



N° 65

AVRIL - JUIN 2006

Le PIWB, fondé en 1984, a pour objet la sauvegarde, l'étude et la mise en valeur du patrimoine en Wallonie et à Bruxelles.

Les grands combats menés par les pionniers pour la défense du patrimoine industriel sont révolus : l'attention a été attirée sur ce qui méritait d'être sauvé, et doit maintenant être mis en valeur.

Comment ? La réponse touristique a offert de bons produits économiques, d'autres moins bons, sur base d'éléments culturels. Comme l'école, la réponse uniquement culturelle est en panne de moyens parce que sans rentabilité économique (seul critère d'analyse aujourd'hui).

D'autres réhabilitations, réaffectations, rénovations restent pos-

sibles, moyennant beaucoup d'imagination, qui permettraient de sauvegarder tout ou partie d'un patrimoine industriel, tout bien considéré, surabondant.

Dès lors, quelle place reste-t-il pour PIWB ?

Le bulletin d'abord, pour publier ces histoires dont a nécessairement besoin le tourisme pour nourrir le discours de ses guides, c'est-à-dire pour expliquer le pourquoi du comment des lieux visités qui s'inscrivent dans l'espace et le temps grâce aux hommes (s'il s'agit du passé des hommes, c'est donc de l'histoire !).

Il faut donc continuer à publier le bulletin, mais aussi les témoignages, voire d'autres choses, en par-

tenariat par exemple. Reste encore un boulot de terrain à PIWB et tous ses membres : **la veille**.

Car de nouveaux lieux intéressants peuvent surgir qu'il s'agira de surveiller, de sauvegarder ou au moins d'assurer la conservation de telle façon que l'histoire, la mémoire, n'en souffrent pas trop.

Cette veille, nous la pratiquons déjà depuis longtemps, mais souvent sans la nommer. Aujourd'hui qu'on s'interroge sur notre utilité, il est bon de la remettre en avant.

N'est-ce pas notre premier métier ?

Claude Depauw,
Administrateur.

NOUVELLE

Colloque "de Rome à Marcienne" (à Charleroi les 8 et 9 juin 2006)

Dans le cadre de la commémoration du cinquantième anniversaire de la catastrophe du Bois du Cazier, un colloque est initié autour de cet événement. Il est principalement organisé à l'initiative de la CSC de Charleroi les 8 et 9 juin.

Le premier jour, les communications tourneront autour des relations entre l'Italie et la Belgique de 1946 et 1956 (Pierre Tilly, Université catholique de Louvain), les problèmes structurels de l'industrie charbonnière (Roch Hannecart, Institut d'Etu-

des Européennes), le rôle de la CECA et de la CEE comme moteur en matière de sécurité et d'amélioration des conditions de travail (Lorenzo Melchi, Université de Padoue) ainsi que les questions liées à la main-d'œuvre belge et étrangère (Luc Blanchard et Leen Beyers).

La journée du 9 juin se divisera en deux séances. En matinée, les orateurs s'intéresseront à la sécurité et à la santé au travail dans les industries extractives. L'après-midi, Jean Puissant, Florence Loriaux, Guénaél Vande Vijver et Muriel Hanot aborderont la mémoire de la mine et des mineurs à travers les générations.

Le samedi 10 juin, en hommage aux mineurs décédés lors de la catastrophe, une grande manifestation aura lieu sur le site du Bois du Cazier.

G. Vande Vijver,
Secrétaire de rédaction du
PIWB.

Infos pratiques : Pierre Tilly
(tilly@euro.ucl.ac.be ou
010/47.85.49)

En couverture : Ecomusée régional du Centre, fonds Baume & Marpent, Baume & Marpent, hall d'Haine-Saint-Pierre, construction de wagons à la chaîne, circa 1940.

Le site Germain-Anglo à La Louvière : d'une entreprise de renommée internationale à une surface commerciale moderne (approche non-exhaustive)

ÉTUDE

Parmi les nombreuses sociétés spécialisées dans la construction métallique et ferroviaire ayant existé dans la région du Centre, la “Compagnie Belge pour la Construction de Matériel de Chemins de Fer”, plus connue peut-être sous sa dernière appellation, les “Etablissements Germain-Anglo”, revêt un aspect tout particulier, tant de par son importance et la diversité de sa production que par le devenir du site industriel qui fit l'objet d'une profonde mutation dans la seconde moitié des années 1960.

De la création à 1914

En 1859, les “Ateliers Charles Evrard” de Bruxelles et les “Etablissements Parmentier et C^{ie}” à La Croyère fusionnent pour créer la “Compagnie Belge pour la Construction de Matériels de Chemins de Fer”¹. En 1881, l'usine bruxelloise, établie rue du Frontispice et Chaussée d'Anvers fut démantelée (la pollution sonore et industrielle perturbait la quiétude des promeneurs et des riverains de l'Allée Verte) et l'outillage fut transféré à La Croyère².

En 1882, une nouvelle unité de production est ouverte à Raimmes (près de Valenciennes), afin de contourner les règlements douaniers français, jugés trop protectionnistes et prohibitifs. La société recouvre un nouveau nom : “Société Anonyme pour la Construction de Machines et de Matériel de Chemins de Fer”, et son siège social est déplacé vers Paris. D'importants capitaux sont investis par la “Banque Franco-Egyptienne”, qui apporte également de nombreuses commandes à destination de

l'Égypte et de Panama. Les deux usines occupaient 5.000 personnes et les bâtiments industriels s'étendaient sur près de 67 hectares. Au sein de ses différentes implantations, la société pouvait, si besoin en était, produire annuellement de 150 à 200 locomotives, 400 voitures et 5.000 wagons. En 1908, les usines furent réorganisées et modernisées, afin de pouvoir fabriquer le matériel lourd que réclamaient les chemins de fer³.

En 1911, une nouvelle appellation apparaît : “Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer”. La société est réputée pour la qualification de son personnel, toutes sections confondues (chaudronnerie, forge, etc.) et son outillage performant. Sa production est alors très diversifiée :

- locomotives,
- voitures à voyageurs de toutes classes,
- voitures de luxe,
- voitures métalliques,
- voitures pour funiculaires,
- tenders,
- wagons pour tous transports,
- wagons de grande capacité à déchargement automatique,
- wagons frigorifiques,
- wagons-réservoirs,
- wagons spéciaux pour transport de camions,
- automotrices et wagons pour métros et trams,
- caisses d'autobus,
- appareils de voies,
- pièces de rechange,
- tous travaux de forge, de chaudronnerie et d'emboutissage,
- grues,
- excavateurs⁴.

