

PATRIMOINE INDUSTRIEL

Bulletin périodique de l'A.S.B.L.

«PATRIMOINE INDUSTRIEL WALLONIE-BRUXELLES»



SOMMAIRE

<u>Articles et notes</u>	pp.
J.-L. PARMENTIER, <i>L'esprit des ingénieurs et des créateurs modernistes</i>	3
<i>Archéologie industrielle de la Sambre, à Charleroi</i>	13
J.-P. LENSEN, <i>Le patrimoine industriel à travers la presse</i>	18
G. VANDERHULST, <i>Pour que des savoir-faire ancestraux se forgent un avenir</i>	27
L. DENIS, <i>Ligny : Mini-Bassin minier au 19e siècle</i>	29
J.-J. VAN MOL, <i>Inventaire et priorités du patrimoine industriel immobilier en Wallonie et à Bruxelles</i>	38
<u>La photo du numéro</u>	41
<u>Publications</u>	42
<u>Informations et agenda</u>	49
<u>Protection</u>	51
<u>Vie de l'association</u>	53
<u>Courrier des lecteurs</u>	54

N'OUBLIEZ PAS VOTRE COTISATION : VOIR AU DOS DE LA COUVERTURE

Photo de couverture : Les briqueteries de Romedenne, construites vers 1870 et... rasées en 1986.

© I.P.M. / Namur

L'ESPRIT DES INGENIEURS ET DES CREATEURS MODERNISTES

Penser qu'en 1928, une auto pesant 1.400 kg, mue par un moteur de 2,3 litres développant 60 CV, "pouvait rouler à plus de 200 km/h" n'est pas absurde mais crétin !

Qu'un esprit peu critique puisse croire cette fable -qu'il me fut donné d'entendre lors d'une visite à notre nouveau Musée Mondial de l'Automobile- me paraît en revanche, tout à fait admissible : plus l'homme est ignorant, plus il est crédule. En l'occurrence, ce visiteur ne connaissait rien de la voiture incriminée; qu'importe, son auditoire, essentiellement féminin, lui était acquis. C'est ainsi que naît le mythe, réponse universelle, solution définitive aux équations mal formulées, aux problèmes mal posés, sécurité confortable de l'"Homo-touristicus".

Il n'en fut pas toujours ainsi. Il y eut une époque, récente, où l'homme comprit qu'il devait s'affranchir de ses mythes; le temps où naquit la machine.

Ce fut la révolution industrielle qui modifia radicalement les cultures occidentales, induisant les révolutions politiques et philosophiques. Les mutations s'accomplirent en profondeur et d'emblée, les cultures eurent à faire face à un hiatus historique.

Dès la fin du XIXe siècle -que l'on peut comprendre comme un temps d'amortissement de la tradition historique-, certains esprits prirent conscience de la transformation du monde et formulèrent, en théorie ou en pratique, les principes d'une existence nouvelle : la vie "moderne". Parmi ceux-ci, citons Adolf Loos. L'histoire mouvementée des premières années du XXe siècle atteste de l'opportunité des propos qu'il tenait en 1898 (1).

Les objets artisanaux et industriels cohabitent depuis la fin du XIXe siècle; les uns et les autres possédant des qualités et des défauts, il s'installe assez rapidement entre eux un état de concurrence. Les transformations de la société ne furent pas uniformes; des attitudes variables selon l'esprit, le rang ou la fortune des hommes ont induit une réflexion polémique à propos de ce nouvel environnement. S'ensuivit le chaos.

Seuls quelques historiens d'art suspects réussirent à grouper en deux camps les multiples inventeurs et créateurs qui firent connaître alors aux arts décoratifs, qui l'outrage, qui la félicité.

Aujourd'hui, nous ne pouvons plus trancher, force nous est de reconnaître tant en peinture qu'en sculpture ou en architecture, en mobilier, en automobile, en avion et autres machines, nombre de signes, d'indices, d'influences qui permettent de rétablir la continuité historique de cette période.

