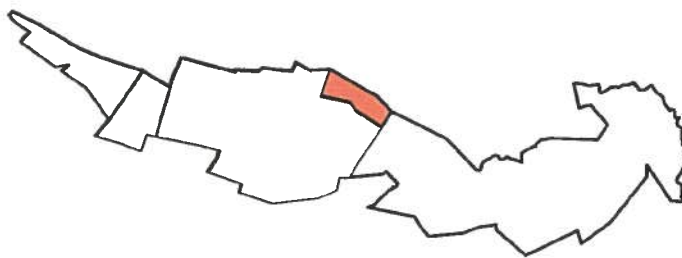


Autres éléments du réseau de transport



Réalisation personnelle
Fond de carte IGN au 1/50000

CONCESSION D'OIGNIES PRESENTATION



C'est le groupe d'Oignies avec les limites de 1961 qui est cartographié ici, c'est-à-dire lorsque sa superficie était maximale. Il regroupe les concessions de Carvin, d'Ostricourt, ainsi qu'une partie de Courrières et Dourges à partir de 1952-1953.

La société civile des mines de Carvin a été créée en juillet 1857, puis transformée en société anonyme. La concession de Carvin lui a été attribuée par le décret de décembre 1860. Sa superficie est de 1150Ha. Il faut par ailleurs noter que la concession du chemin de fer de Carvin à Libercourt accordée à la société lui impose d'assurer un service voyageur.

La compagnie des mines d'Ostricourt a été créée en 1855 et s'est vue attribuer cette concession par décret en décembre 1860. Sa superficie est de 2300Ha, une demande d'extension vers le nord de 400Ha, a été déposée mais apparemment refusée.

La concession de Dourges a été attribuée à la Société des mines de Dourges Hénin-Liétard en août 1852. Elle est d'une superficie de 3787Ha au total, avant la modification de 1952-1953.

Les concessions d'Ostricourt et Carvin ont été fusionnées pour former le groupe d'Oignies lors de la nationalisation des Houillères en 1944. En 1952-1953, une partie des concessions de Courrières et surtout Dourges ont été intégrées au groupe. En 1971, le groupe d'Oignies devient l'unité de production d'Ostricourt, qui intègre le secteur d'exploitation Ouest en 1977.

L'intérêt de l'étude de ce groupe réside dans ces modifications de limites successives, tout comme pour le groupe d'Hénin-Liétard.

Bibliographie :

- dossier sur la société anonyme des mines de Carvin, archives du CAMT, réf. 40AS255
 - plan au 1/100000e, 1906
 - société anonyme des mines de Carvin, notice de l'exposition de 1911
- dossier sur la compagnie des mines d'Ostricourt, archives du CAMT, réf. 40AS263
 - notice sur la compagnie des mines d'Ostricourt, exposition universelle de 1900
 - notice sur la compagnie des mines d'Ostricourt, 1904
 - notice sur la compagnie des mines d'Ostricourt, exposition de 1911
 - dossier sur la société des mines de Dourges, archives du CAMT, réf. 40AS257
 - société des mines de Dourges Hénin-Liétard, vers 1912 (non cartographié)
 - notice sur la société civile des mines de Dourges, exposition universelle de 1889
 - société civile des mines de Dourges, exposition universelle de 1900
 - société civile des mines de Dourges, 1905 (non cartographié)
 - société civile des mines de Dourges, exposition de 1910 (non cartographié)
- atlas de l'industrie minière, 1878, archives du CHML, réf. 4402
- notice sur la société civile des mines de Dourges, exposition universelle de 1889, archives du CHML, réf. 3298
- carte du bassin minier, 1949
- carte du bassin minier, 1961
- carte du bassin minier, 1973, archives du CHML, réf. 7832

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION D'OIGNIES

En 1878, les fosses n°11, 12 et 13 de Carvin, ouvertes entre 1857 et 1867, sont desservies par un cavalier qui va jusqu'à la gare de Libercourt. Ce cavalier est en fait une véritable voie de chemin de fer puisque la SA des mines de Carvin doit assurer le transport des voyageurs entre Carvin et Libercourt pour avoir la concession de la ligne.

En 1900, les concessions d'Ostricourt et Dourges ont pu être cartographiées. Concernant Ostricourt, toutes les fosses en cours d'exploitation, c'est-à-dire les n°2, 3 et 4, sont desservies par le cavalier de la compagnie. La fosse n°1, ayant été abandonnée, n'est pas encore reliée au réseau mais sa réouverture est prévue pour 1901. Ce réseau de cavalier conduit d'une part à la gare de Libercourt et, d'autre part, au rivage de la compagnie situé sur le canal de la Deûle (concession de Courrières). Ce rivage a été mis en service en 1897 mais la compagnie disposait d'une installation provisoire dès 1888. Pour la concession de Dourges, se reporter à la carte d'Hénin-Liétard.

En 1902, les données sont disponibles pour toutes les concessions concernées. La fosse n°1 d'Ostricourt, qui a été remise en extraction en 1901, est reliée à la gare de Libercourt par un nouveau cavalier. Sur la concession de Carvin, le fonçage de la fosse n°14 débute cette même année, mais il y a des difficultés, c'est pourquoi elle ne sera pas exploitée avant plusieurs années.

En 1911, les fosses n°5 et 6 de la compagnie des mines d'Ostricourt, exploitées depuis 1906 et 1907, sont reliées par de nouveaux cavaliers. Un grand terril, le n°120, est créé près du cavalier de la fosse n°6.

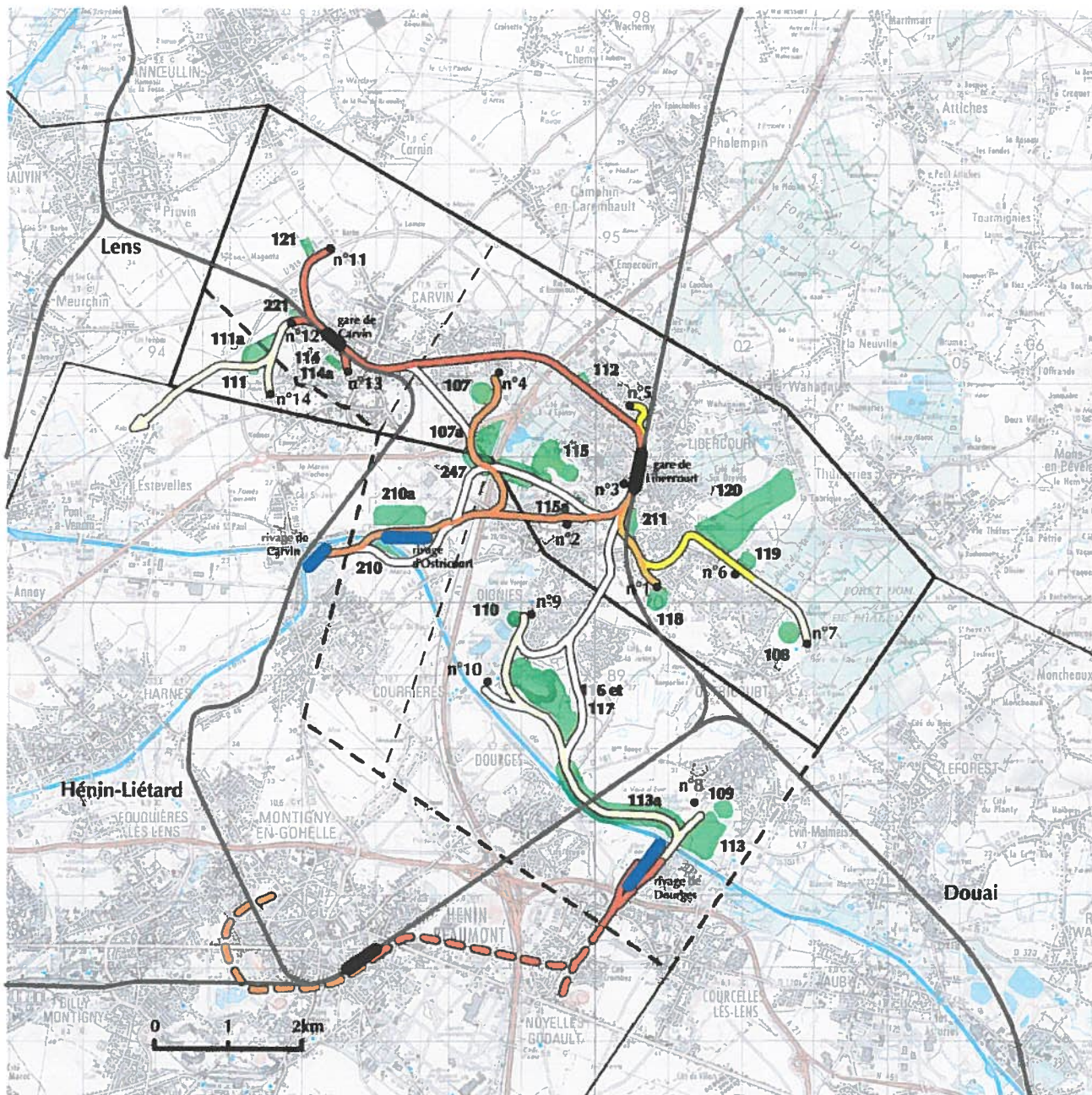
En 1949, la formation du groupe d'Oignies n'a pas de conséquence sur le réseau de transport, la ligne de Carvin à Libercourt existant déjà. Cependant le rivage de Carvin, proche de celui d'Ostricourt, a été fermé. Par contre, les cavaliers ont été prolongés pour relier les fosses n°7 et 14. De plus, un cavalier relie maintenant les concessions de Carvin et Courrières. Enfin, on peut noter l'ouverture des fosses n°8 et 9 dans la partie nord de la concession de Dourges, qui n'intègre le groupe qu'en 1952-1953. Elles sont desservies par un long cavalier menant au rivage de Dourges sur le canal de la Deûle.

Pour finir, en 1961, il y a trois modifications principales du réseau de cavalier. Tout d'abord les concessions de Carvin et Ostricourt sont reliées par un nouveau cavalier qui remplace la ligne de Carvin à Libercourt. Le cavalier qui reliait la gare de Libercourt au rivage d'Ostricourt a été remplacé par un autre au tracé différent. Enfin, avec l'intégration de la partie nord de la concession de Dourges, un nouveau cavalier relie le cavalier des fosses n°8 et 9 de Dourges à la gare de Libercourt. La fosse n°10 ouverte en 1956 est desservie par ce nouveau cavalier. Le groupe d'Oignies possède maintenant deux rivages sur son territoire : ceux d'Ostricourt et Dourges.

Le réseau de cavalier évolue de manière à relier les nouvelles fosses aux gares. Il n'est pas isolé sur le territoire du groupe mais les cavaliers situés sur d'autres concessions ne font que desservir les gares. On remarquera cependant qu'au XX^{ème} siècle, avec les modifications des limites du groupe, les cavaliers des groupes d'Oignies et Hénin-Liétard sont progressivement reliés. On notera aussi la rationalisation des gares avec la fermeture du rivage de Carvin, devenu inutile avec la fusion des compagnies de Carvin et Ostricourt.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON

CONCESSION D'OIGNIES



Réseau de cavaliers existants

- 1878
- 1900
- 1902
- 1911
- 1949
- 1961
- autre compagnie
- n°1
- terril
- 28
- numéro de fosse
- numéro de terril

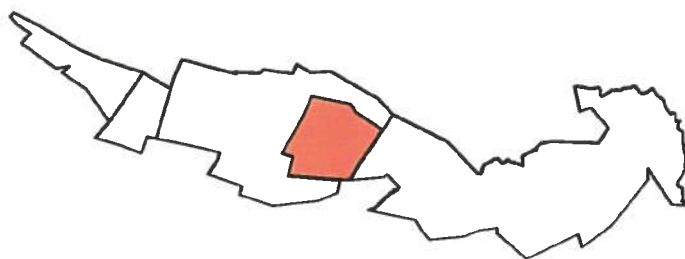
Autres éléments du réseau de transport

- lignes des Chemins de fer du Nord - SNCF
- gare
- gare d'eau
- nom de gare
- rivage de Carvin
- Lens
- nom de concession ou groupe
- limite du groupe d'Oignies
- limite des autres concessions ou groupes
- limite de la concession après 1953
- limite des concessions du groupe



Réalisation personnelle
Fond de carte IGN au 1/50000

CONCESSION D'HÉNIN-LIÉTARD PRESENTATION



Le groupe d'Hénin-Liétard, tel qu'il est cartographié ici, correspond aux limites en 1949, quand sa superficie était maximale. Il comprend les concessions de Courrières, Dourges et Drocourt.

La concession de Dourges a été attribuée à la société des mines de Dourges Hénin-Liétard en août 1852. Elle est d'une superficie de 3787Ha.

La compagnie des mines de Courrières a été créée sous forme de société civile octobre 1852, puis transformée en société anonyme en janvier 1897. La concession, de 4597Ha, a été accordée par le décret d'août 1852. Une première extension de 720 Ha vers le nord-est a été concédée en août 1854, puis une seconde de 142Ha vers le sud en juillet 1874. La superficie totale de la concession est alors de 5459Ha.

La compagnie des mines de Drocourt, Nœux et Vicoigne a été créée dès 1843 sous le nom de compagnie de Vicoigne. Mais elle n'a débuté les sondages près de Drocourt en 1877. La société de Vimy, devenue compagnie de Drocourt s'est vu attribuer la concession de Drocourt par décret de juillet 1878. Elle est d'une superficie de 2544Ha.

Avec la nationalisation des Houillères en 1944, ces trois concessions sont regroupées au sein du groupe Hénin-Liétard. En 1952-1953, ces limites sont modifiées : une partie des concessions de Courrières et Dourges revient au groupe de Oignies, et Hénin-Liétard récupère une petite partie de la concession de Carvin. En 1971, le groupe d'Hénin-Liétard devient l'unité de production de Courrières, qui intègre le secteur d'exploitation Ouest en 1977.

Ce groupe est intéressant à étudier en raison du nombre de concessions qui le compose et de la modification importante de ses limites.

Bibliographie :

- dossier sur la société des mines de Dourges, archives du CAMT, réf. 40AS257
 - société des mines de Dourges Hénin-Liétard, vers 1912 (non cartographié)
 - notice sur la Société civile des Mines de Dourges, exposition universelle de 1889
 - société civile des mines de Dourges, exposition universelle de 1900
 - société civile des mines de Dourges, 1905 (non cartographié)
 - société civile des mines de Dourges, exposition de 1910 (non cartographié)
- dossier sur la compagnie des mines de Courrières, archives du CAMT, réf. 40AS256
 - notice sur la compagnie des mines de Courrières, exposition universelle de 1889
 - notice sur la compagnie des mines de Courrières, exposition universelle de 1900
- carte de la concession de Drocourt, 1924, archives du CHML, réf. 2468Bib
- notice sur la société civile des mines de Dourges, exposition universelle de 1889, archives du CHML, réf. 3298
- carte des bassins houillers du Nord et du Pas-de-Calais, archives du CHML, réf. 98W40
- atlas de l'industrie minière, 1878, archives du CHML, réf. 4402
- carte du bassin minier, 1949
- carte du bassin minier, 1961
- carte du bassin minier, 1973, archives du CHML, réf. 7832

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION D'HÉNIN-LIÉTARD

En 1878, il y a 2 cavaliers. Le premier dessert les fosses n°2, 3 et 4 de la concession de Courrières, la n°1 étant presque abandonnée. La compagnie possède un rivage à Harnes sur le canal de la Souchez (partie du canal de Lens appartenant à la compagnie) ainsi qu'une gare à Billy-Montigny. Le deuxième, sur la concession de Dourges, relie quant à lui la gare d'Hénin-Beaumont au rivage de Dourges en passant par les fosses n°2 et 4. La fosse n°3, pourtant déjà en extraction n'est pas reliée à ce cavalier.

Pour 1889, les données ne sont disponibles que pour les concessions de Courrières et Dourges. Pour Courrières, il y a alors 4 fosses d'extraction en plus qui sont reliées aux infrastructures d'expédition du charbon. Concernant Dourges, les fosses n°3 et 6 ouverte en 1858 et 1867 sont reliées à la gare d'Hénin-Beaumont.

En 1900, toutes les concessions du groupe ont pu être cartographiées. Sur la concession de Courrières, les nouvelles fosses n°8, 9 et 10 ont été ouvertes en 1892, 1898 et 1900. Des nouveaux embranchements de cavaliers ont été créés pour les desservir. Les fosses n°11 et 13 en cours de fonçage sont déjà reliées au réseau. Mais il faut aussi noter que le cavalier qui mène à la fosse n°8 continue sur la concession d'Oignies, notamment à la gare de Libercourt. Concernant la concession de Dourges, les fosses n°2, 3, 4, 6 et 7 sont en extraction, elles sont toutes situées au sud de la concession. Elles sont reliées au rivage de la société situé sur le canal de la Deûle, et à la gare d'Hénin-Beaumont. Enfin, les fosses n°1, 2 et 3 de la compagnie de Drocourt sont reliées par un cavalier menant aux gares de Billy-Montigny (concession de Courrières) et d'Hénin-Beaumont (concession de Dourges). La compagnie de Drocourt ne possède en effet pas de gare proche de ses fosses sur sa concession, elle est assez isolée au sud, comme la concession de Liévin.