Les ventes s'opèrent en Europe (Scandinavie, France, Belgique, Angleterre, Hollande, Espagne, Portugal, Italie, Pologne, Serbie, Roumanie, Bulgarie, Russie, Grèce, Turquie), l'Asie (Indes

Anglaises, Chine, Indochine, Palestine, Tonkin, Yunnan), l'Afrique (Algérie, Tunisie, Égypte, Congo, Madagascar) et l'Amérique du Sud (Brésil, Argentine, Chili, Colombie, San Salvador).

De 1914 à 1945

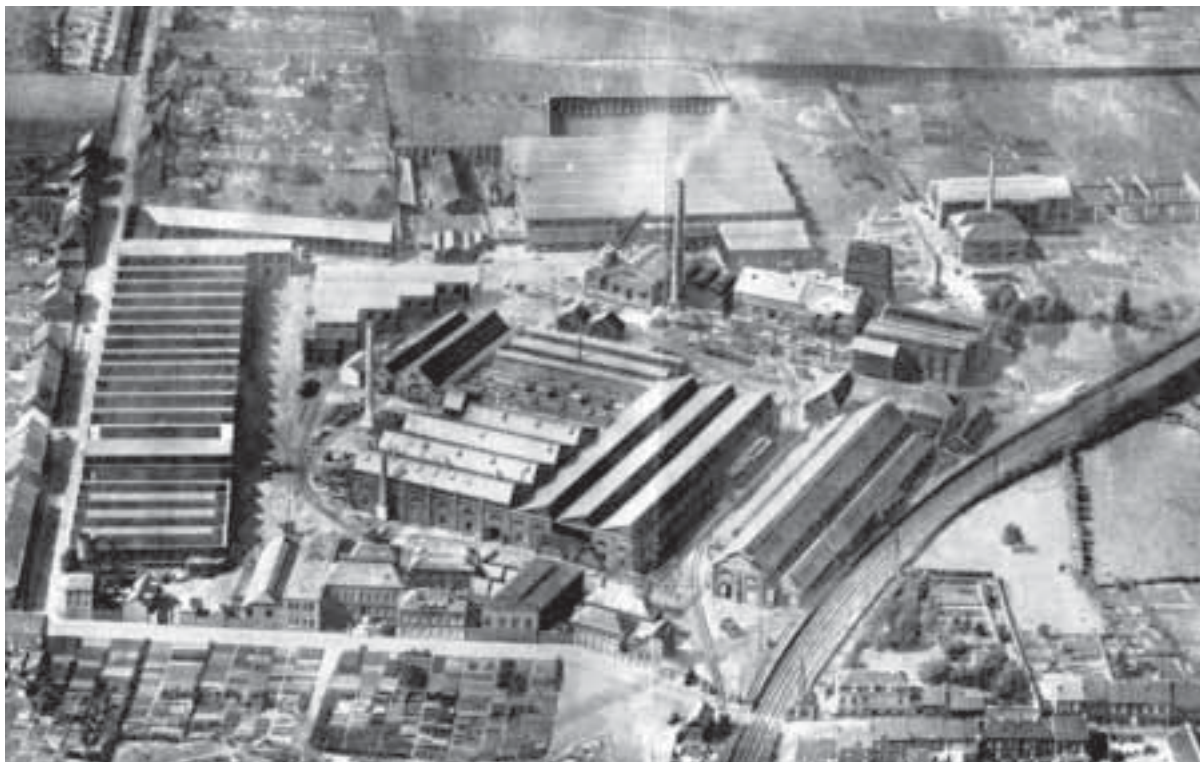
La Première Guerre mondiale verra la société tourner au ralenti. La reprise s'avéra difficile pour l'usine belge. Les commandes se faisaient rares, contrairement à l'usine française, qui bénéficiait d'importantes commandes de l'État. Le 3 novembre 1927, la scission entre les unités de production belge et française était effective.

Sensiblement à la même époque, d'importants capitaux anglais vont redonner un coup de fouet à l'usine de La Croyère, qui change de nom pour l'occasion : “Société Anglo-Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer”. Le siège social s'établit à La Croyère et l'usine se spécialise dans la fabrication :

- de matériel industriel fixe, roulant et flottant,
- de tous ouvrages en métaux ou bois pour la construction de chemins de fer, de tramways, d'automobiles, d'aéroplanes, de routes et de canaux⁵.

En 1930, la société occupe 700 ouvriers et produit annuellement 20 locomotives, 100 à 120 voitures, 1600 à 1800 wagons de tous types. En 1939, elle absorbe les ateliers de constructions métalliques situés à Seneffe et à Godarville (spécialisés dans la fabrication de matériel roulant)⁶.

L'occupation allemande lors de la Seconde Guerre mondiale n'interrompt pas la production de l'usine, bien au contraire. Plus



La Croyère, vue aérienne de la Société Franco-Belge de Matériel de Chemins de Fer, après 1911 (La Louvière, collection A. Dewier).

de 100 locomotives et tenders furent construits pour la “Deutsche Reichsbahn”. Durant cette sombre période de notre histoire, l’usine se spécialisa dans la réparation de locomotives. Une activité qui perdura lors des premières années de l’après-guerre⁷.

L’après Seconde Guerre mondiale

Après la Seconde Guerre mondiale, la situation est catastrophique : la production est quasi inexistante. Les causes de cet état de fait sont multiples : les pays en voie de développement (principaux clients de l’usine de La Croyère) s’industrialisent, les Américains s’approprient les marchés internationaux (leur outil de production est intact), l’Etat Belge axe sa relance économique sur le charbon, commandant même quelques locomotives au Canada.

En 1964, la “S.A. des Ateliers Germain” de Monceau-sur-Sambre (spécialisée dans la construction ferroviaire et automobile :

autos, camions, bennes rotatives pour véhicules de voirie), fondée en 1845, fusionne avec la “Société Anglo-Franco-Belge”. Tout l’outillage est concentré à La Croyère. Une nouvelle fois, le nom de la société change et devient “Etablissements Germain-Anglo”⁸.