Les premières machines étaient laides et "mues par l'ha-leine de Satan". Afin de se les rendre plus aimables, l'homme les décora; comme "le sauvage tatoue sa piroque et sa rame" (2).

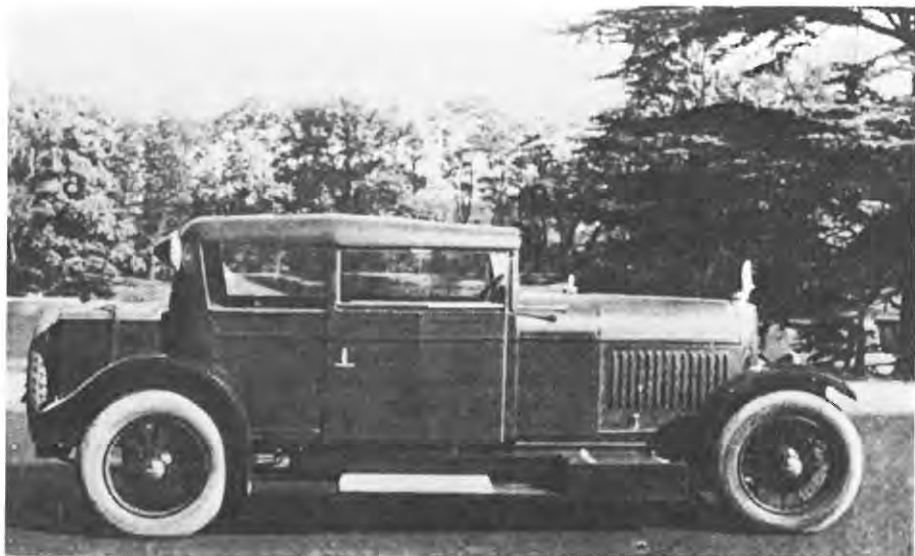
On fit de l'axe du volant d'inertie un entablement supporté par des colonnes doriques, les rayons des grandes roues devinrent des balustres. On se refusait, en somme, à reconnaître la machine comme un transformateur physique d'énergie. Puis, ces pratiques divinatoires n'influençant en rien le rendement, la machine fut peu à peu dépouillée de ses ornements grotesques. Avant la guerre 14-18, les constructions mécaniques s'étaient affranchies d'un décor que l'on savait inutile.

Vers le milieu du XIXe siècle, furent mis au point les premiers moteurs à huile lourde, puis les moteurs de type diesel et les moteurs à essence. Ceux-ci, d'un rendement à peu près équivalent à celui des machines à vapeur, avaient l'avantage d'être plus légers et n'étaient pas inféodés à une alimentation continue en eau et en combustible lourd. Cette nouvelle génération de transformateurs fut à l'origine de la révolution automobile, et ce sont principalement les automobiles et les avions qui, par leurs programmes spécifiques, jetteront les bases du modernisme.

Les contraintes statiques et dynamiques auxquelles doivent se soumettre les pièces composant une voiture automobile ou un avion, définissent un programme étroit, dans lequel la forme plastique de l'objet est en partie imposée. Qu'il s'agisse d'une culasse, d'une bielle ou d'un joint de cardan, chaque élément doit être conforme au programme. Cependant, plus l'objet est complexe, plus il fait intervenir de paramètres dans sa conception, moins il y aura de possibilités de le traduire plastiquement. Ce fait peut être démontré facilement en mécanique; il sera appliqué en architecture.

Un carburateur n'est pas une oeuvre d'art, c'est une "usine à gaz". Il lui faut mélanger un liquide à un gaz de la façon la plus homogène possible, dans des conditions de pression, de densité et de température sans cesse variables, afin d'obtenir des rapports de proportion fluctuants en fonction de la vitesse et de la charge du moteur. Au début de l'histoire de l'automobile, les constructeurs fabriquaient eux-mêmes ces éléments essentiels et les pannes étaient quotidiennes, voire considérées comme normales selon le type de voiture utilisé. Après la guerre 14-18, trois ou

quatre fabricants se spécialisèrent dans la construction de cette pièce, et les voitures françaises de cette époque étaient équipées de carburateurs Solex, Zénith ou Cozette. Les particularités des anciens dispositifs étaient rapidement apparues comme incompatibles avec leurs fonctions, le programme d'un carburateur est étroit.