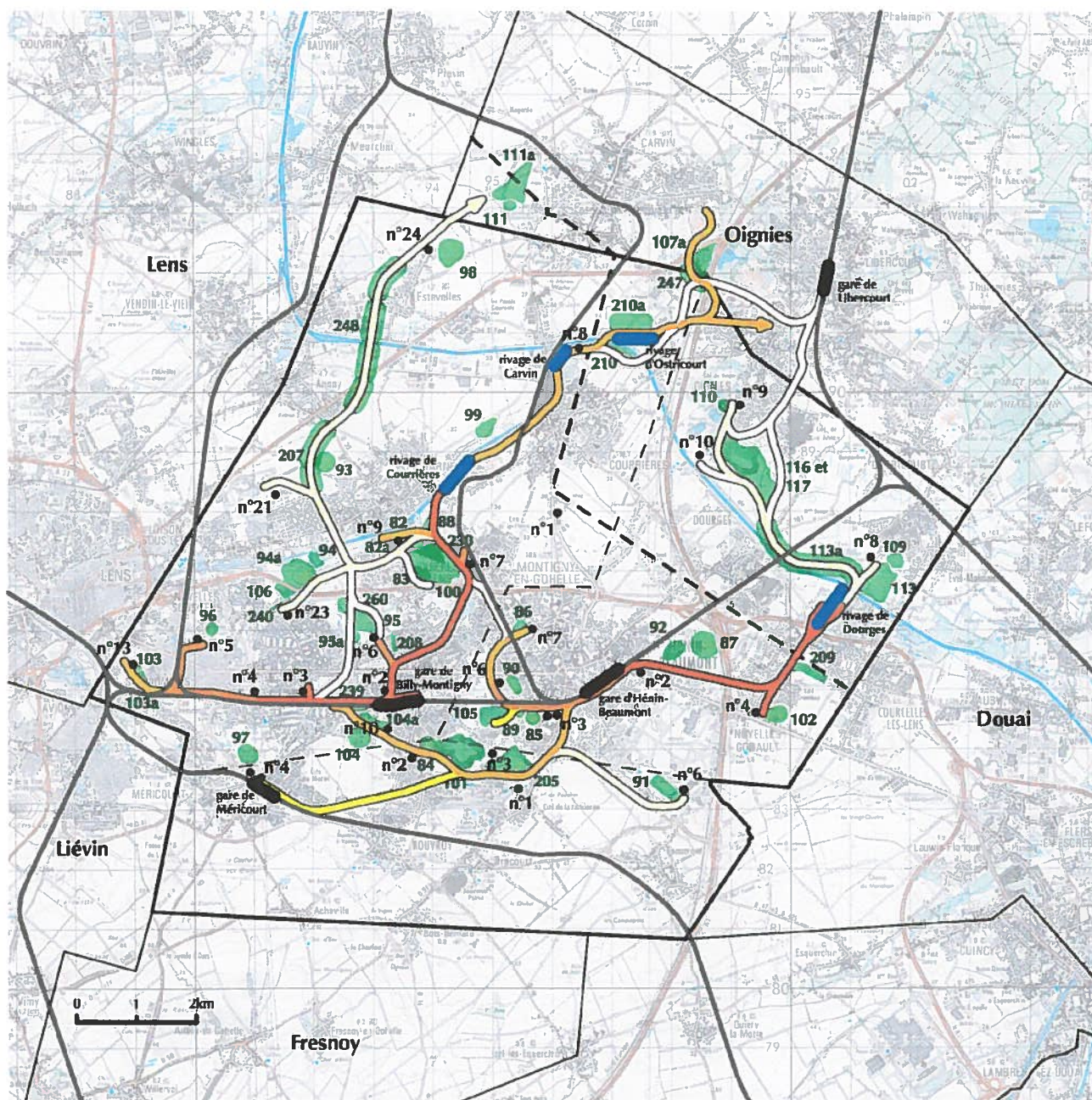
Pour 1924, une carte de Drocourt est disponible. La fosse n°4, ouverte en 1905 est maintenant desservie par un cavalier. La gare de Méricourt, située à proximité de cette fosse est à présent utilisée. On peut également remarquer qu'il y a peu de terrils mais qu'ils sont très étendus.

En 1949, les fosses n°21, 23 et 24 de la concession de Courrières, ouvertes respectivement en 1910, 1926 et 1929 sont desservies par un nouveau cavalier allant de Fouquières-lès-Lens jusqu'au chemin de fer de la SA des mines de Carvin. Les fosses n°8 et 9 ont été ouvertes en 1913 et 1930 dans la partie nord de la concession de Dourges. Elles sont reliées au rivage de la société des mines de Dourges. Enfin la fosse n°6 de Dourges a été ouverte en 1910 à l'est de la concession, le cavalier a donc été prolongé pour la desservir. On remarque pour l'ensemble du groupe Hénin-Liétard, que ces nouveaux cavaliers sont tous bordés de grands terrils, souvent linéaires. On peut également noter la fermeture du rivage de Carvin situé sur la concession de Courrières.

En 1961, les modifications ne sont bien sûr plus liées à l'ouverture de fosse, mais ont plutôt pour but d'améliorer le réseau existant. Ainsi, le cavalier nord de la concession de Courrières est maintenant relié plus directement à la ligne SNCF. Les cavaliers des concessions de Courrières et Dourges ont été reliés. La modification de la limite avec le groupe d'Oignies a entraîné une création importante de cavaliers (cf. carte du groupe d'Oignies) mais elle a surtout permis de mieux répartir les rivages entre les deux groupes, le groupe d'Hénin-Liétard ayant une gare d'eau et celui d'Oignies, deux. C'est d'ailleurs probablement ceci qui a motivé cette modification des limites.

Le réseau de cavalier évolue surtout avec l'ouverture de nouvelles fosses. Mais par la suite, le but est aussi d'améliorer l'efficacité du réseau en lien avec les gares.

INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON CONCESSION D'HENIN-LIETARD



Réseau de cavaliers existants

- 1878
- 1889
- 1900
- 1924
- 1949
- 1961
- n°1
- terril
- 28
- numéro de fosse
- numéro de terril

Autres éléments du réseau de transport

- lignes des Chemins de fer du Nord - SNCF
- gare
- gare d'eau
- rivage de Carvin
- nom de gare

Oignies

- nom de concession ou groupe
- limite du groupe d'Henin-Lietard
- limite des autres concessions ou groupes
- limite de la concession après 1953
- limite des concessions du groupe



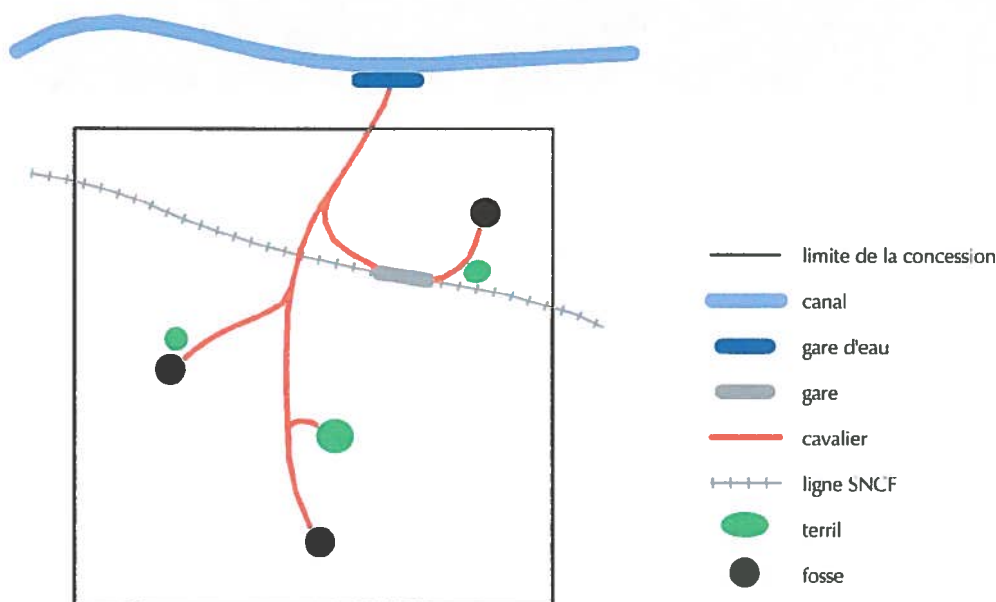
Réalisation personnelle
Fond de carte IGN au 1/50000

-B- SYNTHESE INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT ET PAYSAGE MINIER

Le paysage du bassin minier est en grande partie façonné par l'activité d'extraction du charbon. Les carreaux des fosses, avec leurs chevalements, les terrils et les cités minières en sont les témoins les plus remarquables. Cependant la réalisation de ces cartes montre combien les infrastructures de transport du charbon ont déterminé l'organisation du territoire.

Tout d'abord, il faut noter que, bien souvent, les concessions fonctionnent comme des entités indépendantes. Les cavaliers propres à chaque compagnie minière relient rarement deux concessions différentes. Ainsi, chaque concession possède une gare et généralement un rivage pour assurer l'expédition du charbon. Un réseau important de cavaliers permet de relier les fosses, usines et terrils à ces gares.

SCHEMA DE L'ORGANISATION TYPE D'UNE CONCESSION



Le réseau de transport du charbon est déterminé par la localisation des fosses, des gares et, plus tard, des terrils. Seules les regroupements de concessions modifient ce schéma, car dans ce cas les gares superflues sont supprimées et le réseau de cavaliers est amélioré. Ainsi, l'est du bassin minier, constitué de grandes concessions, est organisé autour d'un axe de cavalier est-ouest. Ceci contrairement à la partie ouest où le réseau est orienté nord-sud pour relier les gares.

Ce sont donc les limites des concessions qui déterminent le premier niveau d'organisation du territoire.

Ensuite, chaque concession est organisée autour des chemins de fer des compagnies minières. Ces infrastructures nécessaires au transport du charbon ne sont certes pas l'élément le plus visible et spécifique de l'activité minière, mais ce sont ces caractéristiques qui en font son importance.

Tout d'abord, ces voies ferrées, souvent construites sur des remblais, constituent des obstacles, elles cloisonnent l'espace. On retrouve ainsi aujourd'hui encore de nombreux ouvrages d'art, comme les ponts (voir photo page suivante), qui témoignent de la présence de ces cavaliers souvent disparus.

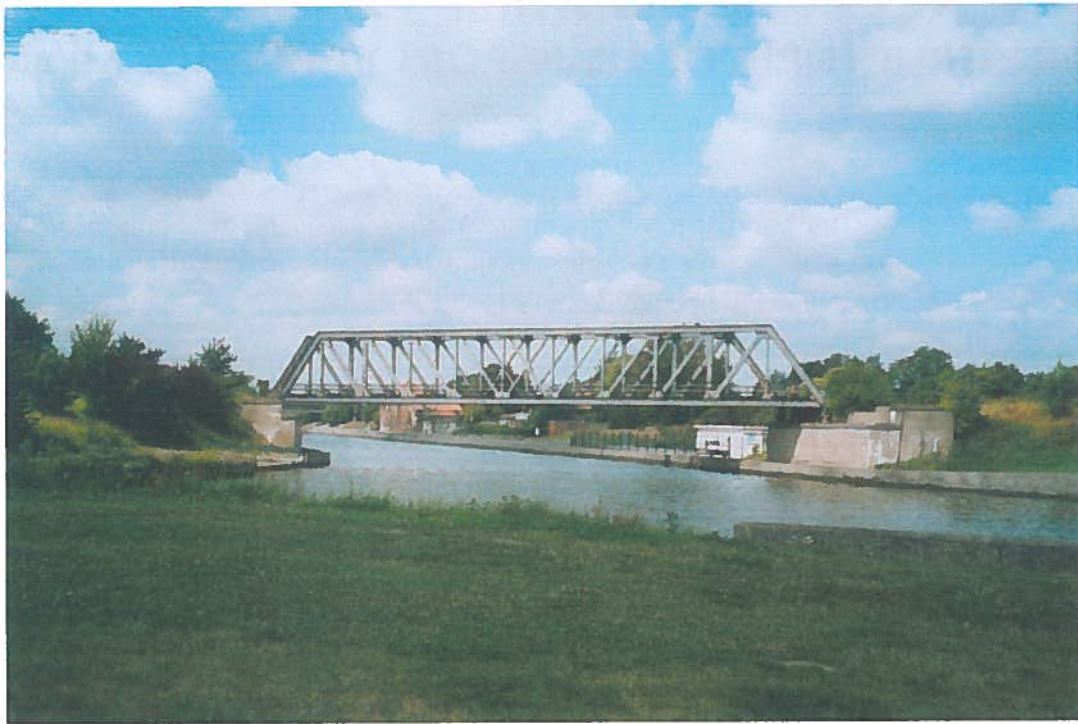
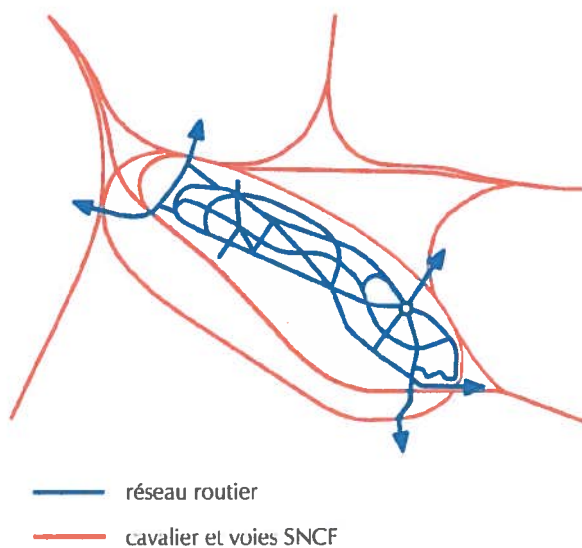


photo d'un ancien pont SNCF au niveau des canaux de la Deûle et de la Souchez

De plus ce réseau est extrêmement dense, puisque le train était le seul moyen de transport qui permettait d'évacuer le charbon des lieux d'extraction très nombreux vers les gares d'expédition.

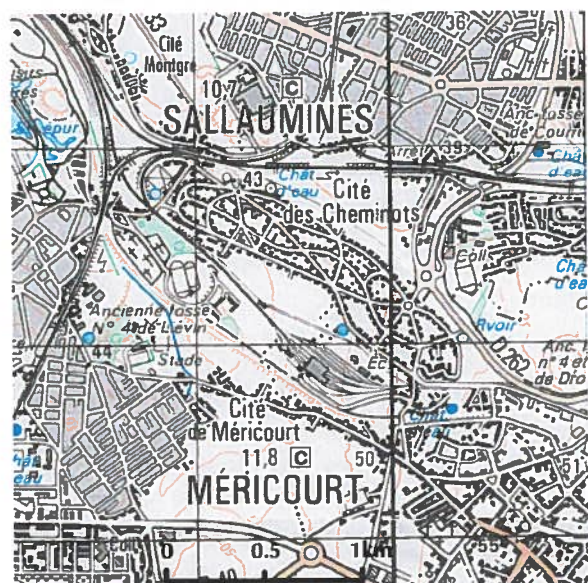
Si l'on considère que le bassin minier était peu urbanisé avant le début de l'exploitation du charbon, le territoire actuel est donc essentiellement organisé par le réseau de cavaliers. L'exemple extrême de cette organisation est la cité de cheminots de Sallaumines, au sud-est de Lens. Cette cité a été construite sur un terrain des compagnies minières, inséré entre des voies ferrées (voir schéma ci-dessous). Les points de passages vers l'extérieur sont très limités, le contrôle des entrées et sorties est facile, ce qui renforce le pouvoir des compagnies minières sur la société.

SCHEMA D'ORGANISATION DE LA CITE DE SALLAUMINES



réalisation personnelle
sources : carte de 1949 et carte IGN 1/50000

CARTE DE LA CITE ACTUELLE



cartes IGN 1/50000, 2000-2003

Enfin, on remarquera que ces infrastructures de transport ayant aujourd'hui bien souvent disparu, la population ne sait en général plus ce que sont les cavaliers et les gares d'eau (ou rivages). Ce vocabulaire spécifique de l'activité minière ne figure d'ailleurs pas dans le « petit lexique de termes minier » de BMU2005. Ces infrastructures ne semblent pas être l'élément le plus intéressant du patrimoine minier, elles apparaissent délaissées au profit des terrils ou chevalements, plus spécifiques et emblématiques du passé minier du bassin minier du Nord – Pas de Calais.