La fin de la société

Début 1967, la situation financière devient catastrophique et le carnet de commandes reste désespérément vide. Les préavis sont remis au personnel. L’occupation de l’usine (une première en Belgique) débute le 16 mai (le drapeau noir est hissé) et se poursuivra durant trois semaines⁹. Les travailleurs de la région, puis du pays tout entier, se veulent solidaires des grévistes de l’usine de La Croyère. De nombreuses délégations d’entreprises diverses, de syndicats, de partis ouvriers viennent témoigner leur soutien aux travailleurs de “Germain-Anglo”. Pour l’occasion, le réfectoire est transformé en salle de réunion. Le 22

mai, de nombreuses entreprises belges sont secouées par des grèves de 24 heures. L’ampleur du mouvement est tel, que le Premier Ministre de l’époque, Mr. Van Den Boeynants, vient en personne, à La Croyère, expliquer la position de son gouvernement¹⁰.

Le 1er juin 1967, les travailleurs, à une faible majorité (67 “pour” et 65 “contre”), décident de reprendre le travail, se rattachant aux propositions émises par le gouvernement :

- suspension des préavis jusqu’à la décision des actionnaires,
- paiement des préavis,
- reclassement du personnel au sein d’autres entreprises spécialisées dans la construction de matériel roulant, pour une durée d’un an au moins,
- octroi de commandes importantes aux usines de construction métallique.

Ainsi se terminait une occupation d’usine qui avait été planifiée, organisée afin que l’outil ne subisse aucune déprédation :

rôle de garde, approvisionnement en nourriture (dans un premier temps par la coopérative “Le Progrès” de Jolimont, puis par les familles ou par les épouses), loisirs, délasserment, entretien des machines, etc. Malheureusement, rien n’y fit et en février 1968, “Germain-Anglo” fermait ses portes¹¹.

Le devenir du site industriel

En 1969, la “Société Frabelmar”¹², une société franco-belge spécialisée dans la construction d’hypermarchés achète les halls industriels. Un an plus tard le site était assaini et la construction d’un vaste complexe commercial, baptisé “Cora-City”, pouvait commencer.

Le choix du lieu répondait à deux critères principaux :

- la situation privilégiée du site, à proximité d’un nœud autoroutier important et d’un centre ville commercial,
- la confiance en l’avenir de la région du Centre et de sa capitale.

Ce complexe, de plus de 12.000 mètres carrés regrouperait plusieurs services :

- un hyper-marché, d’une superficie de plus de 6000 mètres carrés,
- une vaste galerie commerçante, dont les espaces de vente seront en priorité proposés aux commerçants de la région,
- un centre de loisirs et de culture (on se souvient encore aujourd’hui du cinéma, de la patinoire, de la piste de roller skate, du café et du dancing bordant un petit étang),
- un complexe hôtelier répondant aux demandes d’une clientèle d’hommes d’affaires, de techniciens belges et étrangers passant par la région du Centre (un motel, un restaurant, une salle de banquet),
- un parking pouvant accueillir plusieurs milliers de voitures¹³.



Quelques mois après le début des travaux d’assainissement, seuls quelques bâtiments subsistent encore. Photo anonyme, 1970 (collection Ecomusée régional du Centre).

Début juillet 1970, l’assainissement de l’ancien site industriel se terminait. La presse régionale fut conviée à assister à la démolition des deux cheminées de plus de 30 mètres de hauteur. Un représentant de la Société Frabelmar présenta brièvement les premières constructions qui laissaient entrevoir ce que serait le complexe commercial qui, selon toute probabilité, pourrait être ouvert au public à la mi-novembre 1970¹⁴.

En fait, l’inauguration officielle du complexe commercial eut lieu le jeudi 17 décembre 1970, en présence de S.A.R. le Prince de Liège, de représentants de différents cabinets ministériels et du bourgmestre de La Louvière. Cette inauguration fut jumelée avec les manifestations du centenaire de la création de la firme Delhaize¹⁵.

Aujourd’hui, le complexe donne du travail à 350 personnes et s’étend sur près de 16 hectares. La galerie commerçante regroupe une centaine de commerçants indépendants¹⁶. Exception

faite de l’hôtel ou du motel, l’ensemble des projets furent menés à terme, même si certains “commerces” ont disparu aujourd’hui : cinéma, patinoire, piste de roller skate, dancing. D’autres magasins spécialisés sont venus s’installer dans ou à proximité de Cora par la suite : jouets, vêtements pour enfants ou adultes, bricolage, pièces automobiles, cafés-restaurants, pizzeria, etc.

De la splendeur passée de cette entreprise qui porta bien loin la réputation et le savoir-faire de la main-d’œuvre de notre région, il ne subsiste plus rien ou presque : quelques halls industriels situés rue de la Flache et l’un ou l’autre pan de mur se trouvant derrière le complexe commercial ou à front de rue.

Alain Dewier,
Ecomusée régional du Centre.

Notes

¹ “Monographies industrielles”, dans *Le Centre archéologique, folklorique, industriel, commercial et artistique*, éd. Chambre de Commerce et d’Industries du Centre, La Louvière, 1930, p. 22.

² André Dagant, “La construction du matériel de traction à vapeur dans le Centre, La Franco-Belge”, dans *Le Centre. Mémoire du Rail*, éd. Ecomusée régional du Centre, La Louvière, 1989, p. 121.

³ *Ibidem*, p. 122-124.

⁴ Marcel Huwé, Fernand Liénaux et Fidèle Mengal, *Histoire et Petite Histoire de La Louvière*, t.I, La Louvière, 1984, p. 459.

⁵ André Dagant, *op. cit.*, p. 124.

⁶ Marcel Huwé, Fernand Liénaux et Fidèle Mengal, *op. cit.*, p. 460.

⁷ André Dagant, *op. cit.*, p. 127-129.

⁸ Marcel Huwé, Fernand Liénaux et Fidèle Mengal, *op. cit.*, p. 461.

⁹ *Ibidem*, p. 462.

¹⁰ Arthur Delaby, *Cent ans d’action syndicale et socialiste dans le Centre*, La Louvière, 1971, p. 85.

¹¹ Marcel Huwé, Fernand Liénaux et Fidèle Mengal, *op. cit.*, p. 54.

¹² Jules Vanhese, *La Croÿère, hameau meurtri*, éd. Cercle d’Histoire Henri Guillemin, Haine-Saint-Pierre, 1998, p. 195. La société Frabelmar fut créée à l’occasion du centenaire de la firme Delhaize (la famille Delhaize est originaire de Ransart).

¹³ *Echo du Centre*, 24 novembre 1969.

¹⁴ *Echo du Centre*, 10 juillet 1970.

¹⁵ *La nouvelle Gazette*, édition du Centre, 18 décembre 1970, p. 8.

¹⁶ Jules Vanhese, *op. cit.*, p. 195.

Durant l’été 1970, les dernières constructions sont détruites. L’enlèvement des décombres peut se poursuivre de manière intensive. Photo anonyme (collection Ecomusée régional du Centre).