*Fig. 1. La 14 CV Voisin de 1926. La première six cylindres de série produite par la Société Anonyme des Aéroplanes G. Voisin connut un succès considérable. Voiture moderne, elle était également d'un "goût exquis".
Le Corbusier et Joséphine Baker roulaient en 14 CV Voisin.*

La démarche du Corbusier fut identique, depuis le projet de maison Dom-ino (1914) jusqu'au Plan Voisin (1923) pour Paris. La solution qu'il n'aura de cesse de perfectionner est la réponse à un faisceau de questions perpétuellement affinées quant aux fonctions d'une rue, d'une place, d'une ville. La maison doit répondre à une série d'exigences techniques, pratiques, humaines et urbaines, constituant un programme infiniment plus complexe que celui d'un carburateur.

La "machine à habiter" répond à deux types de fonctions, les fonctions intérieures et les fonctions extérieures. Par les dimensions, les dispositions et les connexions de ses volumes, elle doit être habitée sans contrainte. Par son implantation urbaine, elle doit être liée à la dynamique de la Cité. Par la création d'ensembles, elle autorise l'installation d'équipements collectifs.

Un tel parti ne pouvait se satisfaire d'une modénature complexe et encombrante, ou d'une ordonnance classique dénuée d'intérêt. L'utilisation du "ciment armé", en plus de sa rapidité de mise en oeuvre, avait ouvert la voie à des recherches de stabilité des constructions qui récusaient les contraintes traditionnelles de l'architecture d'origine romaine. Dans ce nouveau système, le calcul, qui définit les points d'appui et le tracé régulateur, enrichi par cette nouvelle liberté structurelle, peut désormais servir de cadre à la composition pure. Les études que Le Corbusier mena pour aboutir aux "Suites rouge et bleue", sont d'un intérêt capital, car ces tracés harmoniques anthropocentriques dictent une organisation spatiale de l'architecture à la mesure de son utilisateur. L'architecture moderne est au service de l'homme, pas du Module.

Ces deux exemples attestent d'une démarche rationnelle de conception et de réalisation. Implicitement, le décor qui peut être interprété comme une extension métaphorique de l'objet auquel il s'applique, devient un obstacle à la vérité "scientifique".

Lorsque la question du programme est posée, il est impossible d'y répondre en usant du vocabulaire décoratif traditionnel. La solution d'un problème technique ne se trouve pas dans la nature, mais dans les mathématiques.



Fig. 2. L'avion Voisin de 1909 -modèle civil- est un ensemble de solutions techniques au problème du vol. Cet appareil procède d'une conception fondamentalement différentes de celle qui fut à l'origine de l'Avion d'Ader.

Lorsque, de 1904 à 1908, Gabriel et Charles Voisin mènent leurs expériences de vol tracté et plané, ils cherchent à construire des machines et non des "maquettes" d'oiseau. Leurs travaux, comme ceux du Cpt. Ferber, sont motivés par des lois physiques, vérifiées par calcul ou par expérience. Les solutions qu'ils adoptent, n'ont plus rien de comparable avec l'Avion d'Ader. Quoique l'appareil de ce dernier soit un objet éminemment technique, il était une reproduction à l'échelle, tant en dimensions qu'en poids, d'une roussette. Sa forme était naturelle et partant, les problèmes de stabilité qui lui furent fatals en 1897, s'expliquent par le fait que l'animal possède un centre nerveux de l'équilibre que ne pouvait avoir la carcasse de l'Avion (3).

La réussite du premier vol sur Avion Voisin, neuf ans plus tard, dépendit étroitement du fait que ces problèmes d'équilibre avaient été intégrés par la physique.