-PARTIE 2-

ETAT DES LIEUX DES INFRASTRUCTURES LIEES AU CHARBON

-A-
ETAT DES LIEUX DES CAVALIERS
CARTES REALISEES PAR LA MISSION BASSIN MINIER EN 2002

La plupart des cavaliers a disparu avec l'arrêt de l'extraction du charbon et les rails ont été enlevés. Ces cavaliers constituent une opportunité importante pour la trame verte étant donnée leur situation en souvent milieu urbanisé, ils peuvent être la base d'un réseau de circulation douce. En milieu plus rural, ils peuvent devenir des sentiers de randonnée intéressants d'autant plus qu'ils relient d'autres sites du patrimoine minier, tels les terrils et les chevalements. Ils peuvent ainsi participer au développement touristique et être utilisés par la population locale. Le cavalier de Somain (France) à Péruwéltz (Belgique) a d'ailleurs déjà été aménagé pour la randonnée entre Bruay-sur-l'Escaut et Péruwéltz, soit sur une longueur de 15km.

La Mission Bassin Minier a donc réalisé un inventaire des cavaliers entre octobre 2001 et mars 2002. Il est basé sur le réseau de cavaliers de 1961. Les sections ont été classées en 4 catégories en vue de la réalisation des circuits pédestres.

Les tronçons aménagés sont des anciens cavaliers empruntant des linéaires aménagés spécifiquement pour le déplacement des modes de circulation douce ou des chemins qui comportent déjà des aménagements spécifiques pour la circulation en mode doux.

Les tronçons désaffectés correspondent à des cavaliers abandonnés, sans voie ferrée. Aucun aménagement spécifique n'a été fait, mais ils peuvent être praticables en l'état.

Les tronçons ferrés sont des sections ayant encore leurs rails, ils sont donc praticables pour les piétons, mais pour les autres modes de circulation douce des aménagements seraient nécessaires.

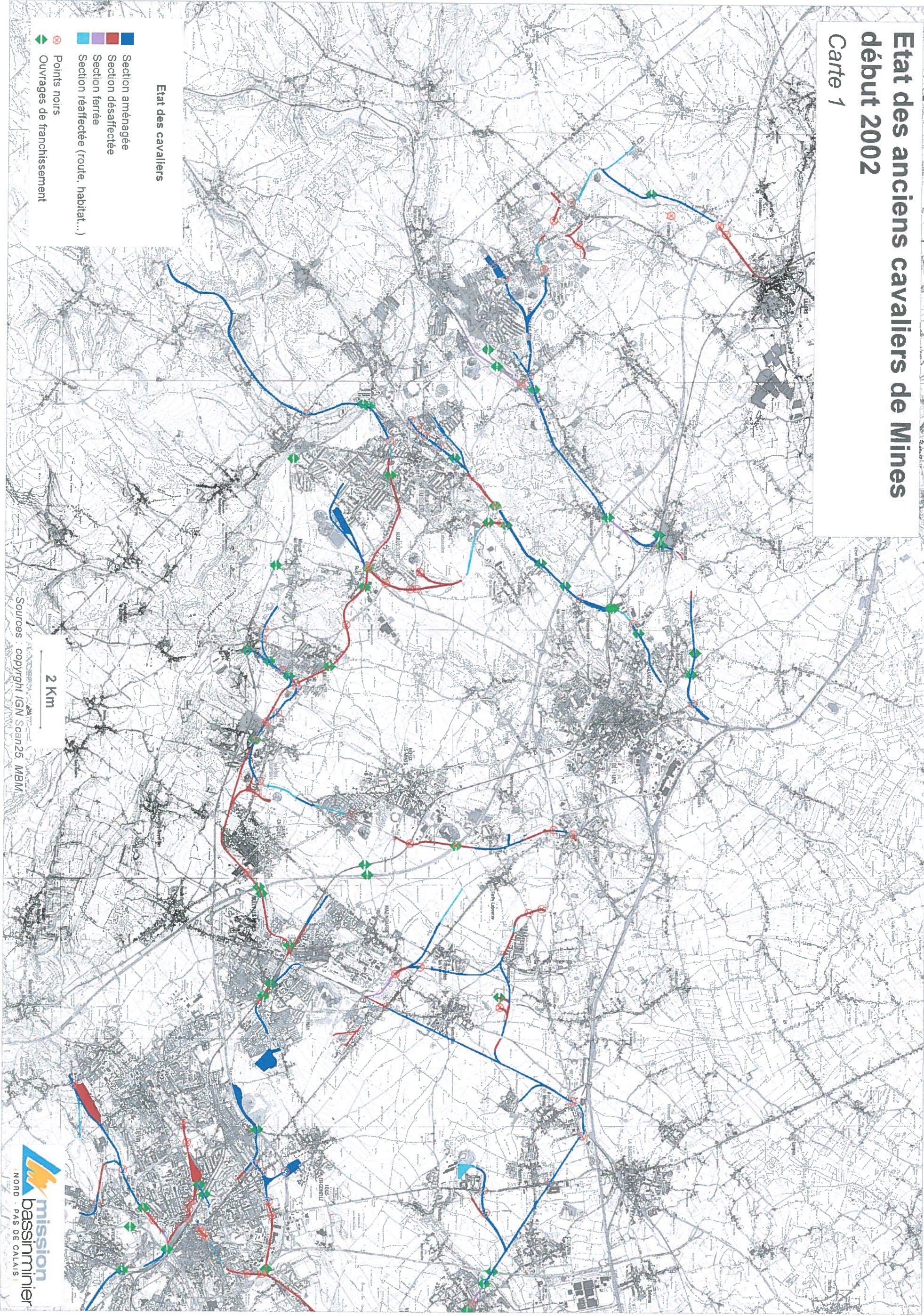
Les tronçons réaffectés sont affectés à un autre usage : route, construction d'habitat par exemple.

Les points noirs désignent des obstacles au cheminement, ce peut être des routes à grande circulation ou des propriétés privées notamment. Les ouvrages de franchissement sont signalés sur le tracé des cavaliers mais aussi à côté en vue de la réalisation des boucles de promenade.

On remarquera donc que beaucoup des anciens cavaliers sont encore praticables mais les sections ferrées sont rares. Le principal inconvénient est l'importante discontinuité du réseau. Les obstacles sont nombreux : routes à traverser, sections qui ont été aménagées en route ou simplement section en friche. La mise en place des boucles nécessiterait de nombreux aménagements.

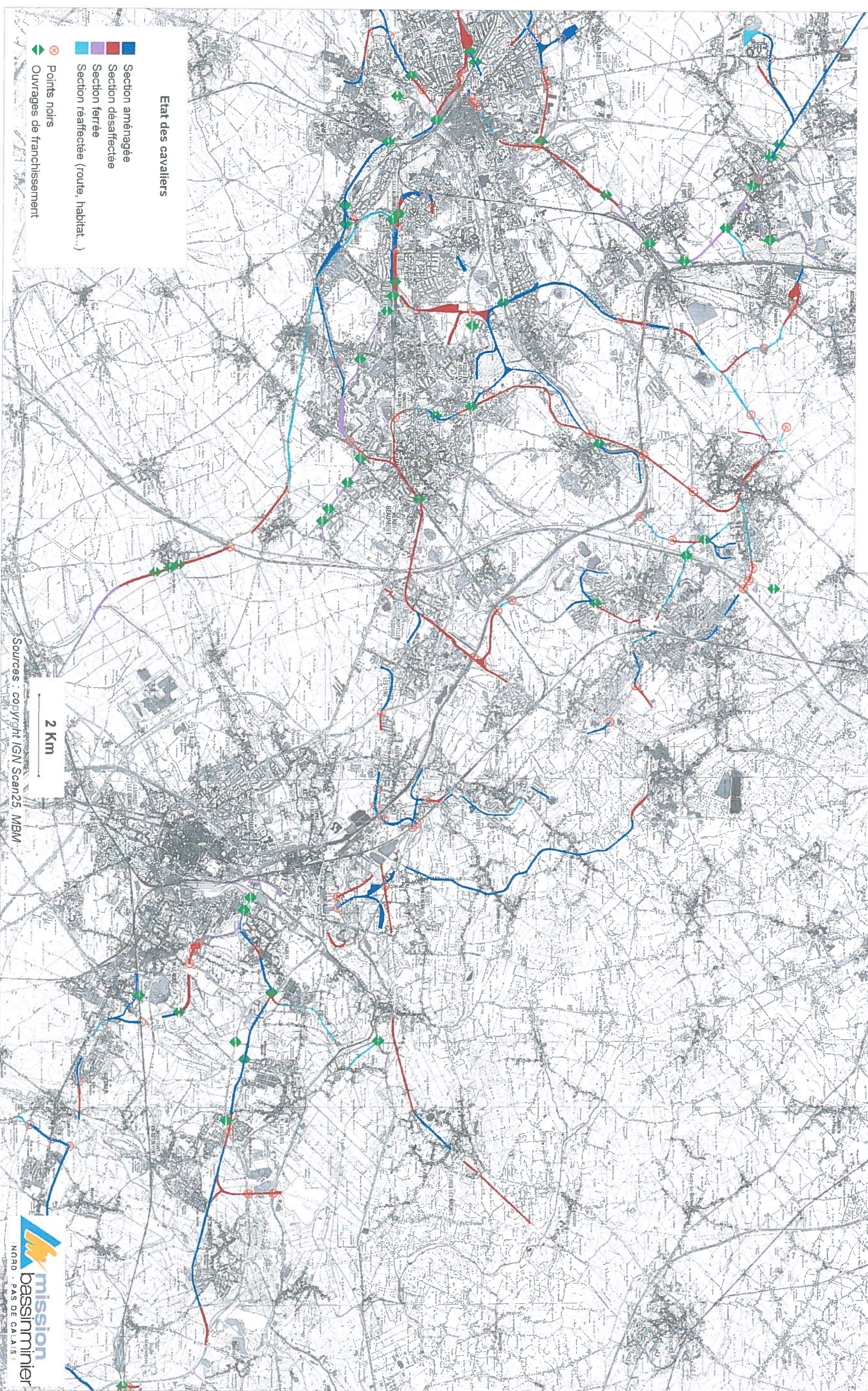
Etat des anciens cavaliers de Mines début 2002

Carte 1



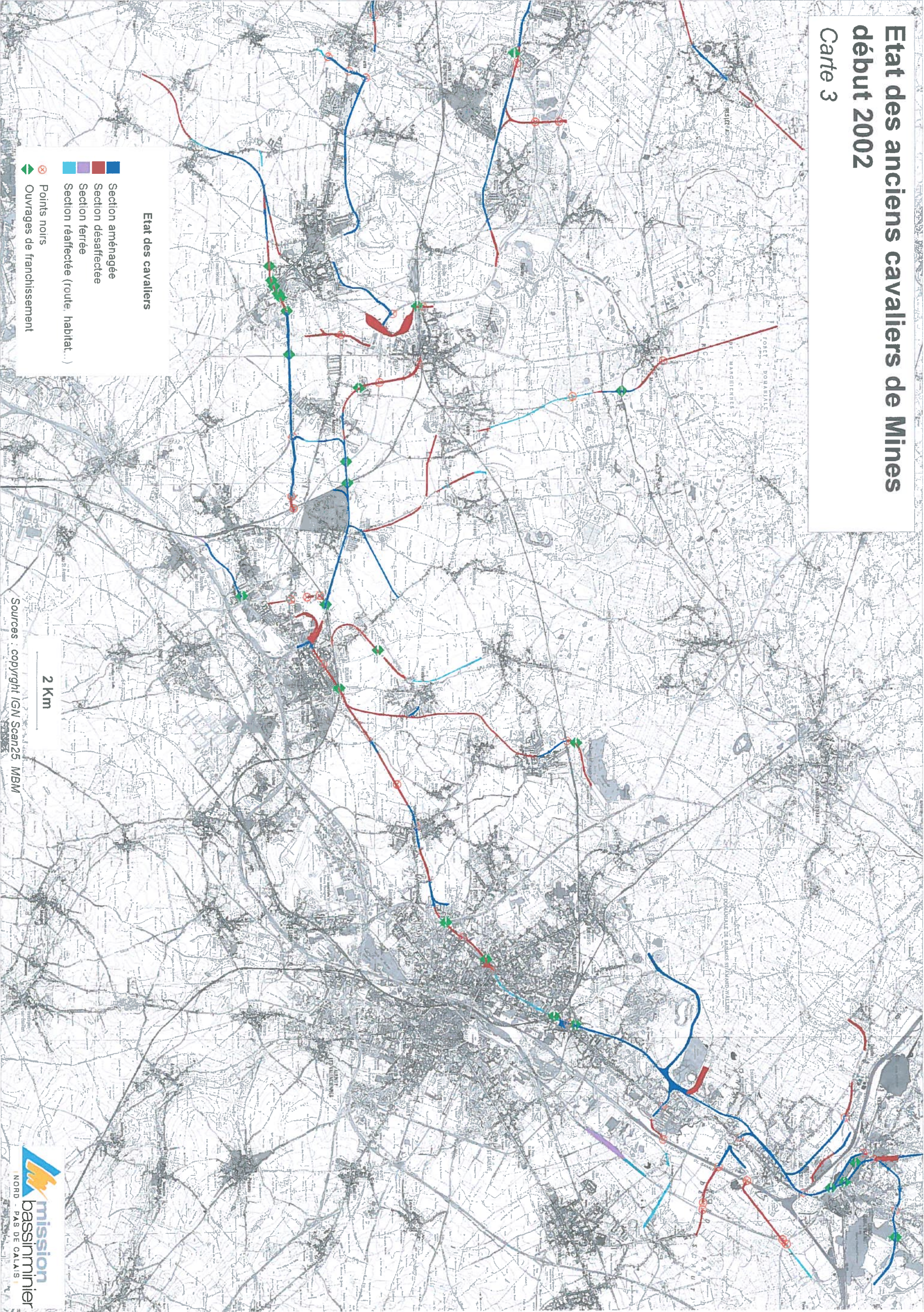
Etat des anciens cavaliers de Mines début 2002

Carte 2



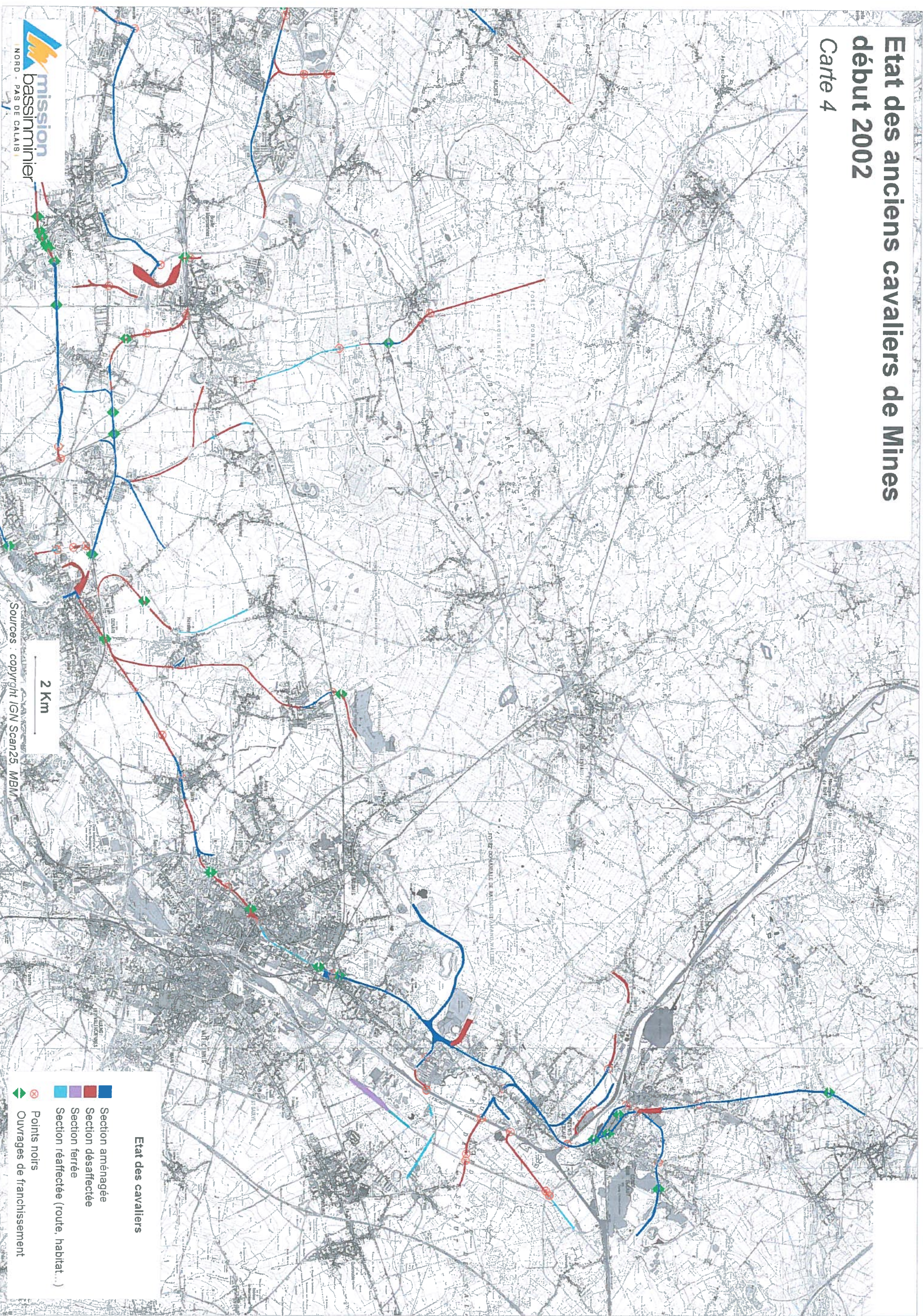
Etat des anciens cavaliers de Mines début 2002

Carte 3



Etat des anciens cavaliers de Mines début 2002

Carte 4



-B- ETAT DES LIEUX DES GARES ET RIVAGES

Avec l'arrêt de l'extraction du charbon, les gares, comme les cavaliers, ont perdu une part de leur utilité. Mais la plupart de ces gares étaient aussi des gares SNCF, on peut supposer qu'elles existent encore, d'autant plus qu'elles figurent souvent sur les cartes IGN. Quant aux rivages, ce sont des infrastructures importantes et difficiles à supprimer. Il est donc intéressant de réaliser un inventaire de ces gares, notamment en vue de la réalisation des boucles de randonnées de la Trame Verte.