AGENDA

Belgique

Ecomusée régional du Centre à Bois-du-Luc

Du 31 mars au 30 octobre

Des cris en négatif(s)

Cette période coïncide avec la saison touristique où le musée est ouvert tous les jours, sauf le lundi, pour les visiteurs individuels et les groupes.

Infos pratiques :

www.bois-du-luc.com

Le Bois du Cazier

Du 20 mai au 23 juillet

Hainaut, province touristique

Infos pratiques :

www.leboisducazier.be

La Fonderie

Jusqu’au 15 octobre

Molenbeek, récits de ville

Infos pratiques :

www.lafonderie.be

Domaine touristique de Blegny-Mine

Le jeudi 25 mai

Blegny-Mine en fleurs

Infos pratiques :

www.blegnymine.be

Musée royal de Mariemont

Jusqu’au 11 juin

Exposition consacrée au céramiste belge Vincent Beague

Infos pratiques :

www.musee-mariemont.be

France

Lewarde

Du 2 mai au 7 janvier 2007

Courrières : enquête sur la plus grande catastrophe minière d’Europe

Infos pratiques :

www.chm-lewarde.com



Photo : © Robert Willame

La société anonyme pour la fabrication d'engrais azotés (SAFEA), basée à Houdeng-Goeignies près de La Louvière, a cessé ses activités en juin 1978. La construction des installations débute en 1929 pour se terminer deux ans plus tard. Dès le début, l'entreprise est constituée sous la forme d'une société anonyme. Elle est détenue principalement par la société Gustave Boël et l'Union chimique belge (UCB). L'emplacement de l'usine est judicieusement choisi car il permet de fabriquer et d'écouler rapidement l'engrais. En effet, des tuyaux partent des usines Boël pour conduire le gaz jusqu'aux fours de SAFEA. De plus, les installations sont situées à proximité de l'ascenseur n°1 de l'ancien canal du Centre permettant la vente rapide d'engrais. Durant la Deuxième Guerre Mondiale, les installations de SAFEA sont réquisitionnées par les autorités allemandes pour réaliser de

l'azote liquide destiné à la fabrication d'explosifs. Actuellement, en raison du peu d'historiens qui ont étudié SAFEA, il n'est pas possible de savoir si l'entreprise a collaboré activement avec l'occupant. Après la guerre, la production évolue. Dans un premier temps, SAFEA produit d'abord du sulfate, puis, grâce à l'acide nitrique synthétisé dans l'usine, du nitrate d'aluminium. A partir de 1963, de l'oxygène destiné aux convertisseurs des aciéries voisines est réalisé par l'entreprise d'Houdeng.

Jusqu'au mois d'août 2005, le nom de SAFEA n'évoquait rien à personne dans la région du Centre. Il a fallu une étude de la SPAQUE (Société publique d'aide à la qualité de l'environnement) consacrée aux sites les plus pollués de Wallonie, dans laquelle SAFEA était mentionnée, pour que le nom de cette entreprise fasse la une de l'actualité.

Au mois d'août 2005, j'ai eu l'occasion de visiter ce site. Ce dernier s'étend sur 33 hectares et il offre un spectacle surréaliste. De nombreux bâtiments ont été construits. Ces constructions s'expliquent par la multiplicité des opérations à réaliser dans le processus de fabrication des produits et la nécessité de respecter des distances de sécurité. Les installations s'articulent autour de deux bâtiments centraux, surplombés par une grande baie vitrée, qui contiennent les compresseurs de réfrigération. La chaufferie, le magasin, les ateliers ou une sous-station électrique sont situés autour de ces deux mastodontes. Le site comprend également un château d'eau et une cheminée haute, deux édifices de type Monnoyer, qui ne sont repris dans aucun inventaire. De plus, des gazomètres parsèment le paysage.

Quand vous rentriez sur ce site, vous aviez l'impression de pénétrer dans une ville fantôme. La fermeture semble avoir été décidée du jour au lendemain. Ainsi, les vestiaires n'ont pas été vidés par leurs propriétaires et ils contiennent encore les vêtements des ouvriers, d'énormes bobines électriques n'attendent qu'à être utilisées, des engins de transport sont restés sur place, etc. Quand on a visité SAFEA à cette époque, on sait pourquoi ce site a été classé comme l'un des plus pollués en Wallonie. Tous les produits chimiques n'ont pas bougé depuis trois décennies, touchant profondément et durablement la nappe phréatique. Le laboratoire est resté tel quel et semble encore prêt à accueillir des scientifiques. Enfin, pour terminer cette énumération non exhaustive, un hangar abritait encore de l'amiante en grande quantité.

Les raisons et les conditions de la fermeture restent floues. Sur le site, il restait peu d'archives car elles ont été ramenées dans les bureaux de la SPAQUE à Liège. Une ouverture des archives de la famille Boël permettrait peut-être de répondre à cette question.

Depuis le mois d'août, les travaux de réhabilitation ont été entrepris grâce aux fonds dégagés par le gouvernement wallon qui, dans le cadre du Plan Marshall, consacra plusieurs centaines de millions d'euros à l'assainissement des anciens sites industriels pollués. Plusieurs bâtiments évoqués dans ce reportage n'existent plus maintenant car ils ont été détruits au mois d'octobre.

En raison de sa courte notoriété, le site a été la source d'inspiration de nombreuses personnes. Les documents présentés ci-dessous sont l'œuvre de deux photographes de la région du Centre : Robert Williame et Bernard Van

Roye. Ces artistes planchent actuellement sur un projet d'exposition qui s'intéresserait à d'autres friches industrielles comme le triage-lavoir de Péronnes-Lez-Binche ou la cimenterie de Thieu¹. Le bulletin du PIWB relayera les informations relatives à ce projet dans de futurs bulletins.

Guénaël Vande Vijver,
Archiviste à l'Ecomusée régional
du Centre.

¹ Robert Williame est photographe à l'Ecomusée régional du Centre depuis plus de 20 ans. Il a contribué à la réalisation d'une photothèque, comprenant environ 10.000 pièces, qui couvre les aspects sociaux, économiques et culturels de ce territoire.

Photo : © Bernard Vanroye



Introduction

Baume & Marpent est une entreprise créée au milieu du XIX^e siècle dans la région du Centre. D'une modeste fonderie, Baume & Marpent s'est transformée en une véritable multinationale. De plus, elle s'est distinguée par une remarquable diversité de la production touchant à la construction ferroviaire (wagon, voiture...), l'architecture ou la construction métallique (charpente, châssis à molettes...). En 2005, cette entreprise a fait l'objet d'une exposition organisée par l'Ecomusée régional du Centre à La Louvière.