Cette démarche est caractéristique des modernistes de l'entre deux guerres; elle est appliquée tant en architecture qu'en mobilier ou en arts décoratifs. La forme d'un objet donné s'affranchira de fait du décor qui le recouvrait, afin de devenir simplement utile.

L'automobile roule, au début de ce siècle, à 40 ou 60 km/h et le paysage qui défile à cette vitesse devant les yeux des passagers n'est plus qu'une "Impression..."

L'avant-garde picturale du XIXe siècle, les expériences de Marey et de Muybridge, l'invention du cinématographe par les frères Lumière, du phonographe par Fabre, ont permis d'intégrer le temps et la vitesse à l'activité humaine, l'univers devient inconstant, tout est relatif (4).

La forme objective du raisonnement s'en est trouvée bousculée, la vérité était dans la science. La découverte presque brutale de la vitesse et de ses corollaires : l'action mécanique répétitive, la conscience de la relativité de notre perception se fit presque simultanément dans les domaines artistiques et techniques.

Cette nouvelle objectivité fut explorée rapidement par les courants d'avant-garde, des peintres futuristes aux néo-romantiques du cinématographe.

Dès lors que la réalité basculait, la forme des objets se devait de parler un langage nouveau, d'être à l'image de la science et des techniques. L'engouement fut général, il restait à faire une sélection.

Prenons l'exemple d'une bielle d'automobile : la pièce est estampée puis découpée, ensuite, appariée avec d'autres selon son poids. Pour fabriquer ainsi 2.000 bielles, il faut une matrice supérieure et une matrice inférieure, sculptées par des graveurs très qualifiés mais travaillant en dehors des contrain-

tes de la production, ignorant les cadences infernales et le bruit de l'atelier. Pour fabriquer 2.000 bielles semblables -dans des tolérances d'usinage identiques- en faisant appel à un forgeron, il faudrait une série de gabarits, d'équerres, et travailler des centaines d'heures dans le vacarme et la chaleur d'une forge mal adaptée. Afin d'obtenir un produit acceptable, il faudrait, en outre, revérifier toutes les cotes après usinage et rectification. De plus, la mise en forme du métal ne se fait pas aussi régulièrement à la main qu'à la presse mécanique.

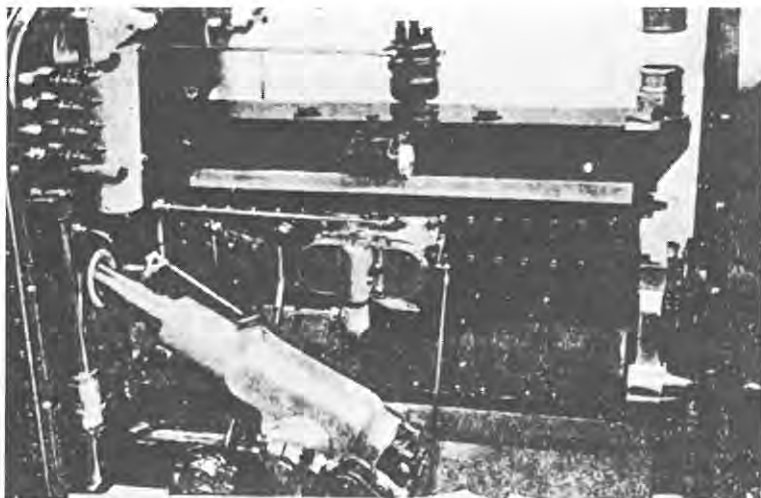


Fig. 3. Le moteur de la 24 CV Voisin de 1927, "grande soeur" de la 14 CV, témoigne, par ses lignes pures, d'une recherche esthétique qui ne laissa indifférent ni les mécaniciens ni les artistes.