Cet état des lieux concerne les gares d'eau puis les gares du bassin minier entier, recensées à partir des cartes de 1949 et 1961. Elles ont été localisées plus précisément à l'aide des cartes IGN 1/100000 et 1/50000, et avec des cartes anciennes des concessions si besoin. Toutes ces gares sont présentées dans le sens vers lequel le bassin minier s'est développé, c'est-à-dire de l'est vers l'ouest. Les photos ont toutes été réalisées entre mi-juillet et mi-août.

Certaines gares n'ont pas pu être recensées, d'une part parce qu'elles n'étaient pas mentionnées précisément sur les cartes IGN, et d'autre part car il n'y avait pas de route menant au lieu supposé du site. C'est par exemple le cas de la gare d'eau de Bruay-sur-Escaut.

Pour chaque gare trouvée, une carte de localisation permet de la situer dans le bassin minier. Cette carte reprend aussi les cavaliers répertoriés par la Mission Bassin Minier, ainsi que les fosses. Un commentaire décrit le site, son intérêt et les aménagements éventuels, il est accompagné de photos. La SNCF et les Charbonnages de France ont été contactés pour avoir un rapide historique des sites, mais ils n'ont pu répondre. Enfin les sites miniers intéressants situés à proximité sont répertoriés, ainsi que les boucles de randonnées proposées par la Mission Bassin Minier (voir partie 3 pour plus de détail).

GARE D'EAU DE VIEUX-CONDÉ



fond de carte IGN au 1/100000

La gare d'eau de Vieux-Condé est très accessible puisque la route est indiquée quand on est à Vieux-Condé. C'est un endroit très agréable (voir photos), transformé en parc mais ayant gardé un fort aspect naturel. Un sentier, aménagé en parcours-santé, fait le tour du rivage. Lors de la visite du lieu (un lundi matin), il y avait d'ailleurs de nombreux promeneurs, ce qui confirme l'attrait de ce site. Cette gare d'eau n'étant plus reliée directement au canal, elle est devenue un plan d'eau particulièrement apprécié des pêcheurs.



photo du rivage prise depuis l'extrémité ouest



photo de l'entrée du rivage (écluse) à l'extrémité est

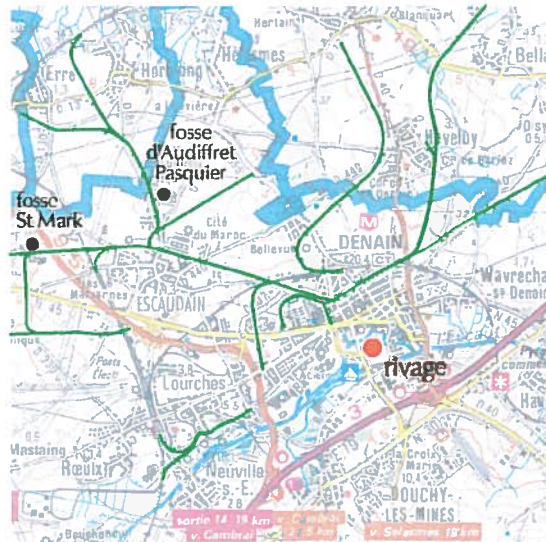
Éléments intéressants situés à proximité :

La boucle 1 passe par ce rivage mais la gare d'eau n'est pas signalée puisqu'il y a beaucoup d'autres éléments intéressants à proximité : fosse de l'Avaleresse, étang d'Amaury par exemple, c'est un sentier praticable mais pas aménagé.

La mairie contactée n'a pu donner aucune indication sur l'aménagement de ce site.



GARE D'EAU DE DENAIN



fond de carte IGN au 1/100000

La gare d'eau de Denain n'existe plus en tant que telle, mais le parc Émile Zola a été aménagé à cet endroit. Le passé minier de ce parc urbain n'est pas indiqué sur place mais on peut en trouver une rapide présentation sur le site internet de la ville. On apprend ainsi que le parc fait 27Ha et qu'il est traversé par la rivière sur laquelle se trouvait le rivage. Il se compose d'une partie assez urbaine et familiale, qui par ailleurs semble peu mise en valeur et assez mal entretenue. La partie sud du parc (voir photo 1 et 2) est par contre moins aménagée, plus agréable. La ville voudrait renforcer le rôle d'espace vert urbain de ce parc, qui, par sa situation géographique, offre un réel intérêt.



photo 1 du sud du parc Emile Zola



photo 2 du sud du parc Emile Zola

Éléments intéressants situés à proximité :

Cette gare d'eau se trouve en milieu urbain, il n'y a donc pas de boucle de randonnée passant dans ce parc.

GARE D'EAU DE COURCELLES-LES-LENS



Cette gare d'eau appartenait à la compagnie de Dourges. Elle est assez difficile à trouver dans la mesure où le site est fermé et inséré dans une zone industrielle. De plus la proximité d'une autre gare d'eau aménagée sur la commune (voir éléments intéressants) entraîne une confusion, les habitants ne connaissent que cette dernière et considère la gare d'eau de Dourges comme faisant partie du canal de la Deûle. Par contre avec une carte IGN au 1/50000 ou 1/25000, il est très facile de trouver la route qui mène à ce rivage, la Deûle étant fléchée. C'est surtout la route non goudronnée et le fait que le site soit clôt par un mur, qui rend cette gare difficile à trouver.

Concernant la gare d'eau en elle-même, elle n'est visible que lorsqu'on arrive à son extrémité, au niveau du pont enjambant son embouchure. Le site n'est pas du tout réhabilité (voir photo 1), il est à l'état de friche industrielle, il reste par ailleurs des tronçons de cavaliers et des traverses. Mais c'est un lieu calme, en limite de la zone urbanisée, et le rivage en lui-même est agréable. Il pourrait donc être intéressant de l'aménager.



photo 1 de la gare d'eau depuis son embouchure

Éléments intéressants situés à proximité :

Il n'y a pas d'éléments intéressants à proximité immédiate de cette gare d'eau si ce n'est l'ancien réseau de cavalier autour du site.

Mais une autre gare d'eau se trouve un peu plus à l'est, mais elle était destinée aux bateliers. Ce n'est pas un rivage des Houillères, mais il est lié au transport du charbon. C'est un lieu particulièrement agréable (voir photo 2 et 3), malgré la proximité de la station d'épuration, et très apprécié des pêcheurs. Il était devenu un cimetière de péniche jusqu'à sa réhabilitation et dépollution en 1975. Une véritable base de loisir y a été aménagée dans les années 80. L'intérêt de ce site se trouve conforté par le passage des boucles de randonnées 11 et 25.

L'autre élément intéressant est le site de l'ancienne fosse n°8 de la compagnie de Dourges, situé sur la commune d'Evin-Malmaison (voir photo 4). Il y a notamment un chevalement (voir photo 5).



photo 2 de l'autre gare d'eau,
prise depuis le milieu de la rive sud, vers l'est



photo 3 de l'autre gare d'eau,
prise depuis le milieu de la rive sud, vers l'ouest

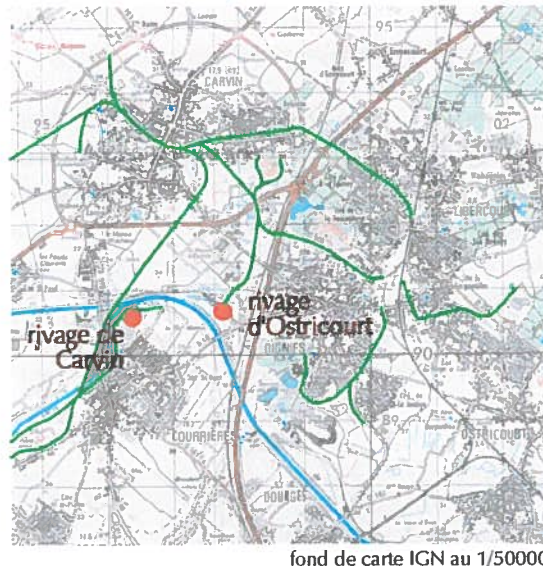


photo 4 du site de l'ancienne fosse n°8 de Dourges



photo 5 du chevalement de l'ancienne fosse n°8 de Dourges

GARES D'EAU DE COURRIERES



La gare d'eau d'Ostricourt a été mise en service en 1897. Il n'y a pas d'information pour celle de Carvin, mais elle est déjà abandonnée en 1949.

Il est difficile de trouver le lieu exact de la gare d'eau de Carvin, il semblerait qu'elle se trouvait au niveau du parc de la fosse n°8. Ce parc périurbain situé le long de la Deûle (voir photo 1) comporte des aménagements sportifs.

Le rivage de la compagnie d'Ostricourt (voir photo 3 et 4) est plus facile à trouver mais il donne lieu à des confusions puisqu'il se situe sur les communes de Courrières et Carvin. C'est un lieu très peu aménagé, d'aspect plus naturel que le parc de la fosse n°8. Il y a beaucoup de pêcheurs.



photo 1 du canal de la Deûle, parc de la fosse n°8



photo 2 du pont de l'ancienne voie SNCF, confluence des canaux de la Deûle et de la Souchez



photo 3 de l'extrémité du rivage d'Ostricourt



photo 4 du chemin longeant le rivage d'Ostricourt

Éléments intéressants situés à proximité :

Entre les deux rivages, se trouve un ancien pont SNCF (voir photo 3). Il y a également l'ancienne centrale électrique de Courrières aménagée en grand espace vert.

Les boucles de randonnée 12 et 25 passent par la gare d'eau d'Ostricourt sur un sentier praticable en l'état. La boucle 25 passe aussi par le parc de la fosse n°8, signalé comme site intéressant. Enfin la boucle 16 passe à proximité et les gares sont signalées.

La mairie de Courrières contactée a affirmé ne pas avoir de gare d'eau sur son territoire !

GARE D'EAU DE PONT-A-VENDIN



fond de carte IGN au 1/50000

Ce rivage est celui de concession de Lens. L'endroit est très accessible, la gare d'eau étant fléchée, elle est un peu éloignée du centre-bourg. Le site a été aménagé (voir photo 1 et 2) et est à proximité immédiate d'un parc essentiellement fréquenté par des enfants et des adolescents. L'endroit est calme, mais on peut regretter son manque de naturel, puisque ce n'est pas véritablement un parc urbain.



photo 1 de la rive opposée au rivage



photo 2 du rivage

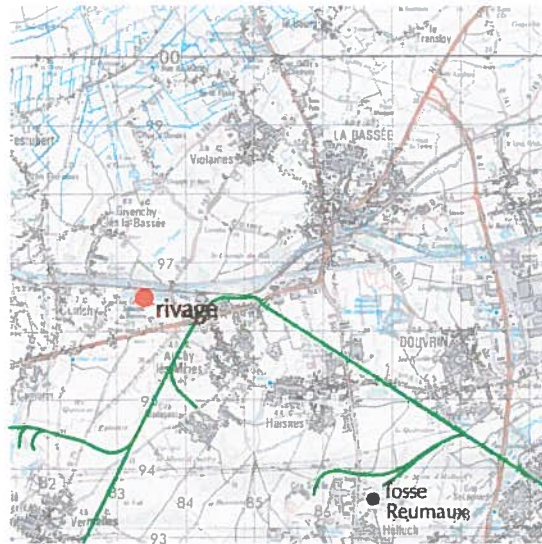
Éléments intéressants situés à proximité :

La boucle 17 passe par les divers parcs proches du canal de la Deûle et donc par cette « halte nautique » que constitue l'ancienne gare d'eau. La boucle 15 (tout comme la 17) passe sur la rive opposée, sur un sentier non aménagé mais praticable.

On peut aussi noter la présence d'un important terri à Estevelles, le 98.

La mairie a indiqué que le rivage appartenait aux Voies Navigables de France, et qu'il a été aménagé il y a 3 ans environ.

GARE D'EAU DE LA BASSEE



fond de carte IGN au 1/50000

Cette gare d'eau de la compagnie de Grenay, construite en 1860, se situe sur la concession de Douvrin, elle est assez facile d'accès. Elle est construite en parallèle du canal d'Aire. C'est un site isolé, agréable et non aménagé (voir photo). Ce rivage se démarque des autres par la taille importante du plan d'eau, mais aussi par son aspect très naturel surtout au niveau des berges. Il contraste ainsi beaucoup avec celui de Pont-à-Vendin. Les promeneurs y sont nombreux.



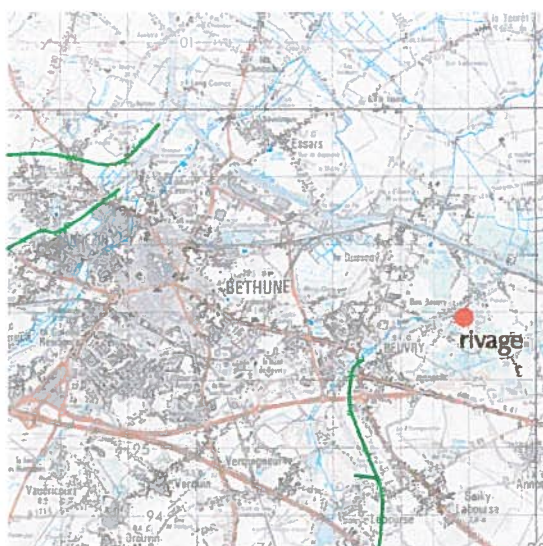
photo de la gare d'eau depuis la rive ouest

Eléments intéressants situés à proximité :

Cette gare se situe à l'extrémité de la concession, loin des principaux sites d'extraction. Il y a cependant un terribil, le n°225, qui se situe entre la gare d'eau et le canal, il fait partie des terribils d'eau (voir partie 3). Concernant les circuits de randonnée, la boucle 15 passe à proximité de ce rivage sur un sentier cavalier aménagé mais la gare d'eau n'est pas mentionnée.

La mairie a indiqué que cette gare appartient aux Voies Navigables de France, et qu'il n'y a effectivement pas eu d'aménagement.

GARE D'EAU DE BEUVRY



fond de carte IGN au 1/50000

La gare d'eau de Beuvry appartenait à la concession de Nœux, il a été construit en 1862. Elle se distingue par le fait qu'elle constitue un simple élargissement du canal de la Loïsne (voir photo 1). Elle est éloignée des centres-bourgs, mais le canal est bordé de maison tout le long de la route. Ce rivage n'est donc pas difficile d'accès lorsque l'on connaît son emplacement. Il est très calme (voir photo 2), mais contrairement aux autres gares d'eau, il n'y a pas de pêcheurs et les promeneurs sont des riverains.



photo 1 prise vers le nord, le rivage est à droite



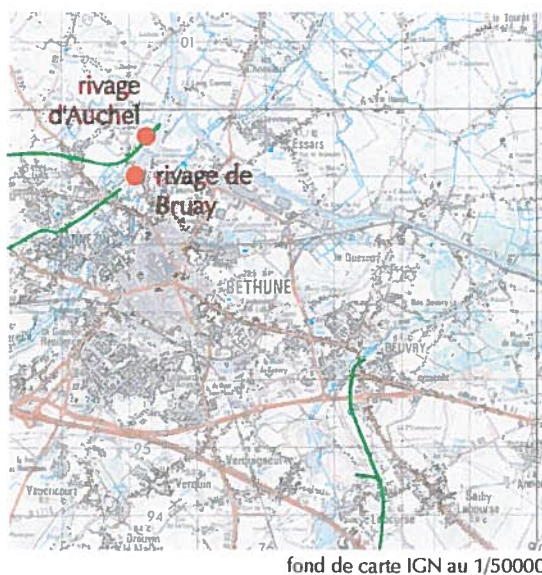
photo 2 du rivage prise vers l'ouest

Éléments intéressants situés à proximité :

Ce site n'est pas caractéristique de l'activité minière à proprement parler, mais il permet de découvrir les canaux qui servaient à l'expédition du charbon. Ainsi, la boucle 24 longe une grande partie du canal de la Loïsne, sur sa rive ouest, il passe par cette grande gare d'eau signalée dans le descriptif du parcours. Mais il n'y a pas de lieu d'extraction ou de terril remarquable à proximité, cette gare étant située tout au nord de la concession.

La mairie a indiqué que cette gare appartient aux Voies Navigables de France, et qu'il n'y a pas d'aménagement.