Cette interview de Monsieur Henry Pilette a été réalisée à son domicile par K. Haoudy et G.Vande Vijver, collaborateurs scientifiques de l'Ecomusée régional du Centre, le mercredi 24 novembre 2004.

Interview de Monsieur Henry Pilette

“Je suis né à Manage le 25 août 1927. Mon père était médecin. Il travaillait pour l'entreprise Engghien Saint-Eloi. J'ai fait mes études primaires à Manage et mes secondaires à Mons. En 1948, j'ai commencé mon métier d'ingénieur à l'Institut Gramme à Liège. J'y ai reçu le diplôme d'ingénieur IG spécialisation mécanique. De 1951 à 1952, j'ai suivi une année d'étude à Paris à l'Institut supérieur de construction métallique. Il était intéressant de se spécialiser dans un domaine particulier car la formation était générale en Belgique et touchait à tous les domaines.

“Après mes études, j'ai effectué mes 21 mois de service militaire. La première entreprise où j'ai tra-

vailé était Baume & Marpent en mai 1954. J'ai été engagé en tant qu'ingénieur avec un contrat à durée déterminée. J'étais responsable d'une nouvelle section qui assemblait des véhicules anti-incendie pour la protection civile. J'étais également responsable du contrôle de l'assemblage de locomotives de manœuvre.

“Baume & Marpent est la première entreprise à m'avoir engagé. Je me souviens plus comment, si j'ai envoyé une lettre ou si j'ai été recommandé. Mon expérience à la force aérienne à l'URCA, basée à Bruxelles, a été déterminante.”

Quelle était la réputation de Baume & Marpent à l'époque ?

“Baume & Marpent n'était pas plus renommée qu'une autre entreprise. C'était une usine importante qui possédait un bureau d'études. Tout était fabriqué sur place sauf à la fonderie.”

Quels étaient les concurrents de Baume & Marpent ?

“Anglo-Franco-Belge, Ateliers de Familleureux, ils étaient nombreux. Les commandes de la SNCB étaient réparties entre différentes entreprises belges. La liaison était réalisée par la SNCB.”

Baume & Marpent était-elle une entreprise différente de ses concurrentes ?

“Baume & Marpent était une usine complète. Il y avait même une forge. Une de ses particularités était l'assemblage de voitures. Cette division aurait dû continuer mais l'entreprise avait obtenu la commande de tracteurs

pour un pays d'Amérique du Sud. Tous les moteurs avaient été achetés par Baume & Marpent en prévision et livrés. Cela a provoqué un trou important dans les finances.

“Il y avait une dizaine d'ingénieurs : le directeur, le directeur technique (Monsieur Ma) et un ingénieur commercial. De plus, dans l'atelier principal il y en avait trois, le chef de service de la mécanique et fonderie (qui en avait la fonction mais pas le titre) ainsi que trois dans le bureau d'études. Quand je suis arrivé, la fabrication devenait de plus en plus rapide. Pour la première fois, on travaillait à la chaîne.

“Dans le courant de l'année 1955, il a été décidé de créer une direction générale pour, selon moi, rechercher des débouchés à l'étranger. C'est cette direction générale qui a trouvé la commande de tracteurs. Cependant, elle n'avait pas d'action directe sur l'entreprise.

“La cellule commerciale était très faible. Il n'y avait qu'un ingénieur qui y travaillait. Il n'était aidé que par une seule secrétaire qui était d'ailleurs la même que celle travaillant pour le patron.

“Pour l'anecdote, les dernières locomotives à vapeur à avoir été fabriquées n'ont jamais quitté l'usine. Elles étaient destinées aux Indes. Le contrôle de qualité avait été confié aux Anglais. Ils n'ont jamais accepté la commande et ont été trop exigeants. Pour moi, c'était une vengeance car Baume & Marpent avait pris la commande à une entreprise anglaise.”

Rôle de Monsieur Pilette au sein de Baume & Marpent

Quel était votre rôle au sein de Baume & Marpent ?

“J'étais responsable de l'assemblage de locomotives de manœuvre. Les premiers jours où j'ai travaillé à Baume & Marpent, j'étais un peu perturbé car, partout dans l'atelier, j'entendais le mot "amour". Par après, j'ai appris que c'était le prénom du chef d'atelier qui était crié.

“Mon supérieur direct était le chef d'atelier principal qui était responsable de la fabrication de tous les éléments de chemin de fer et de l'assemblage des locomotives (soudure, etc.). Les autres responsables étaient les chefs des sections forge & mécanique. Au-dessus, il y avait le directeur technique, un Chinois, Monsieur Ma. Enfin, c'était le directeur qui habitait dans une maison à droite de l'usine.

“J'ai connu une évolution de ma fonction car mes deux supérieurs ont quitté l'usine avant moi. Pendant quelques mois, j'ai même occupé le bureau du directeur technique.”

De quelle manière les projets pour les Chemins de Fer Belges étaient-ils menés ?

“Les plans étaient réalisés par les Chemins de Fer. D'ailleurs, on ne peut pas parler de projet pour Baume & Marpent mais de commande car le cahier des charges est toujours exécuté par le client. C'était comme cela dans toutes les usines. On recevait uniquement les plans d'ensemble.

“En premier lieu, le bureau d'études fournissait les plans détaillés. Les pièces de fonderie étaient fabriquées à l'extérieur mais Baume & Marpent avait une section de fabrication de modèles en bois. Elle servait à former. Le principe était le suivant : on faisait cela dans une coquille en sable dans laquelle on fait couler la fonte.

“De petites pièces, comme les petits crochets, étaient commandées, les sièges en skay aussi. Les pièces de tôlerie passaient en section préparation. Un croquis de chaque pièce en était dressé. Tous ces croquis passaient à une section appelée traçage. Avec des pointes dures, on dresse sur les tôles la forme des pièces qui

sont découpées, pliées et soudées.

“Les pièces sont forgées par après. Elles étaient assemblées par soudure avec des rivets et des boulons. La réalisation des long-pans, la façade des wagons qui pouvait faire 25 ou 26 mètres de long, était une étape difficile. Les tôles étaient soudées sur toute la longueur et des déformations pouvaient apparaître à cause de la chaleur.