Dès lors, la précision obtenue dans l'exécution mécanique reproduite à l'échelle de la série rend l'objet ainsi multiplié plus fascinant que l'oeuvre de l'artisan. En effet, une bielle choisie au hasard dans la production d'une forge donnée est identique, jusque dans sa structure, à n'importe quelle autre bielle produite par cette même presse. Cette pièce tend donc à rendre tangible la perfection mythique de l'objet qu'aucune intervention humaine n'aurait affectée.

Il convient d'établir une distinction entre les objets étudiés en fonction d'un programme judicieusement établi et possédant une forme plastique parfois peu satisfaisante, et les objets étudiés pour leur forme, dans certains cas, au détriment de leur efficacité propre. Quoique ces deux catégories souscri-

vent à une même esthétique technique, seuls les premiers sont "modernistes". Lorsqu'en 1920, les rédacteurs de "L'Esprit Nouveau" mènent combat pour valoriser l'objet industriel, c'est pour que les hommes en découvrent les bienfaits; la "vérité" attendue se trouvait alors dans l'épure de l'ingénieur.

La revue "L'Esprit Nouveau" fut fondée par Le Corbusier, qui deviendra le théoricien le plus autorisé du modernisme en France. Il appartenait à cette génération "d'ingénieurs" qui comme Gabriel Voisin, Ettore Bugatti, Henri Farman et même Clément Ader, avaient étudié les Beaux-Arts à l'Académie. Il n'y a donc rien d'étonnant à ce qu'il faille chercher dans la production de ces hommes les expressions les plus abouties de l'esprit moderne de cette période.

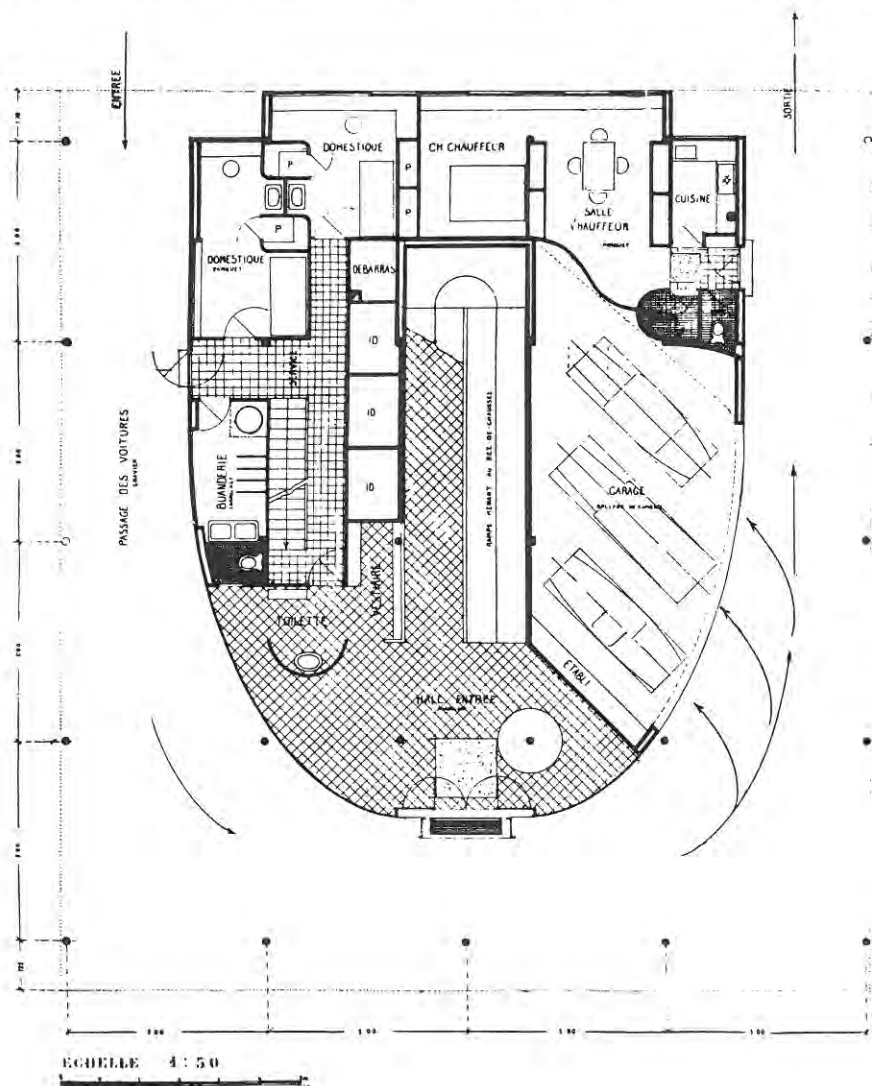
L'expression plastique de l'objet technique est géométrique; en épure, elle n'est que lignes, triangles, cercles, formes simples. Ces formes en elles-mêmes, ainsi que leurs combinaisons, créent des tensions, se dynamisent. De ces tensions naît le mouvement et partant, la vitesse. Usant des mêmes éléments, des courants tels l'Orphisme, le Futurisme, le Vorsticisme anglais ou le Stridentisme élaborent des allégories de la mécanique; ils installent un langage plastique neuf (5).