GARES D'EAU DE BETHUNE



fond de carte IGN au 1/50000

Il y a deux gares d'eaux toutes proches à Béthune : celle de la compagnie de Bruay construite en 1871 à l'est (voir photo 1), et celle du groupe d'Auchel plus à l'ouest (voir photo 2). Elles sont situées sur le canal de Béthune. Ce canal a été comblé dans le centre-ville, mais reste symbolisé par des espaces verts.

Ces rivages ne sont pas évidents à trouver si l'on ne connaît pas Béthune puisqu'il n'y a de nombreux sens uniques, mais pas de panneaux indicateurs. Le lieu en lui-même est calme et agréable comme les autres rivages. Il ne semble pourtant pas y avoir de promeneurs, exceptés les riverains et les habitants des péniches (voir photo 3), amarrées ici. Ce site pourrait être valorisé comme une espace naturel et de détente de Béthune par son calme et l'atout que constituent le canal et son paysage de péniches.



photo 1 du rivage de Bruay



photo 2 du rivage d'Auchel



photo 3 de la rive nord du canal d'Aire

Éléments intéressants situés à proximité :

Le principal élément intéressant à proximité est la ville de Béthune qui présente de nombreux monuments, musées...

Concernant les circuits de randonnée, la boucle 19 passe par ces deux rivages.

La mairie contactée n'a pu donner aucun renseignement, mais les rivages appartiennent probablement aux VNF puisqu'ils communiquent encore avec le canal.

GARE DE QUIEVRECHAIN



fond de carte IGN au 1/100000

La gare de Quiévrechain a été détruite mais il reste la voie SNCF. Elle ne figure déjà plus sur la carte du bassin minier de 1961. Elle est pourtant signalée comme gare non ouverte aux voyageurs sur la carte IGN 1/100000 de 2002. Le site se situe à côté d'un passage à niveau. Le trafic automobile est important. Ce site est peu intéressant.



photo du site de la gare

Éléments intéressants situés à proximité :

Aucune boucle ne passe par ce site situé un peu à l'écart des autres sites miniers. La mairie contactée n'a pu donner aucune indication sur la date de démolition de la gare.

GARE DE FRESNES-SUR-ESCAUT



fond de carte IGN au 1/100000

La gare de Fresnes-sur-Escaut est petite, désaffectée et les rails ont été enlevés. Cependant le bâtiment ne semble pas à l'abandon, il n'y a aucune dégradation (voir photo 1). Il est d'ailleurs assez intéressant puisqu'il est construit dans un style typique du Nord-Pas-de-Calais, à savoir en brique. De plus il faut noter la présence de l'aubette entre les deux voies (voir photo 2), c'est la seule parmi toutes le gares recensées. Cette gare se situe un peu à l'écart du bourg et est sur la ligne Somain-Péruweltz, cavalier aménagé pour la randonnée.



photo 1 de la gare



photo 2 de l'abri situé entre les anciennes voies



photo 3 du cavalier Somain-Péruweltz au niveau de la gare

Éléments intéressants situés à proximité :

Cette gare étant sur le cavalier Somain-Péruweltz, plusieurs circuits de randonnée y passent. Ainsi, la gare de Fresnes est signalée comme site intéressant sur la carte de la boucle 1. La variante de la boucle 2 passe devant la gare en empruntant le cavalier Somain-Péruweltz déjà aménagé.

Il y a de nombreux sites miniers, comme la fosse Ledoux ou le site Sabatier, dans cette partie du bassin minier mais ils ne sont pas à proximité immédiate de la gare.

La mairie contactée n'a pu donner aucune indication sur la date de fin d'exploitation de la gare.

GARE DE VICOIGNE



fond de carte IGN au 1/100000

Il a été difficile de trouver l'emplacement de cette gare des Houillères (voir photos 1 et 2) car elle n'existe plus et ne figure pas sur la carte IGN. De plus elle ne se situait pas au croisement des voies SNCF et du cavalier. Il ne faut pas non plus la confondre avec la gare SNCF voyageurs de Raismes (voir photos 3 et 4) située plus au sud, mais d'une architecture assez intéressante. C'est une ancienne carte de la concession de Vicoigne qui a permis de localiser le site de l'ancienne gare de Vicoigne. Elle se trouve donc le long de la voie SNCF (très fréquentée) proche du sud de la base de loisirs.

Le site en lui-même n'est pas intéressant, il ne se remarque que par la barrière et le terrain en friche.



photo 1 du site de l'ancienne gare



photo 2 de la barrière marquant l'entrée du site



photo 3 de la gare de Raismes



photo 4 du hangar à côté de la gare de Raismes

Éléments intéressants situés à proximité :

Le site est en limite de la forêt domaniale de Raismes-S^t Amand-Wallers et de ses nombreux sites miniers. Cette forêt est dans le Parc naturel régional Scarpe-Escaut. Parmi les éléments remarquables, on peut citer par exemple la fosse d'Arenberg, le site Sabatier avec son chevalement (voir photo 5) et ses terrils (voir photo 6), le château d'Arenberg (voir photo 7), etc. Il y a également une grande base de loisirs (voir photo 8) toute proche du site de l'ancienne gare.

Beaucoup de circuits de randonnées étant déjà proposé par le Parc naturel régional, seule la boucle 7 passe à proximité dans la forêt de Raismes-St Amand.



photo 5 du chevalement de la fosse Sabatier,
prise depuis le terril 174



photo 6 du terril 174



photo 7 du château d'Arenberg



photo 8 de la base de loisirs,
prise depuis le Sud, près de l'ancienne gare de Vicoigne

GARE DE BRUAY-SUR-L'ESCAUT cité du pinson



fond de carte IGN au 1/100000

Cette gare, aujourd'hui détruite, était située près du quartier du Pinson à Bruay sur Escaut (voir photo), et était une gare du groupe de Valenciennes. Elle n'apparaît que sur la carte de 1961, et la SNCF a confirmé qu'elle était entièrement concédée aux compagnies minières. Il n'y a pas de trace de cette ancienne gare, mais le site est assez intéressant car il se trouve sur le cavalier Somain-Péruweltz, dans un quartier d'habitation calme.



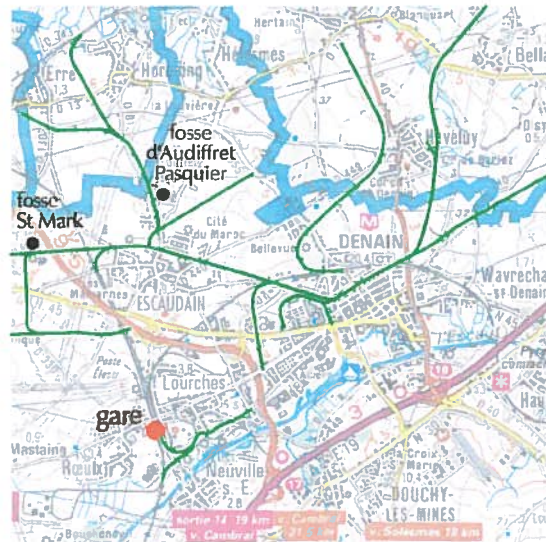
photo du cavalier au niveau de l'ancienne gare

Éléments intéressants situés à proximité :

Le principal intérêt de ce site réside dans le cavalier Somain-Péruweltz entièrement aménagé pour la randonnée. La boucle 5 des circuits de la Mission Bassin Minier passe par ce site situé sur le cavalier Somain-Péruweltz, mais la présence de l'ancienne gare n'est pas signalée.

Cette ancienne gare était assez proche de la forêt domaniale de Raismes-S^t Amand-Wallers et de ses divers sites miniers (voir gare de Vicoigne).

GARE DE LOURCHES



fond de carte IGN au 1/100000

Cette gare fait partie du groupe de Valenciennes. Elle est encore desservie par la SNCF, bien que les bâtiments soient en partie désaffectés. Mais elle n'était déjà plus mentionnée sur la carte du bassin minier de 1961. La gare se compose du bâtiment principal destiné aux voyageurs et d'un hangar tout proche. Ces deux bâtiments sont assez remarquables (voir photo 1 et 2) par leur architecture en brique, ils ressemblent beaucoup à la gare SNCF de Raismes.



photo 1 de la gare

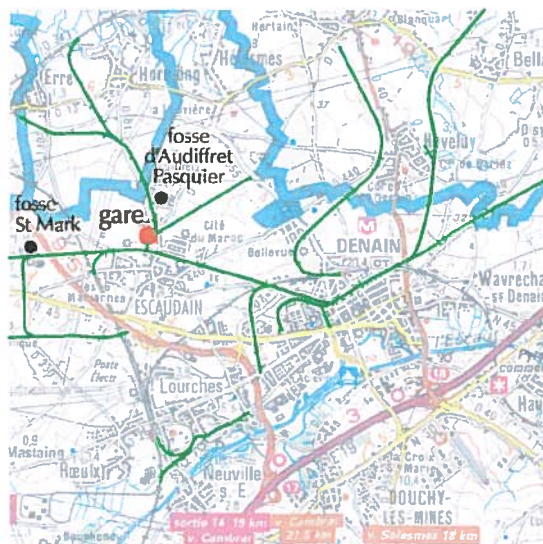


photo 2 du hangar proche de la gare

Éléments intéressants situés à proximité :

Cette gare est située à l'écart de toute boucle de randonnée. On peut cependant mentionner le terril Renard (terril 164) à Denain, qui est un terril monument.

GARE D'ESCAUDAIN



fond de carte IGN au 1/100000

La gare d'Escaudain n'existe plus non plus, même si elle est indiquée sur la carte IGN comme gare non ouverte aux voyageurs. Elle est aujourd'hui remplacée par un supermarché (voir photo 1), ce qui est dommage car le site était agréable et que le cavalier Somain-Péruweltz y passe (voir photo 2).



photo 1 du supermarché à l'endroit de l'ancienne gare

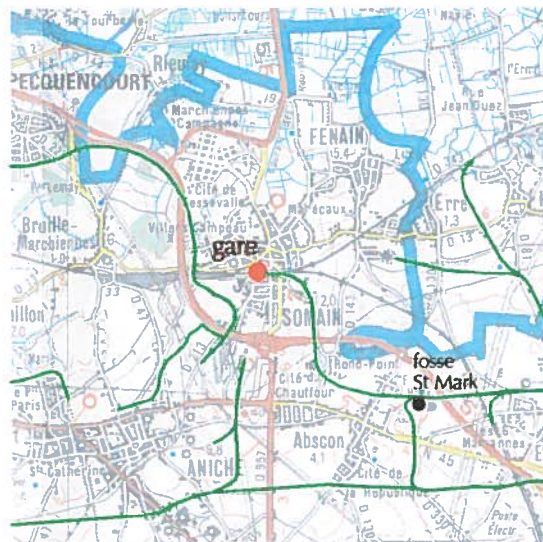


photo 2 du cavalier de Somain à Péruweltz, prise au niveau de l'ancienne gare, vers le nord

Éléments intéressants situés à proximité :

Juste à côté du site de l'ancienne gare se trouvent les terrils 152 et 153 de la fosse d'Audiffret et Pasquier. De plus le cavalier Somain-Péruweltz passe ici. Enfin, on peut noter que le circuit 8 de la Mission Bassin Minier emprunte cette portion du cavalier.

GARE DE SOMAIN



fond de carte IGN au 1/100000

Cette gare est récente et sans grand intérêt du point de vue architectural. Mais le site est très important, il y a plusieurs hangars. C'est surtout l'une des gares de triage les plus grandes du Nord-Pas-de-Calais, ce qui en fait un élément majeur des infrastructures de transport du charbon.



photo de la gare avec les voies de triage

Éléments intéressants situés à proximité :

Cette gare constitue le point de départ du cavalier aménagé menant jusqu'à Péruweltz. De plus, se situant aux croisements de plusieurs cavaliers importants, elle est un lieu de passage de boucles de randonnée : les boucles 3 et 9 qui passent sur le pont au-dessus des voies, et la boucle 4 qui passe plus au sud de Somain.

Un peu plus loin, au sud-ouest de Somain, il y a les terrils 125 et 125a gérés par le conservatoire régional des espaces naturels.

GARE DE LEFOREST



fond de carte IGN au 1/50000

Cette gare présente une architecture typique de la région (voir photo), proche de celle de Raismes et Louches. En face de la gare se trouve un bâtiment avec un préau et des restes de rails sur la chaussée. Il pourrait s'agir d'un bâtiment qui servait pour le fret et donc pour le transport du charbon.

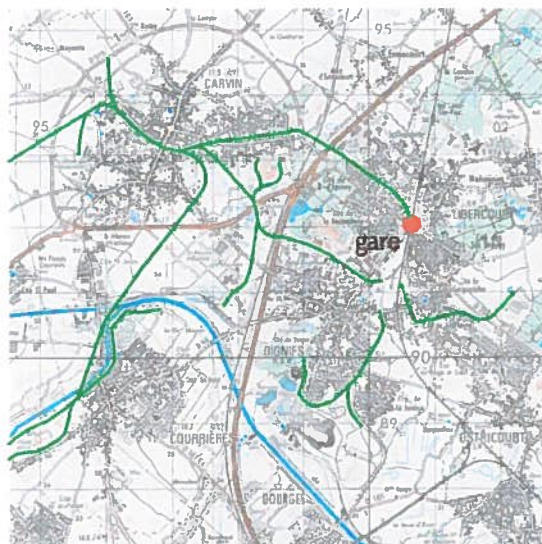


photo de la gare du côté de la rue

Éléments intéressants situés à proximité :

Il n'y a pas d'éléments intéressants à proximité de ce site mais cette gare constitue le départ de la boucle 11 et la 10 passe par ce même itinéraire.

GARE DE LIBERCOURT



fond de carte IGN au 1/50000

Le bâtiment est d'architecture récente, classique (voir photo 2). Il ne présente donc pas vraiment d'intérêt, d'autant que l'environnement immédiat de cette gare est urbain avec des routes à fort trafic.

Cependant, on remarquera la présence des rails des Houillères devant la gare (voir photo 1 et 2), ce qui est rare. De même, il subsiste quelques wagons (voir photo 1), ayant probablement appartenu à une compagnie minière.



photo 1 de la voie du cavalier devant la gare,
au fond on aperçoit des berlines



photo 2 de l'entrée de la gare

Éléments intéressants situés à proximité :

Plus à l'est de Libercourt se trouve le terail 115, c'est un terail boisé desservi par le circuit de randonnée 12 de la Mission Bassin Minier. Ce circuit passe à Libercourt mais pas par la gare, cela semble tout à fait justifié quant à l'environnement de cette gare.

GARE D'HENIN-BEAUMONT



fond de carte IGN au 1/50000

La gare d'Hénin-Beaumont (voir photo 1) se démarque par son architecture beaucoup plus recherchée que celle des autres gares du bassin minier. Elle se trouve au cœur de la ville dans un cadre très urbain même si on peut apercevoir des terrils depuis les quais (voir photo 2).



photo 1 de la gare

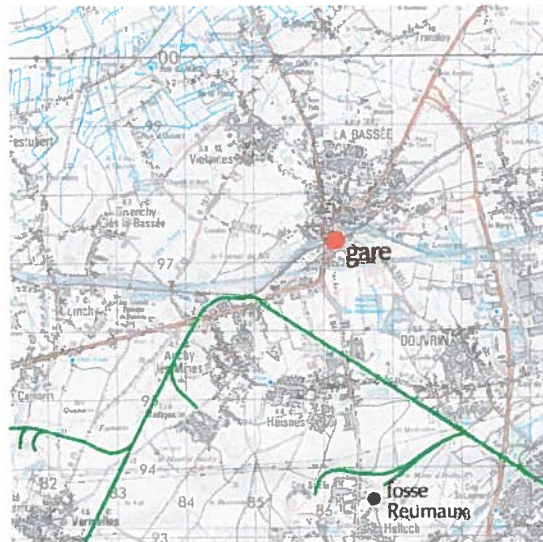


photo 2 des voies avec les terrils au fond

Éléments intéressants situés à proximité :

Le terril 92 et surtout le 87 (ou terril Sainte-Henriette) que l'on aperçoit depuis les quais de la gare sont intéressants, ce dernier est classée parmi les terrils monuments. La boucle 25 qui longe en partie la voie SNCF à Hénin-Beaumont, en passant devant la gare, dessert par ailleurs ces terrils.

GARE DE LA BASSEE Violaines



fond de carte IGN au 1/50000

Cette gare était probablement utilisée par les compagnies de Lens et Grenay. Comme beaucoup d'autres dans le bassin minier, elle se situe un peu à l'écart du centre-ville. C'est un bâtiment assez récent mais en brique (voir photo) qui rappelle le style typique de la région.

Il faut noter que cette gare est celle de La Bassée-Violaines. Une autre était mentionnée sur la carte de 1949 près du rivage de La Bassée, sur la commune d'Auchy-les-Mines, mais je n'ai pu accéder au site.