“Il était difficile de dresser cette façade. On faisait appel à des spécialistes, des dresseurs de long pan qui allaient d'entreprise en entreprise. On n'essayait pas de résoudre nous-mêmes ce problème car on pouvait rendre la structure inutilisable. Il y avait aussi une section électricité qui s'occupait de l'éclairage et du chauffage à vapeur. Même la peinture était réalisée sur place.”

[SUITE DANS LE PROCHAIN NUMÉRO]

Vande Vijver Guénaël,
Archiviste à l'Ecomusée régional
du Centre.

Ecomusée régional du Centre, fonds
Baume & Marpent, **Baume & Marpent,**
photo de la division d'Haine-Saint-
Pierre ou de Morlanwelz, circa 1940.





Photo : © Christian De Bruyne

Extraire est un cycle d'expositions qui met en lumière la force d'inspiration de la mine qu'elle soit exploitée ou épuisée. La mine a attiré et attire encore les imaginations.

Certaines veines de la sculpture, de la peinture, des arts graphiques, de la photographie et des arts de la parole puisent dans la mine leurs ressources : l'univers souterrain et minéral, les ruines d'une activité effrénée, les liens creusés entre les hommes, la fièvre des révoltes, le rythme d'une nuit au jour le jour, les lueurs des visages et des corps déformés par le travail etc.

Cette année, à partir du 30 mars 2006, la veine de la photographie s'ouvre sur l'ancien site minier du Bois-du-Luc.

Trois regards sont croisés : celui d'une Société, celui des photographes et celui d'une population.

Le **premier point de vue** est celui de la Société sur ses propres infrastructures, sur ses ouvriers et sur ses réalisations sociales. Ces images, extraites d'un fonds exceptionnel de négatifs sur verre conservé à l'Ecomusée régional du Centre remontant au début du XX^e siècle, livrent une image conquérante et fière de la mine.

Le **deuxième point de vue** est celui des habitants des corons, anciennes habitations construites et gérées autrefois par le charbonnage, qui répondent par le médium photographique à l'interrogation : quelle est (sont) le(s) image(s) du Bois-du-Luc ? Cette activité est l'occasion à l'Ecomusée de redéfinir, à l'abri des utopies culturelles, un de ses fondements : la participation citoyenne.

Enfin, le **troisième point de vue** est celui d'un artiste-photographe. Bernard Bay, Jean-Luc Deru, Christian De Bruyne, Alain Breyer, Christian Carez, Harald Finster, Christian Meynen, Michel Lefrancq, Olivier Navarre, Raymond Saublains, Carmine Tuccia, Luc Van Malderen,

Véronique Vercheval et d'autres artistes ont exploré le site à ses trois âges : quand la mine est fertile, quand elle est abandonnée, livrée à l'état de ruines et quand elle affronte les défis d'une reconversion. Ce sont des photographies des bâtiments, ces "sculptures anonymes" (Becher) qui, envahies par le silence de l'abandon, témoignent enfin de la beauté fonctionnelle qui sillonne une partie de l'architecture industrielle. Les ruines, cicatrices d'une tradition tectonique, montrent, par leur relation avec la nature, une image abstraite et cohérente de l'industrie.

Si les bâtiments occupent un angle de vue important, les mineurs, issus d'horizons colorés, posent au travail et après...quand sombre la mine.

Récoltant ces fragments, l'Ecomusée qui se veut être à l'image du territoire confrontera ces trois regards qui inondent nos vues de leur force.

Prix d'entrée : 3 €.



Photo : © Carmine Tuccia

Catalogue de l'exposition : *Carnet n°1 du cycle Extraire*, préface de Jeanne Vercheval-Vervoort (Archives de Wallonie).

Cycle de conférences (sur réservation) :

*** Jeudi 21 septembre 2006 à 18h30 :** *la ruine contemporaine en photographie : de la culture de la trace à la valeur symbolique. Un regard sur le phénomène d'entropie* par Lise Coirier (Pro Materia asbl, commissaire de l'exposition Label design.be au Grand Hornu Images)

*** Jeudi 19 octobre 2006 à 18h30 :** *Ecomusée, écho d'un territoire ?* par Yves Robert (Université Libre de Bruxelles)

Stages d'été : "Décris la mine"

Qu'est-ce qu'une usine ? Quels sont ses signes de reconnaissance ? Quelle est notre relation à l'objet, création artificielle ? Quelle est la perception de l'industrie aujourd'hui ? Que dit une ruine sur son passé ? Quelles sont les raisons qui conduisent l'homme à transformer le paysage ? Quelles sont les formes de l'industrie ?

Le Centre culturel régional du Centre (La Louvière) organisera les quinze derniers jours du mois d'août des stages créatifs pour les enfants autour de l'homme laborieux. Cet homme qui s'arme de moyens et de connaissances de plus en plus performants pour sculpter la nature à des fins industrielles. La conquête de nouveaux espaces (aériens et souterrains), la naissance d'un urbanisme à proximité des espaces de travail, la mise en place de réseaux de communication (voie ferrée et fluviale) ont

métamorphosé nos paysages. La perception par l'Homme de ces bouleversements donne lieu à des réflexions et à des créations intenses comme l'insistent les mouvements post-modernes qui ont exploré la relation artificiel/naturel (pop art, land art).

Tous les médiums seront réquisitionnés pour traduire l'environnement industriel dans ses rapports d'agressivité et d'harmonie avec la nature (peinture, dessin, modèles réduits, collages, reportages photographiques...).

Informations pour les stages : 064/21.51.21.

Consultez notre site internet (www.bois-du-luc.com) pour de plus amples informations.