En architecture, le phénomène de la vitesse et du temps trouve dans la plupart des projets de l'entre deux guerres des solutions qui se fondent sur une même démarche. Pensons au Plan Voisin par Le Corbusier et Pierre Jeanneret, à la station-service par Gabriel Guevrékian, au Lingotto de la F.I.A.T. à Turin, ou à la Maison de verre par Pierre Charreau. Non qu'il faille comprendre ces oeuvres comme "cynétiques", mais simplement, elles intègrent la vitesse et le temps.

Le "Projet de Ville pour Trois millions d'habitants" se compose de séquences, d'unités d'habitation; ces unités sont instantanément reliées entre elles et forment des quartiers. Ces quartiers dépendent d'un centre qui focalise les échanges, les déplacements hors de la Cité, l'approvisionnement. Cette Cité est bâtie sur la vitesse et le temps, elle est rythmée par l'activité quotidienne de l'homme et par le cycle du soleil. Elle n'est plus implantée dans un environnement qui s'en accomode plus ou moins bien, elle est un élément qui s'insère dans le rythme du soleil et de la journée de travail. Elle est construite pour l'automobile et l'aéroplane aussi bien que pour la promenade. La Ville pour 3.000.000 d'habitants n'est pas un outil mais une machine qui capte la lumière et l'espace pour régénérer l'activité humaine, quotidiennement, perpétuellement.

Ainsi l'unité d'habitation de Marseille (1945-1952) est-elle belle en elle-même, mais inutile, incompréhensible au milieu d'une banlieue qui s'en est vaguement inspirée. Irrésistiblement, la "Maison du Fada" est récupérée, habitée par des "initiés", elle est un "Monument historique".

Il n'y eut jamais de mouvement moderniste en France au sens des "Werkbund" ou du "Bauhaus". Les membres de la S.A.D. qui firent sécession en 1930 et fondèrent l'U.A.M. n'étaient pas véritablement organisés; de plus, il y avait une pléiade de personnalités du monde des arts décoratifs et de l'architecture qui ne voulaient appartenir à aucune organisation, si peu structurée fut-elle. Cependant, les travaux personnels ont pu se rejoindre en certaines occasions, fortuites ou avouées. Ainsi en est-il de Gabriel Voisin, qui tout au long de sa carrière de constructeur d'automobiles, n'eut de cesse de défendre des



principes modernes en cette matière. Il participa pour moitié dans le prix de la construction du pavillon de L'Esprit Nouveau à l'Exposition internationale des arts décoratifs de Paris en 1925. Il semble qu'il ait entretenu des rapports privilégiés avec le monde de l'art et des arts décoratifs.

C'est à bord de la célèbre C11 14 CV "Sulky", que l'on découvre -en accéléré- la façade de la villa "Stein" à Garches, dans le film "L'Architecture d'aujourd'hui" (6). Cette voiture étonnante de modernité servit de module à la convexité du rez-de-chaussée de la villa Savoye à Passy : une courbe de 6,50 m permettait aux automobiles d'accéder au garage. Cette mesure est exactement la valeur du rayon de braquage minimum de la C11, voiture considérée comme tournant au plus court en 1927.