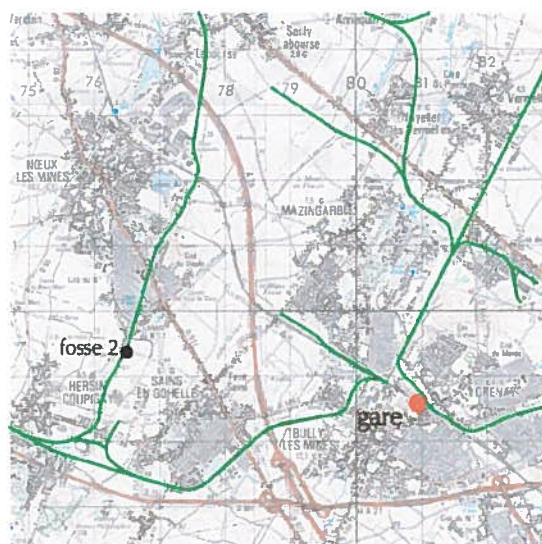


photo de la gare

Éléments intéressants situés à proximité :

Cette gare se situe au nord de la concession de Douvrin, loin des principaux sites d'extraction. On peut cependant signaler la gare d'eau de La Bassée et le terril 115 tout proche. Ce rivage est desservi, on le rappelle, par la boucle 15.

GARE DE BULLY-GRENAY



fond de carte IGN au 1/50000

Cette gare appartenait à la compagnie de Grenay. Le lien avec l'activité minière se remarque encore beaucoup. En effet, cette gare se situe entre les communes de Bully-les-Mines et Grenay dont elle porte les noms. Il semble que ces communes aient été construites autour de la ligne de chemin de fer et non pas l'inverse.

C'est une importante zone de triage (voir photo 2). Le bâtiment est du style classique des gares SNCF françaises (voir photo 1). Depuis le centre de Grenay, l'accès se fait par une passerelle piétonne au-dessus des voies.



photo 1 de la gare



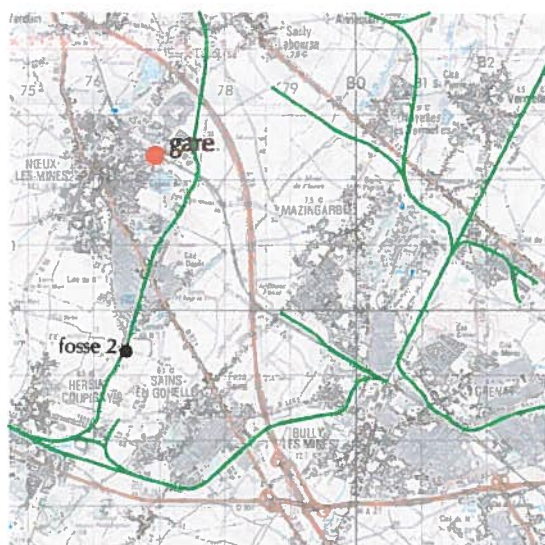
photo 2 des voies prise depuis la passerelle

Éléments intéressants situés à proximité :

Cette partie du bassin présente de nombreux témoins de l'activité minière. Ainsi, outre les cités minières, il y a les terrils 58 et 58a. Un peu plus loin, se trouve le site du 11/19 de Loos-en-Gohelle (terrils 74a et 74b) avec ces terrils mais aussi l'association « Chaîne des terrils » et la scène nationale « culture commune ».

Concernant les circuits de randonnée, la boucle 15 passe à Grenay, par les terrils notamment, mais assez loin de la gare. De même, on peut signaler la présence des boucles 23 et 18. La boucle 18 signale la gare, mais surtout comme moyen de transport puisque la gare est toujours ouverte aux voyageurs.

GARE DE NŒUX-LES-MINES



fond de carte IGN au 1/50000

Cette gare est celle de la compagnie de Nœux. Encore une fois, elle se situe à l'écart du centre-ville, confirmant son importance dans le transport de charbon par rapport à celui des voyageurs.

Le bâtiment est assez récent mais dans un style respectant l'architecture locale (voir photo 1), comme la gare de La Bassée-Violaines. A côté, se trouve un hangar récent en parpaings (voir photo 2).



photo 1 de la gare



photo 2 du hangar proche de la gare

Éléments intéressants situés à proximité :

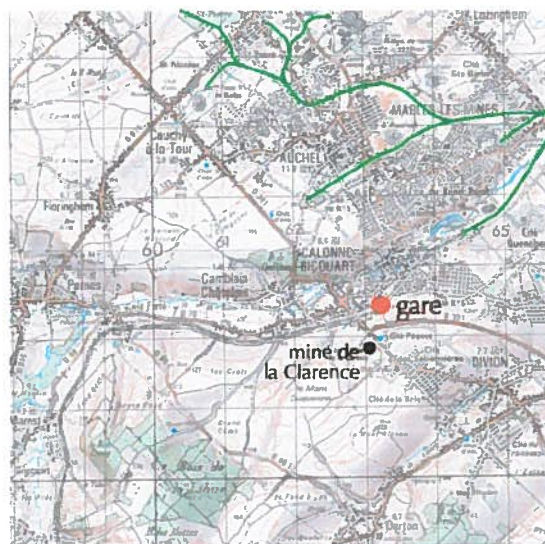
Autour de la gare se trouve la piste de ski Loisinord construite sur le terail 42. C'est l'un des premiers terrils réaménagé et l'ouverture de la base de loisir a été sujette à beaucoup de controverses.

Un autre terail se situe plus près de la gare, c'est le 45 sur la commune de Labourse. Il fait partie des terrils monuments.

Enfin, la boucle de randonnée 24 passe à proximité, empruntant l'ancien cavalier, mais il ne passe pas par la gare.

Agnès Pressensé
stage BMU2005
juin-août 2004

GARE DE CALONNE-RICQUART



Il semble que cette gare était celle de la compagnie de La Clarence, bien qu'elle se situe sur la concession de Marles. Elle n'est plus mentionnée sur la carte de 1961, et les fosses de La Clarence étant fermées à cette date, cela confirme que le groupe d'Auchel ne l'utilisait pas.

La gare est complètement éloignée du centre de la commune, comme souvent dans la partie est du bassin minier. L'endroit est très agréable (voir photo 1), dans un paysage vallonné et agricole. Le bâtiment est du style classique des gares SNCF françaises (voir photo 2). Il y a un petit bâtiment annexe.



photo 1 de la gare et ses alentours



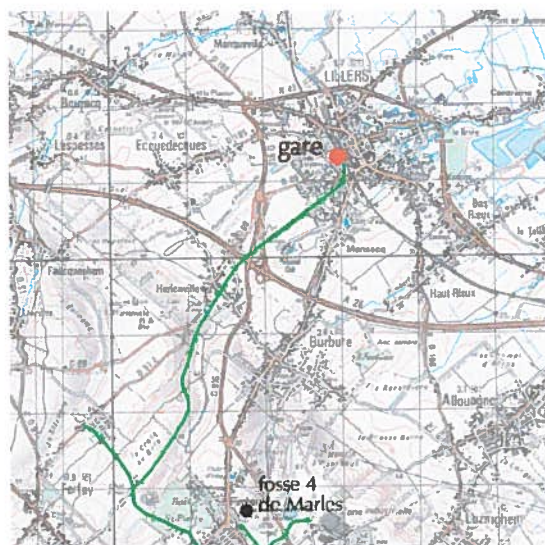
photo 2 de la gare

Éléments intéressants situés à proximité :

Cette gare se situe au sud du bassin minier, à l'écart des grands sites minier. Il y a tout de même le terril 33 non loin de là, et plus loin les terrils 10 et 14.

On peut regretter qu'aucune boucle de randonnée ne passe par ce site, pourtant agréable par son environnement assez rural, agricole.

GARE DE LILLERS



fond de carte IGN au 1/50000

Cette gare n'est pas dans le bassin minier à proprement parler mais elle était utilisée par le groupe d'Auchel (compagnie de Ferfay probablement). Elle est située au cœur de la ville, ce qui confirme que sa création n'est pas liée à l'activité minière, contrairement à la plupart des autres gares recensées. Elle est très classique (voir photo) et encore plus simple que les gares de Calonne-Ricquart et Bully-Grenay.



photo de la gare

Éléments intéressants situés à proximité :

Cette gare n'est pas dans le bassin minier lui-même, il n'y a donc pas de boucle de randonnée. Mais la ville de Lillers peut être intéressante à visiter, il y a notamment une collégiale.



-C- SYNTHESE

Ces différents états des lieux des infrastructures mettent en valeur le potentiel qu'elles constituent en vue d'un projet d'aménagement et de développement du territoire. Ces infrastructures sont en effet un lien très intéressant entre les différents sites miniers par exemple puisqu'elles subsistent en grande partie.

Ainsi, même si elles ne sont pas en elles-mêmes un aspect majeur du patrimoine, elles pourront être utilisées et intégrées dans d'autres projets. Les cavaliers constitueraient une base idéale pour des circuits de randonnée et de découverte du bassin minier. Les gares d'eau sont déjà des espaces de loisir particulièrement appréciés des habitants. Enfin, les nombreuses gares SNCF encore ouvertes pourraient constituer les points de départ de ces circuits.

Tous ces éléments seront donc intégrés dans la trame verte, cadre du développement et de mise en cohérence des projets autour des espaces naturels, du tourisme, et de l'agriculture principalement.

-PARTIE 3- PROJETS D'AMENAGEMENT AUTOUR DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DU CHARBON

-A- SCHEMA D'AMENAGEMENT DES TERRILS

Le schéma d'aménagement des terrils réalisé en 1996 pour la SACOMI (société d'aménagement des communes minières) s'inscrit dans le cadre de la trame verte, c'est-à-dire dans une réflexion sur l'articulation des espaces naturels du bassin minier. Bien que les terrils soient des friches industrielles, ils sont devenus des espaces progressivement végétalisés et sont donc susceptibles d'être intégrés dans ce projet. Ce schéma propose un classement des terrils en fonction de leurs caractéristiques et de leur situation géographique.

Ainsi, les principaux terrils, coniques et constituant des points de repère dans le paysage, sont classés comme terrils monuments. Ils seront à protéger afin de rester des témoins privilégiés du passé minier du bassin. Leur intérêt touristique est important, au même titre que les chevalements.

Ensuite, viennent les terrils de l'eau. Ce sont des terrils situés le long des nombreux canaux et rivières de ce territoire. Ils seront intégrés dans les projets de mise en valeur de ces espaces naturels, et pourront ainsi constituer des lieux de détente et de loisir.

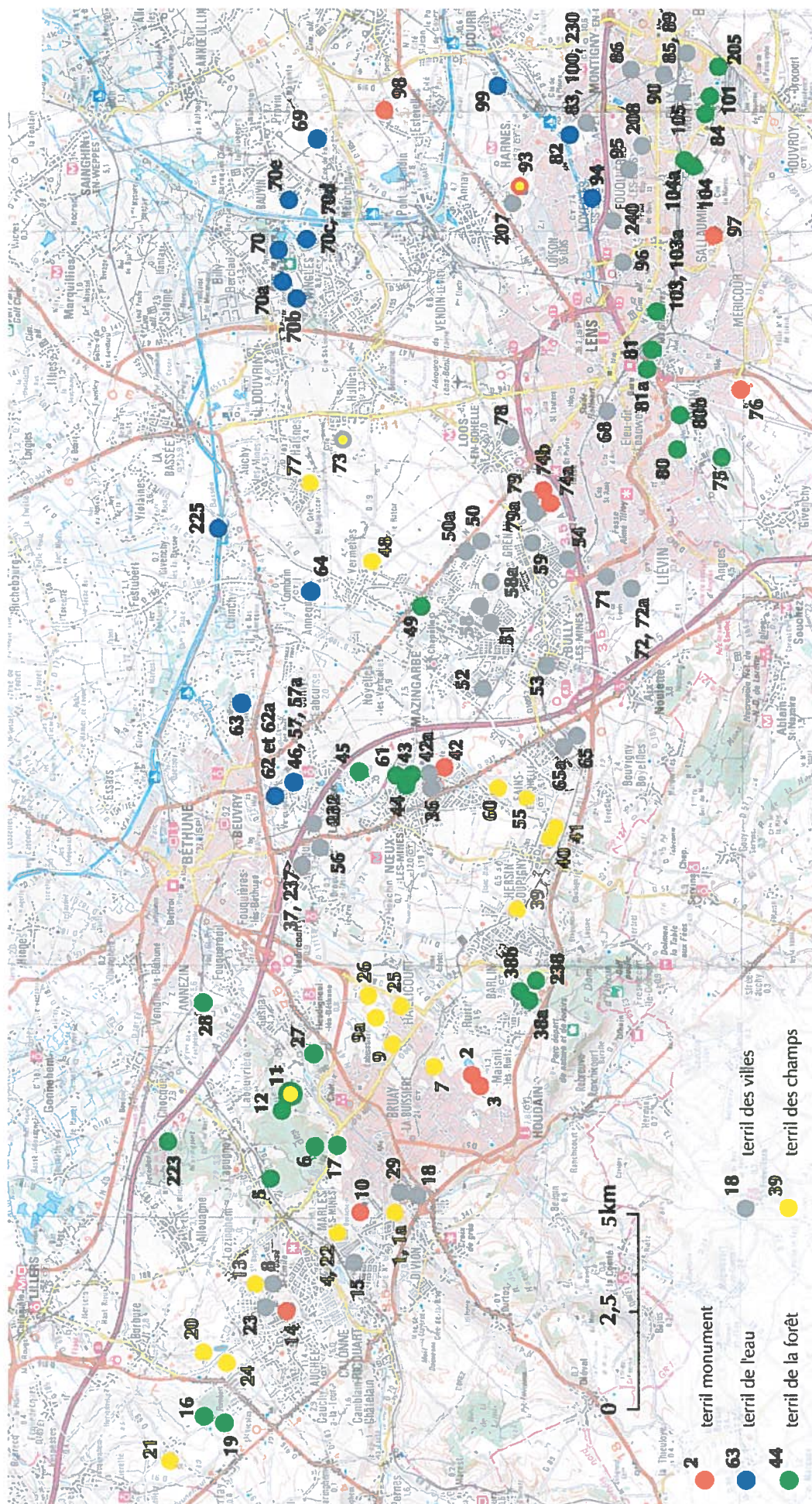
Les terrils de la forêt sont soit des terrils situés dans des espaces forestiers, soit des terrils boisés. En effet, la végétation arborée apparaît spontanément sur les terrils après 20 à 80 ans. Ils sont intéressants car la région Nord-Pas-de-Calais est l'une des moins boisées de France.

Les terrils situés en ville sont un important atout puisqu'ils constituent des espaces naturels insérés dans le tissu urbain. Ils peuvent donc être fortement valorisés dans le cadre d'une politique de la ville.

Enfin, restent les terrils des champs, moins nombreux car situés en milieu agricole. Ils sont souvent très visibles dans ce paysage assez plat, et peuvent être conservés en l'état. Des essais de mise en culture sont actuellement menés et pourront être étendus s'ils s'avèrent concluants.

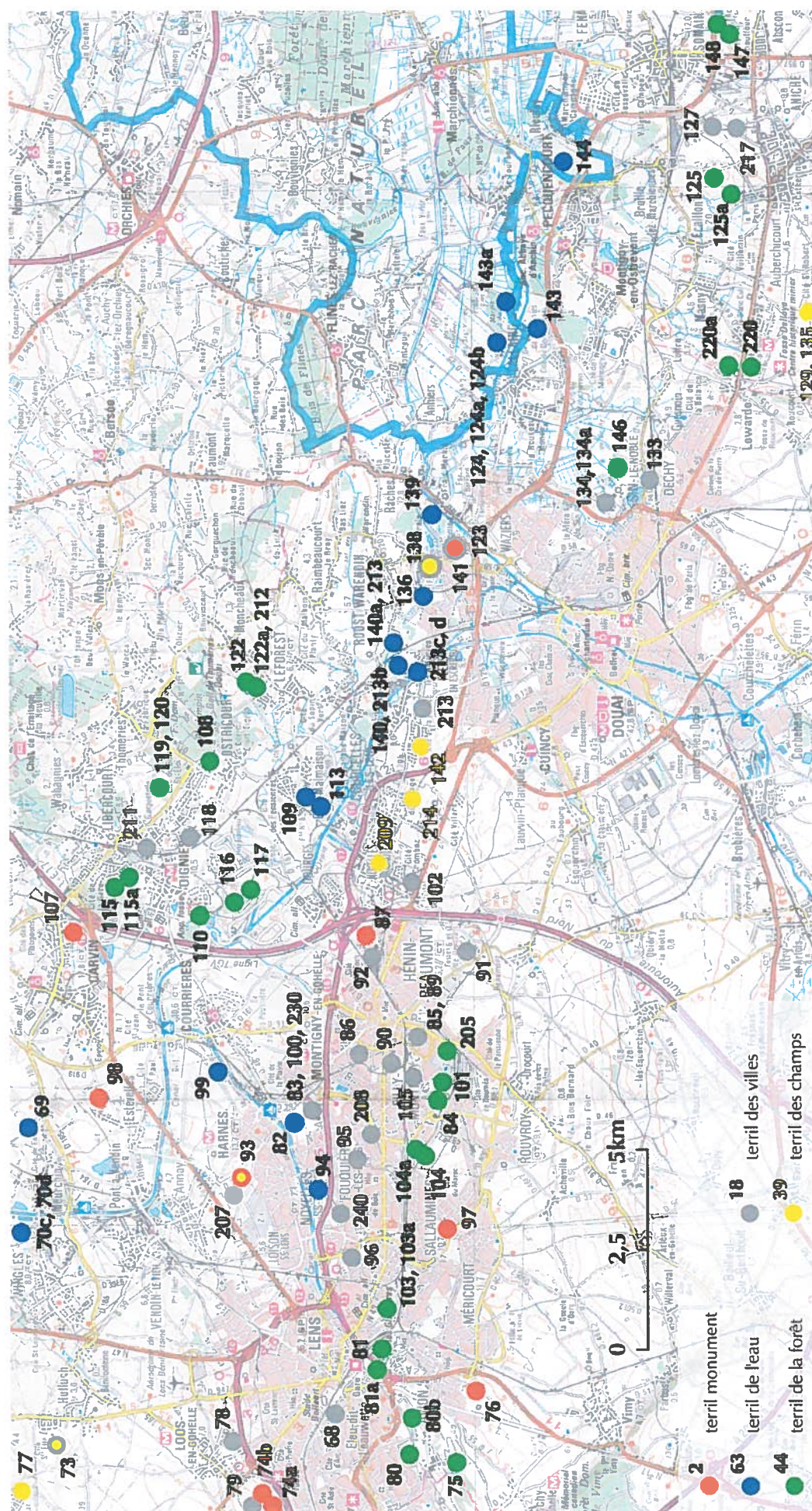
On remarquera, pour finir, que ce schéma inclue la quasi-totalité des terrils (plus de 200) du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. Seuls les plus petits terrils et ceux n'existant plus sont exclus de ce classement.