Haoudy Karima,
Conservatrice f.f. à l'Ecomusée
régional du Centre

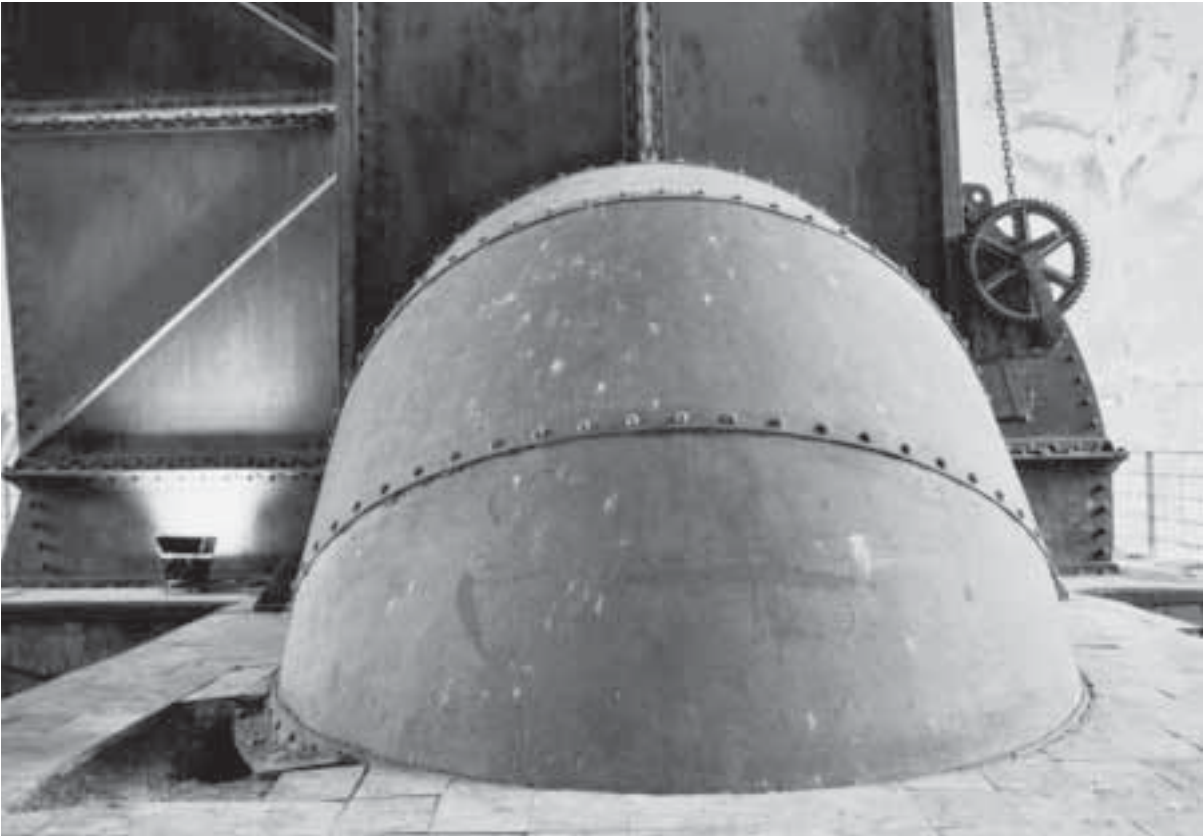


Photo : © Olivier Hotermans



Photo : © Musée royal de Mariemont (photo de Georges Vercheval)

EXPOSITION

A l'occasion du 50^e anniversaire de la Catastrophe du Bois-du-Cazier, du 70^e anniversaire de l'Hôtel de ville de Charleroi et dans le cadre des Journées du Patrimoine 2006 "Patrimoine et citoyenneté", le Musée des Beaux-Arts de Charleroi organise un événement dédié au monde ouvrier.

Celui-ci se déroulera du 7 septembre au 3 décembre 2006 et se divisera en deux volets :

- une exposition de **portraits du peintre Alexandre - Louis MARTIN** (né à Carnières en 1887 et mort à Couillet à 1954) ;

"Résonances profondes : portrait(s) du monde ouvrier"

- un **hommage aux anciens mineurs de Belgique** (photographies contemporaines, installations, vidéos)

Un espace didactique s'adressera plus particulièrement aux enfants.

Pour mener à bien cet événement, le Musée des Beaux-Arts de Charleroi est à la recherche de tableaux du peintre MARTIN représentant le monde ouvrier. Une mission photographique a en outre été lancée afin de recueillir une série de portraits actuels d'anciens mineurs.

Appel est donc lancé à tout qui posséderait des œuvres du peintre MARTIN ou qui connaîtrait des personnes possédant des œuvres de cet artiste. Contact : Barbara Allard, attachée scientifique. Tél. 071/86.11.35. E-mail : barbara.allard@charleroi.be

De même, si vous connaissez certains mineurs désirant participer à cette campagne photographique, vous pouvez leur faire prendre contact avec Monsieur Vincent Vincke.

Tél. : 0477/27.02.48.

E-mail :

vincent.vincke@hotmail.com

Bruno Guidolin

PUBLICATIONS

Le lait et ses dérivés, origines et essor d'une industrie

Publié à l'occasion de l'exposition temporaire de 2005 "Le lait dans tous ses états", à l'Ecomusée du Viroin, cet ouvrage retrace, dans un premier volet, les innovations techniques et les découvertes scientifiques qui ont permis l'essor d'une industrie laitière. L'écrémeuse centrifuge dans le domaine des techniques et les découvertes de la microbiologie sont à l'origine des filières de transformation du lait, produit très périssable et instable.

L'invention de la "turbine" a permis non seulement d'accélérer la séparation de la crème du lait, mais elle a également favorisé la multiplication des coopératives parmi les producteurs. La découverte des microbes a permis de contrôler les processus de matu-

ration du beurre et de maîtriser la fabrication des fromages.

L'association des producteurs laitiers en organisation coopératives pour réunir les capitaux nécessaires à l'acquisition de ces nouvelles machines et regrouper leur production est à l'origine des "laiteries à vapeur". Cette première forme de production de type industriel va connaître au 20^e siècle un essor considérable grâce à l'apport d'un flux continu de matière première ; elle va également permettre la fabrication normalisée des produits dérivés.

Au Sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse, dans la région des Rières et des Sarts, c'est très précocement que des associations de producteurs laitiers ou de propriétaires se sont constituées en Sociétés Coopératives ou anonymes pour créer des "laiteries à vapeur" où le lait était traité pour

fabriquer du beurre, le lait écrémé repartait dans les fermes pour l'alimentation du jeune bétail.

L'histoire mouvementée de ces laiteries au cours du 20^e siècle est évoquée par une abondante documentation complétée par des témoignages reproduits ici. De nombreuses illustrations émaillent le récit.

Jean-Jacques Van Mol

Le lait et ses dérivés, origines et essor d'une industrie. 224 pages, plus de 200 illustrations, impression en quadrichromie. Edition DIRE Treignes, 81 rue de la Gare – B-5670 TREIGNES. Prix de vente : 20 €. Tél 060/39.96.24.