PROPOSITION D'AMENAGEMENT DES TERRILS CARTE 1



sources : Schéma d'aménagement des terrils du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais
et Qualification paysagère des terrils du Nord-Pas-de-Calais

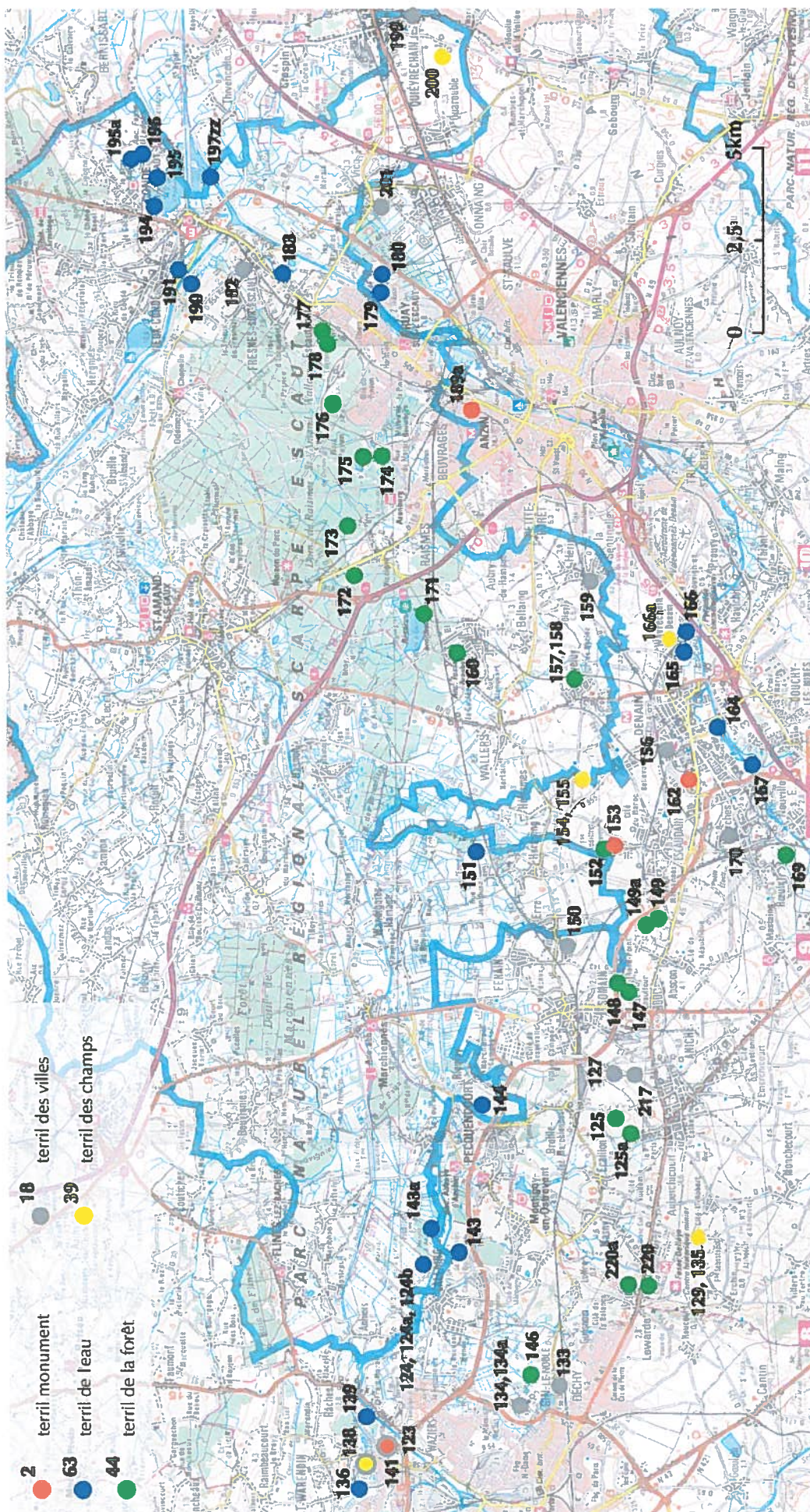
PROPOSITION D'AMENAGEMENT DES TERRILS CARTE 2



sources : Schéma d'aménagement des terrils du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais
et Qualification paysagère des terrils du Nord-Pas-de-Calais

PROPOSITION D'AMENAGEMENT DES TERRILS

CARTE 3



sources : Schéma d'aménagement des terrils du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais et Qualification paysagère des terrils du Nord-Pas-de-Calais

Ces trois cartes mettent en évidence l'importance de terrils dans le bassin minier. On remarque qu'ils ne sont pas répartis de manière homogène, ils se trouvent en majorité entre Béthune et Douai. De plus les différents types de terrils ne sont pas présents sur tout le territoire.

Ainsi, il n'y a que trois terrils monuments à l'est de Douai, et les terrils de la ville sont surtout situés autour de l'agglomération de Lens. Les terrils des champs sont, quant à eux surtout localisés dans l'ouest du bassin minier, ce qui correspond en effet à la partie plus agricole du ce territoire. Par contre, les terrils de l'eau et de la forêt sont présents dans tout le bassin.

Beaucoup de ces terrils ont fait l'objet d'une requalification par l'Etablissement Public Foncier du Nord-Pas-de-Calais, ou bien celle-ci est en projet. A titre d'exemple, voici les aménagements concernant les terrils monuments. Ce sont les premiers concernés puisqu'ils constituent des emblèmes du bassin minier.

AMENAGEMENT DES TERRILS MONUMENTS

Sur chaque terril monument se trouve un panneau d'information de l'EPF. Il est rappelé que, bien que faisant partie de la trame verte, ces terrils sont des sites industriels dangereux. Normalement l'accès au site est donc interdit, même s'il y a des sentiers. Les principaux dangers sont inscrits (brûlure, éboulement...). Il est également indiqué que l'EPF a acquis 129 terrils à la demande des conseils généraux, du conseil régional et de l'association des communes minières, ceci en vue justement d'une « ouverture » au public.



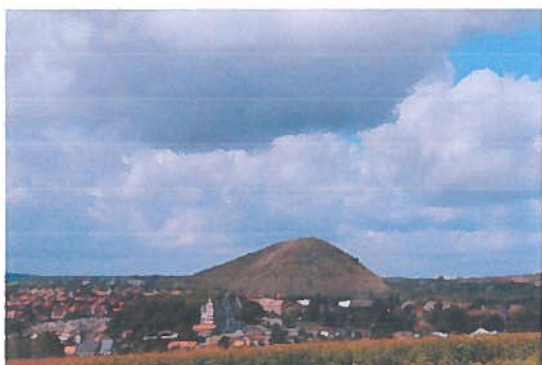
Terrils n°2 et 3

Ces terrils sont appelés respectivement 6 de Bruay Est, et 6 de Bruay Ouest. Ils sont encore peu colonisés par la végétation. Le n°2 a été ensemencé par hélicoptère mais il n'y a pas de proposition pour l'accès au public. Par contre, il est prévu d'aménager une rampe d'accès ainsi qu'un belvédère sur le n°3.



Terril n°10

Ce terril aussi appelé 3 Bruay Ouest, fait l'objet d'un conflit entre la commune (Bruay-la-Buissière), qui voudrait en faire une base de loisir, et le propriétaire (Terril SA) qui voudrait exploiter les schistes rouges. L'EPF propose quant à lui de conserver ce terril et de l'ouvrir au public en aménageant une rampe ainsi qu'un belvédère. Il est précisé qu'en raison de l'éloignement de ce terril, il serait intéressant de faire un lien avec les autres terrils, avec les cavaliers par exemple.



Terril n°14

Ce terril, le 5 d'Auchel, présente un très fort intérêt, il fait partie des terrils les plus remarquables dans le paysage. Il est peu végétalisé, l'EPF préconise de conserver ce terril tel quel, sans aucun aménagement spécifique.



Terril n°42

Ce terril, appelé aussi 3 de Nœux, est la base de loisir « Loisinord ». C'est l'un des premiers terrils qui fut aménagé, le projet ayant débuté en 1988. La piste de ski artificielle a été ouverte en mai 96. Cet aménagement reste très controversé, plus par son manque d'intégration dans le paysage que la nature du projet elle-même.



Terrils n°74a et 74b

Ces terrils, plus connus sous le nom de 11/19 de Loos-en-Cohelle, sont particulièrement intéressants par leur taille et la proximité de Lens. Seul l'accueil du public est proposé par l'EPF sans plus de précision, mais on peut noter que la fabrique du 11/19 accueille l'association Culture Commune qui organise notamment les rendez-vous cavaliers.



Terril n°76

Ce terril, le 7 de Liévin, était en exploitation jusqu'en 2003, il a donc perdu sa forme conique et est un peu moins remarquable que les autres terrils monuments. L'EPF proposait pour la période post-exploitation de lui redonner une forme conique, et de l'aménager en vue de l'accueil du public. Ceci n'a pas été réalisé.



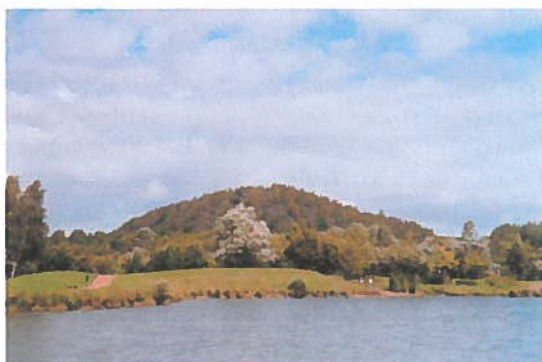
Terril n°97

Ce terril situé à Méricourt a été réaménagé par l'EPF en 1998. Ainsi, les pentes ont été stabilisées et un remblai-promenade a été mis en place.



Terril n°98

Le terril d'Estevelles a fait l'objet d'une exploitation partielle, il a d'ailleurs une forme conique tronquée. Il est encore assez peu colonisé par la végétation. L'EPF préconisait pour ce terril une simple mise en sécurité, c'est-à-dire une stabilisation des pentes principalement.



Terril n°107

Ce terril, le 4 d'Oignies, est très intéressant car à l'aspect monumental s'ajoute la présence du parc du Tour d'horloge (au premier plan sur la photo) et le fait qu'il est déjà assez boisé. Il était donc déjà très visité et l'EPF préconisait donc d'aménager un sentier pour éviter les dégradations.



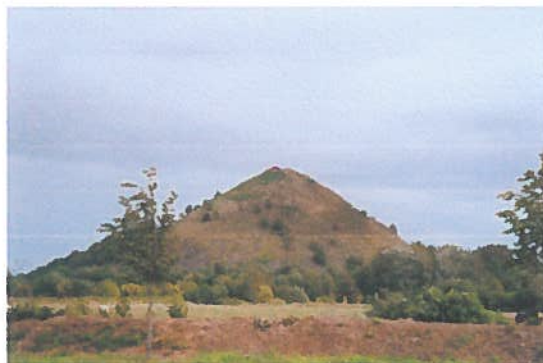
Terril n°141

Ce terril est le 1 nouveau Est de l'Escarpelles. Bien que d'une taille conséquente, ce terril se remarque moins dans le paysage que les précédents, d'une part parce qu'il est boisé et d'autre part à cause de la proximité du terril n°139. Quant aux projets, l'EPF propose une ouverture au public avec les aménagements habituels.



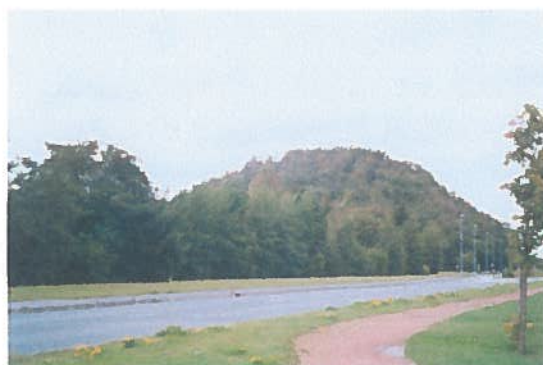
Terril n°153

Ce terril est celui d'Audiffret Sud. Lors de la rédaction des deux rapports concernant les terrils, il y avait un conflit d'usage entre le projet d'exploitation et la mairie et l'EPF qui voulaient le conserver ainsi. La photo montre qu'il n'y a pas eu d'exploitation puisque le terril est encore conique et commence à présenter une végétation arbustive.



Terril n°162

Ce terril, plus connu sous le nom de terril Renard, est dans le même cas que le terril n°153, à savoir qu'il y a un conflit d'usage. Mais il semble peu probable qu'un terril aussi remarquable soit finalement exploité.



Terrils n°189a et 189b

Ces terrils, appelés aussi terrils de Bleuze Borne, sont situés en plein cœur de l'agglomération Valenciennaise et sont entièrement boisés. De ce fait ils sont moins visibles dans le paysage, mais sont un atout dans ce milieu urbain. Ils ont déjà été requalifiés par l'EPF.

Enfin, il faut encore ajouter les terrils n°87 et 93. Le n°87 (ou lavoir d'Hénin Est) est particulièrement visible puisqu'il se situe juste à côté de l'échangeur des autoroutes A1 et A21. Mais de ce fait son environnement est peu attractif et seule une stabilisation est proposée par l'EPF.

Quant au terril 93 (ou 21 Nord de Courrières) situé à Harnes, l'exploitation était prévue mais l'EPF et la mairie y étaient opposés.

-B- CAVALIERS ET CIRCUITS DE RANDONNEE

Ce projet de circuits de randonnée de la Mission Bassin Minier s'inscrit dans la Trame Verte. Il y a un but annoncé de développement durable puisqu'il vise à préserver les paysages du bassin minier. Il s'adresse uniquement aux modes de transport non motorisés et le public visé est très large : touristes et habitants. Il prend ainsi en compte la nécessité de desservir des lieux publics, les gares...

Ces circuits s'appuient dans la mesure du possible sur le réseau des cavaliers, ceci grâce à l'étude réalisée en 2002. Mais la mise en valeur du patrimoine minier n'étant pas le seul objectif de ce projet, les circuits empruntent également des itinéraires de randonnée existants et les chemins de halage. De plus la discontinuité du réseau de cavalier est telle qu'il semble difficile de ne se baser que sur celui-ci.