Adresse électronique :
ecomusee@ulb.ac.be

Rouge métal : cent ans d'histoire des métallos liégeois de la FGTB



Dans le cadre de la commémoration de son centenaire, la Fédération des métallurgistes de la Province de Liège-Luxembourg a mandaté l'Institut d'histoire ouvrière économique et sociale (IHOES), basé à Seraing, pour rédiger une monographie relative à son histoire. L'IHOES est un centre d'archives privé reconnu par la Communauté française et il s'est déjà distingué en réalisant plusieurs livres qui abordent l'histoire sociale et économique de Wallonie (la grève des mineurs en 1932, l'immigration italienne, etc.). Rouge métal a été dirigé par Michel Hannotte, directeur du centre d'archives, malheureusement décédé avant la publication de l'ouvrage, assisté par les collaborateurs de l'Institut. Les différents auteurs ont également été aidés par le Comité scientifique, constitué à l'occasion de la réalisation de l'ouvrage, dans lequel figure des historiens spécialistes en histoire sociale comme Pierre Tilly, Eric Geerkens, Freddy Joris et Rik Hemmerijckx. Ce livre de 255 pages est richement illustré par des documents provenant essentiellement de l'IHOES, de la Form'action André Renard ou de l'AMSAB. Il se compose de cinq chapitres. Les quatre premiers abordent, par tranche de 25 années, l'histoire de la Fédération. Les chapitres sont rédigés selon une même structure. L'introduction évoque les grands événements économiques et sociaux de la période car "ils déterminent les contours de l'action de la Fédération". Après cette partie, les propos se

centrent sur les métallurgistes liégeois. Ainsi, la structure de la Fédération et les hommes importants sont abordés. Ensuite, les principales luttes menées sont analysées. Le premier chapitre est consacré aux prémices de la Fédération qui s'organise afin de lutter contre un régime qui exploite la classe ouvrière à outrance. Le second chapitre, intitulé D'une guerre à l'autre, montre une professionnalisation des structures avec l'apparition des mutualités. Le troisième chapitre s'intéresse à la figure marquante des métallurgistes, André Renard, qui permet à la Fédération d'occuper une place très importante au sein d'instances nationales comme la Centrale des Métallurgistes de Belgique (CMB). Le quatrième chapitre s'attache à l'évolution de la Fédération dans un contexte de crise économique. Les auteurs démontrent clairement que les métallurgistes FGTB de Liège mènent les grèves différemment que la CSC. Le cinquième chapitre est rédigé par José Verdun, directeur de la Form'action André Renard. Ce dernier s'intéresse au rôle joué par la Fédération dans la création d'un état fédéral belge. Le livre comporte également deux encarts réalisés par Rik Hemmerijck et Pierre Tilly. Le premier auteur cité aborde les différences qui existent entre communistes et socialistes tandis que le second étudie l'influence du Renardisme sur le syndicalisme à Liège de 1960 à nos jours.

Guénaël Vande Vijver

Rouge métal : cent ans d'histoire des métallos liégeois de la FGTB, Bruxelles, IHOES, 2006. - 255 p., ill.

Prix : 60 € (peut être commandé à l'IHOES ; tél. : 04/330.84.28).

Patrimoine et réaffectation en Wallonie



Faisant suite aux Journées wallonnes du Patrimoine, édition 2004, consacrées au Patrimoine et à sa réaffectation, cette publication puise quelques exemples significatifs de biens réaffectés du territoire wallon.

Ces sites sélectionnés, tout de même une septantaine (!), témoignent de la vitalité du secteur de la rénovation et de la réaffectation. A travers la diversité des environnements, des sites et des types de réaffectation (photographiés et expliqués), c'est toute la richesse culturelle et patrimoniale d'une région qui s'exprime, preuve d'une prise de conscience grandissante de l'intérêt de sauvegarder les traces de notre histoire.

Bruno Guidolin

Patrimoine et réaffectation en Wallonie/ sous la dir. De Jean-Patrick Duchesne et Pierre Henrion. - Namur : Région wallonne. Division du patrimoine, 2005. - 287 p. : ill. en noir et en coul., couv. ill. en coul. ; 31 cm. ISBN 2-87401-180-0.

Renseignements : Institut du Patrimoine Wallon - Rue du Lombard, 79, B5000 Namur - Tél. 081 654 154 ; Fax : (0)81 654 144. ipw@institutdupatrimoine.be ; prix : 40 € + frais de port (si vous le commandez à l'IPW), 40 € dans toutes les librairies.

Association sans but lucratif fondée en 1984

Siège social : Halles du Nord
Rue de la Boucherie, 4
B-4000 LIEGE (Belgique)
Tél. : 04/221.94.16 ou 17
Fax : 04/221.94.01
claude.gaier@museedarmes.be

Conseil d'administration

Président : Bruno VAN MOL
Vice-présidents : Jean-Louis DELAET
Claude GAIER
Secrétariat : A.S.B.L.Grand-Hornu Images
(Maryse WILLEMS)
Trésorier : Jacques CRUL
Membres : Jean DEFER
Claude DEPAUW
José DUPONT
Claude MICHAUX
Jean-Claude SCHUMACHER
Guido VANDERHULST
Guénaël VANDE VIJVER
Jean-Jacques VAN MOL

Bulletin périodique trimestriel

Publié avec l'aide de la Communauté Française

Abonnement annuel

Membre individuel effectif : 12,50 €
Associations culturelles : 18,50 €
Associations commerciales : 25 €
Membres protecteurs : 75 €
Cotisation à l'ASBL (sans la revue) : 2,50 €

A verser au compte 068-2019930-29 de Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles, Rue de Feneur 71 B-4670 BLEGNY

Editeur responsable

Claude GAIER
Rue F. Lapierre, 35/11
B-4620 FLERON
Tél. : 04/221.94.17
Fax : 04/221.94.01
claude.gaier@museedarmes.be

Secrétariat de rédaction

Guénaël VANDE VIJVER
Boulevard de la Sennette, 42
7190 Ecaussinnes
Tél. : 0475/33.49.28 ou 067/87.81.33
Fax : 064/21.26.41
gvdevijv@ulb.ac.be

Lionel VANVELTHEM
lvanvelthem@gmail.com

TABLE DES MATIERES

Editorial , par C. DEPAUW	2
Nouvelle : Colloque "De Rome à Marcinelle", par G. VANDE VIJVER	2
Etude : Le site Germain-Anglo à La Louvière..., par A. DEWIER	3
Reportage : Reportage aux usines SAFEA, par G. VANDE VIJVER	7
Ethno-témoignage : Interview d'Henri Pilette, ingénieur, par G. VANDE VIJVER	9
Exposition : Expo photo au Bois-du-Luc, par K. HAUDY	11
Exposition : Résonances profondes : portrait(s) du monde ouvrier, par B. GUIDOLIN	14
Publications : comptes rendus de J.-J. VAN MOL, G. VANDE VIJVER ET B. GUIDOLIN	14