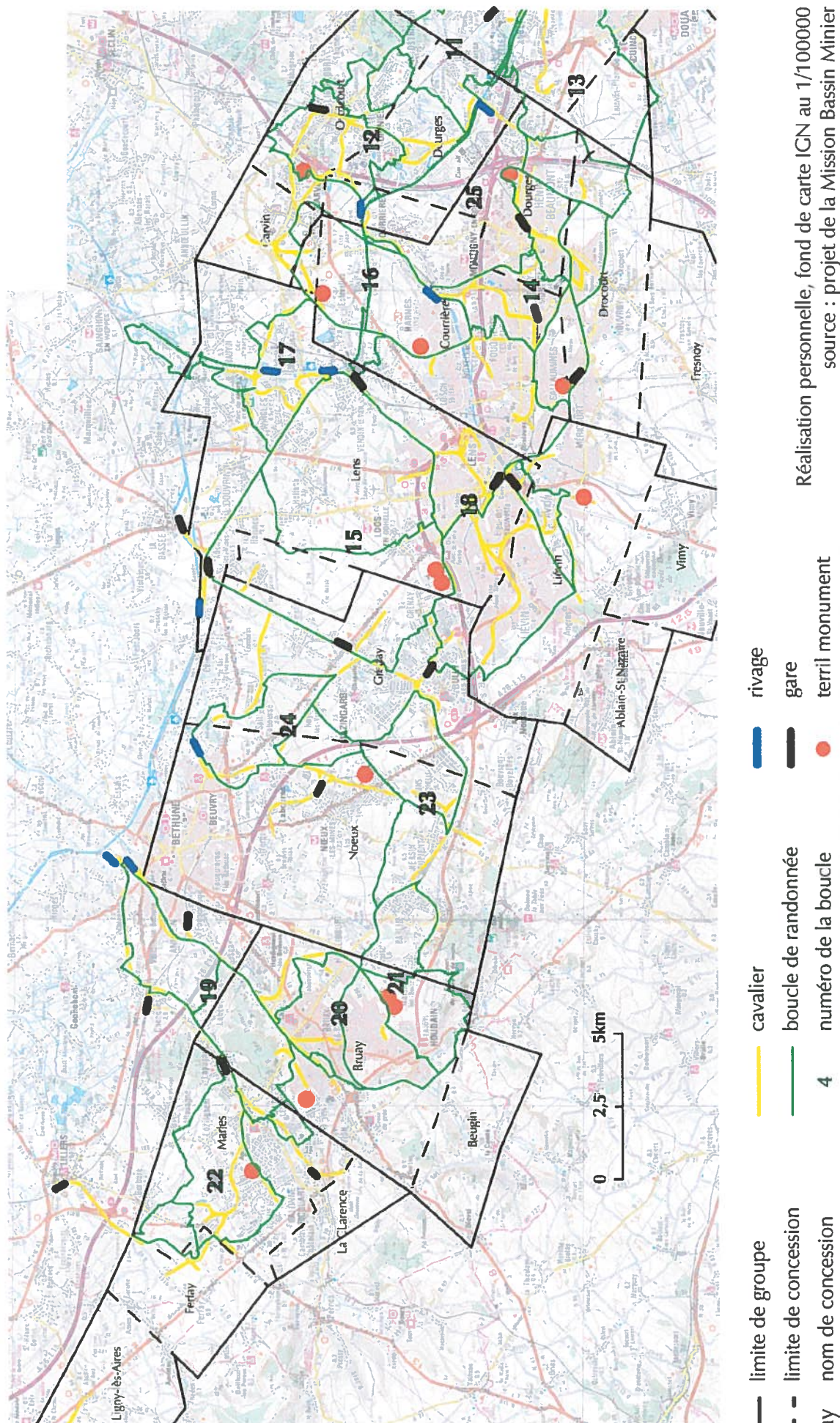
Les circuits sont donc classés en trois thèmes, en fonction des sites rencontrés. Le thème de la nature s'applique à des circuits parcourant les grands espaces verts du bassin minier. Celui de l'eau concerne des circuits qui suivent les vallées, canaux et cours d'eau. Enfin le thème de la mine s'applique lorsqu'il y a des sites liés à l'exploitation de charbon au cours du circuit.

Le projet prévoit à terme 25 boucles de randonnées (type de circuit idéal pour le tourisme) soit 600km de sentier. Mais actuellement beaucoup de tronçons ne sont pas praticables en l'état. Le projet de la Mission Bassin Minier présente donc les circuits, les sites croisés, l'état actuel du sentier ainsi que les orientations techniques. J'ai choisi de ne cartographier que les itinéraires et de les comparer au tracé des anciens cavaliers, l'objectif de cette partie étant d'étudier les projets existant autour des infrastructures de transport du charbon. J'ai également rappelé la localisation des terrils monuments afin de vérifier la cohérence des différents projets s'inscrivant dans la trame verte.

Pour plus de détails sur ce projet, se reporter au projet de la Mission Bassin Minier intitulé « Proposition de mise en réseau des sites de la Trame Verte du bassin minier Nord-Pas-de-Calais : les circuits ».

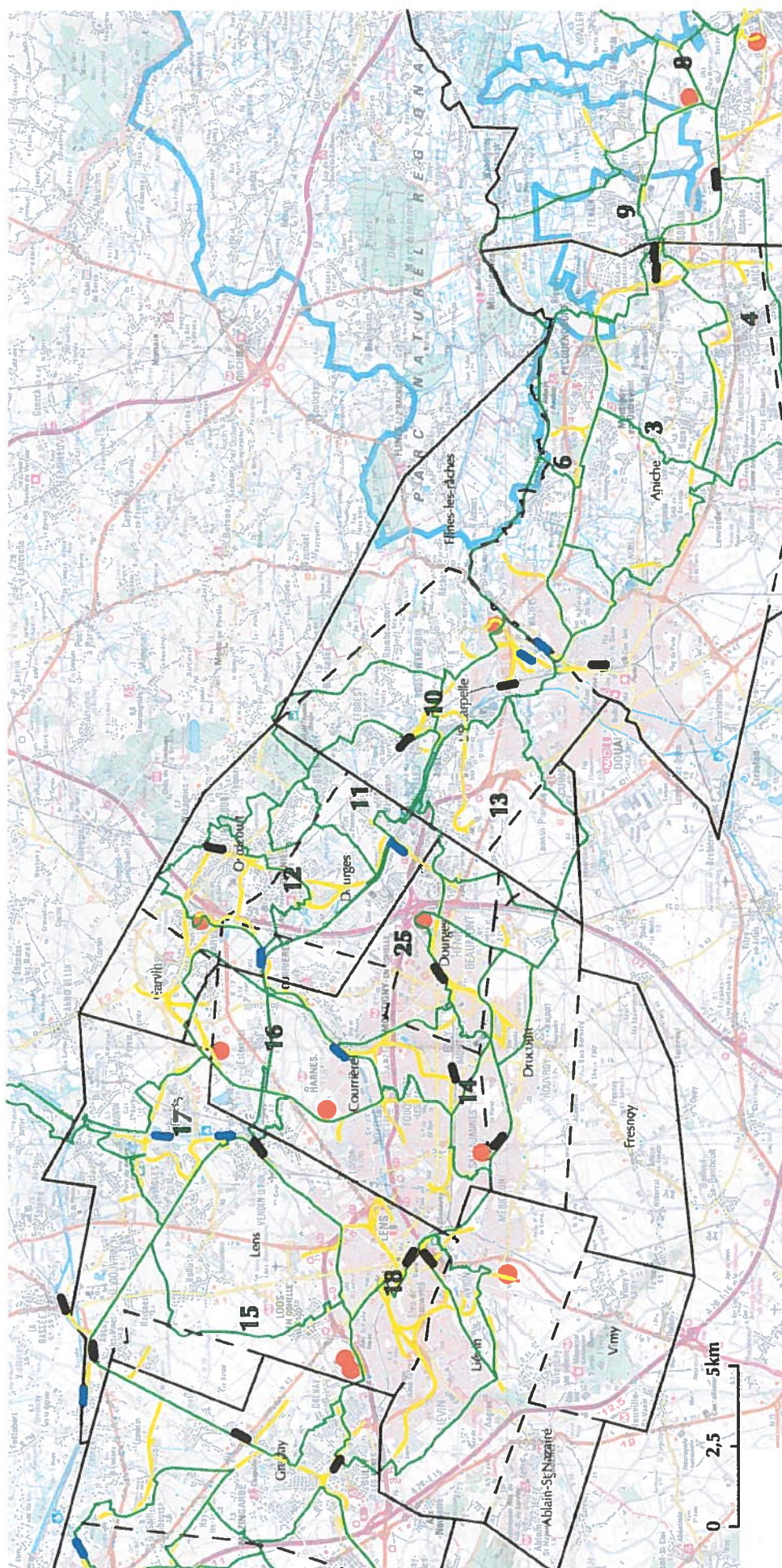
COMPARAISON DES CIRCUITS DE RANDONNEE ET DES CAVALIERS

CARTE 1



Réalisation personnelle, fond de carte IGN au 1/100000
source : projet de la Mission Bassin Minier

COMPARAISON DES CIRCUITS DE RANDONNEE ET DES CAVALIERS CARTE 2



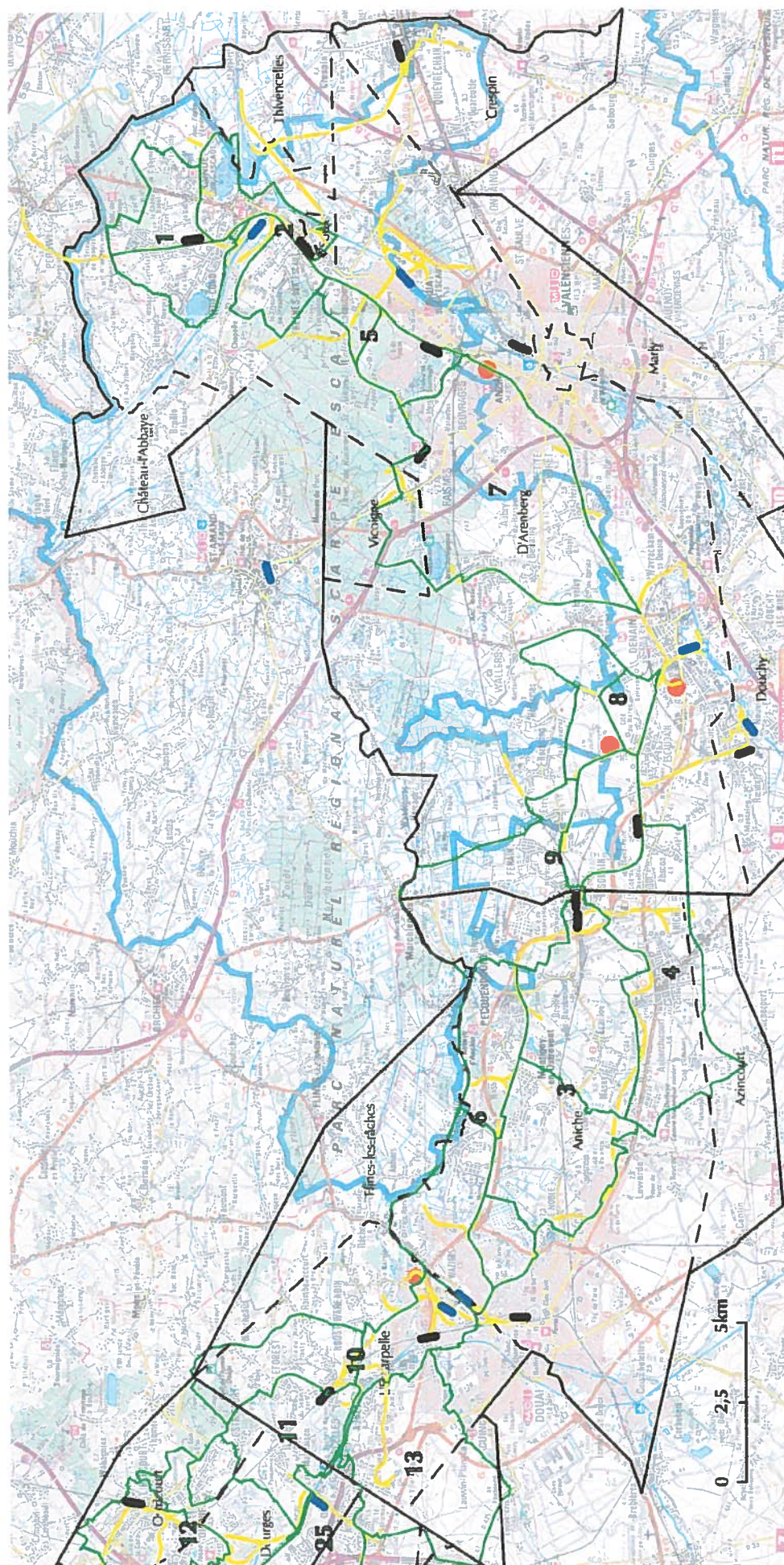
Réalisation personnelle, fond de carte IGN au 1/100000
source : projet de la Mission Bassin Minier

rivage
gare
terril monument

cavalier
boucle de randonnée
4 numéro de la boucle

limite de groupe
limite de concession
nom de concession

COMPARAISON DES CIRCUITS DE RANDONNEE ET DES CAVALIERS CARTE 3



- limite de groupe
- - limite de concession
- ay nom de concession
- cavalier
- boucle de randonnée
- 4 numéro de la boucle
- rivage
- gare
- terril monument

Réalisation personnelle, fond de carte IGN au 1/100000
source : projet de la Mission Bassin Minier

-C-

SYNTHESE SUR LES PROJETS D'AMENAGEMENT CONCERNANT LES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT

Ces projets d'aménagement s'intègrent effectivement tous deux dans la trame verte. Ceci est particulièrement visible dans le schéma d'aménagement des terrils puisqu'il prend en compte les ZNIEFF, les corridors écologiques et plus généralement le développement du bassin minier. On peut cependant regretter l'absence de réalisation concrète. Ce schéma apparaît comme un cadre préparatoire aux autres projets, synthétisant les éléments à prendre en compte ainsi que les grandes orientations à respecter.

Le projets des circuits de randonnée, plus récent, est au contraire très concret, et surtout d'une portée plus générale. Il n'est pas axé uniquement sur le patrimoine minier. C'est un projet assez simple à mettre en place et permettant un développement au service des habitants comme des touristes.

Ces deux projets montrent finalement que la richesse du bassin minier est telle qu'il semble difficile de valoriser ce territoire en un seul projet. Il apparaît nécessaire de faire différents projets limités à un thème et/ou un partie du territoire, mais parfaitement cohérents entre eux.

CONCLUSION

Les infrastructures de transport du charbon ont très fortement marqué le territoire en participant à l'organisation du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais. En effet, les cavaliers ont été construits dès qu'une nouvelle fosse d'extraction était ouverte, et donc avant les cités minières par exemple. De plus, ces infrastructures sont le témoin des limites des anciennes concessions minières.

Les cavaliers et les gares ont été progressivement abandonnés avec la fin de l'exploitation du charbon. Ceci constitue une opportunité importante pour les communes du bassin minier puisqu'elles peuvent récupérer ces infrastructures pour faire de nouveaux aménagements valorisant le patrimoine minier essentiellement.

On peut peut-être regretter que, concernant les cavaliers, il n'y ait pas eu de projet dès leur abandon, car aujourd'hui la discontinuité du réseau constitue un obstacle à la mise en place des circuits de randonnée.

A cela s'ajoute les problèmes fonciers et législatifs, surtout pour les terrils. Ainsi, il est difficile d'ouvrir officiellement l'accès de ces terrils au public.

Enfin, on peut remarquer l'importance de la trame verte. En effet, les acteurs impliqués dans la valorisation du patrimoine minier sont nombreux. Cette trame verte permet de donner un cadre aux différentes actions, afin de les rendre cohérentes. L'association BMU2005 sera amenée à jouer ce rôle complexe de coordination des projets, même si actuellement, on est encore dans une période de prise de connaissance des actions de chacun.

BIBLIOGRAPHIE

Livre

- André Brasseur, Jalons d'histoire, économique, démographique et sociale, Région Nord-Pas-de-Calais, édition du CRDP (centre régional de la publication), 1981, 186 pages

Revues

- OREAM Nord, n°1, octobre 1975
- Urbanisme (revue mensuelle de l'urbanisme français), n°62, mars - avril 68

Rapports

- Paul de Backer, Schéma d'aménagement des terrils du bassin minier du Nord-Pas-de-Calais, SACOMI (Société d'aménagement des communes minières), 1996
- François Messiant, Qualification paysagère des terrils du Nord-Pas-de-Calais, Etablissement Public Foncier du Nord-Pas-de-Calais, septembre 1999

Archives

Archives du centre historique minier de Lewarde :

- atlas de l'industrie minière, 1878, réf. 4402
- carte de la concession de Drocourt, 1924, réf. 2468Bib
- carte de la concession de Nœux, 1924, réf. 2468Bib
- carte des bassins houillers du Nord et du Pas-de-Calais, réf. 98W40
- carte du bassin minier, 1973, réf. 7832
- notice descriptive et historique de la société anonyme des mines de Meurchin, 1900, réf. 3665
- notice sur la société civile des mines de Dourges, exposition universelle de 1889, réf. 3298

Archives du centre des archives du monde du travail, Roubaix :

- dossier sur la compagnie des mines de Béthune, réf. 40AS252
- dossier sur la compagnie des mines de Bruay, réf. 40AS254
- dossier sur la compagnie des mines de Courrières, réf. 40AS256
- dossier sur la compagnie des mines de Vicoigne et de Nœux, réf. 40AS266
- dossier sur la compagnie des mines d'Ostricourt, réf. 40AS263
- dossier sur la société anonyme des mines de Carvin, réf. 40AS255
- dossier sur la société des mines de Dourges, réf. 40AS257
- dossier sur la société des mines de Lens, réf. 40AS260
- dossier sur la société houillère de Liévin, archives du CAMT, réf. 40AS261

Cartes

- carte du bassin minier, dressée par la section topographique du Service des ressources et des études géologiques HBNPC, imprimée par l'IGN (fac-similé), 1949
- carte du bassin minier, dressée par la section topographique du Service des ressources et des études géologiques HBNPC, imprimée par l'IGN (fac-similé), 1961