Voisin fabriquait des voitures modernes, à l'habitable lumineux, rapides et en parfait accord avec les théories modernistes développées par Le Corbusier. Il tenait lui-même, dans une publication trimestrielle de sa firme, des propos fort semblables à ceux de l'architecte. Il avait choisi la tâche de repenser l'automobile comme d'autres avaient repensé la maison. Certaines de ses voitures furent peintes dans la ligne "Simultanée" par Sonia Delaunay-Terk, la série "Ecossaise" est restée célèbre. Ces mêmes voitures qui contribuèrent, conjointement à leurs qualités techniques, à établir la réputation de la firme, étaient garnies de tissus de sellerie édités par Paul Poiret. Certaines carrosseries auraient été dessinées par Jean Patout, architecte, membre de la S.A.D. auquel Voisin fit appel pour la réalisation de sa villa de Boulogne vers 1928. Gabriel Guevrékian, architecte moderniste, élève de Rob Mallet-Stevens, avait utilisé vers 1928-1929, les quatre fauteuils d'une Voisin C11, pour en faire les sièges d'un salon-fumoir dans un appartement parisien dont il était chargé de la rénovation...

Page 10 :

Fig. 4. Plan du rez-de-chaussée de la Villa "Savoye" par le Corbusier (1929). L'accès des automobiles est prévu par la gauche, le rayon de la courbe est de 6,50 m. Pour la première fois, la notion de circulation fait intervenir l'automobile comme moyen de perception de l'espace bâti.

La technique et la modernité n'avaient pas de camp. Les oeuvres de tous les créateurs en étaient éprises, et si des divisions ont été trop clairement pressenties, c'est que le débat des idées était public. L'utilisation des médias dans un but de propagande artistique avait été découvert en 1909 par le fondateur du Futurisme, F.T. Marinetti, et cette forme de communication était également moderne.

Jean-Luc PARMENTIER

J.-L. Parmentier est l'auteur, en 1986, d'un fort bon mémoire de licence à l'Université Catholique de Louvain sur "1919-1939. Automobiles Voisin".

Adresse : Avenue du Duc Jean II, 78 - 1080 BRUXELLES.

- (1) A. LOOS, *Paroles dans le vide*, Paris, 1979.
- 2) *Ibidem*.
- (3) Rapport du Général Mensier sur l'accident survenu à l'Avion de Mr. Ader à Satory, le 14 octobre 1897.
- (4) G. SILK, *Automobile*, dans *Futurismo-Futirismi, Dictionnaire du Futurisme*, Paris, 1986.
- (5) *Idem*, *Orphisme, Futurisme, Vorticisme, Stridentisme*.
- (6) P. CHENAL, *L'Architecture d'aujourd'hui*, 1929 (Film).

ARCHEOLOGIE INDUSTRIELLE DE LA SAMBRE, A CHARLEROI

L'ASSOCIATION

L'a.s.b.l. "Archéologie Industrielle de la Sambre" (A.I.S.) a été constituée à Charleroi le 13 mai 1986.

Son objet social est la sauvegarde, la formation et l'étude du passé industriel, économique et social du Pays de Charleroi, sous toutes ses formes.

Il s'attache à la conservation et à la mise en valeur de vestiges industriels, bâtiments, documents ou archives, particulièrement significatifs pour une meilleure compréhension de l'évolution du milieu humain, social, culturel et économique régional.

Deux objectifs sont prioritaires :

- Faire participer la population régionale à un effort collectif de développement culturel dans le respect de l'orientation industrielle de cette population;
- Tendre à la création d'un écomusée régional qui se veut à la fois le musée de l'homme et de son milieu, de l'homme et de la nature, du temps et de l'espace, en même temps qu'un laboratoire et une école.

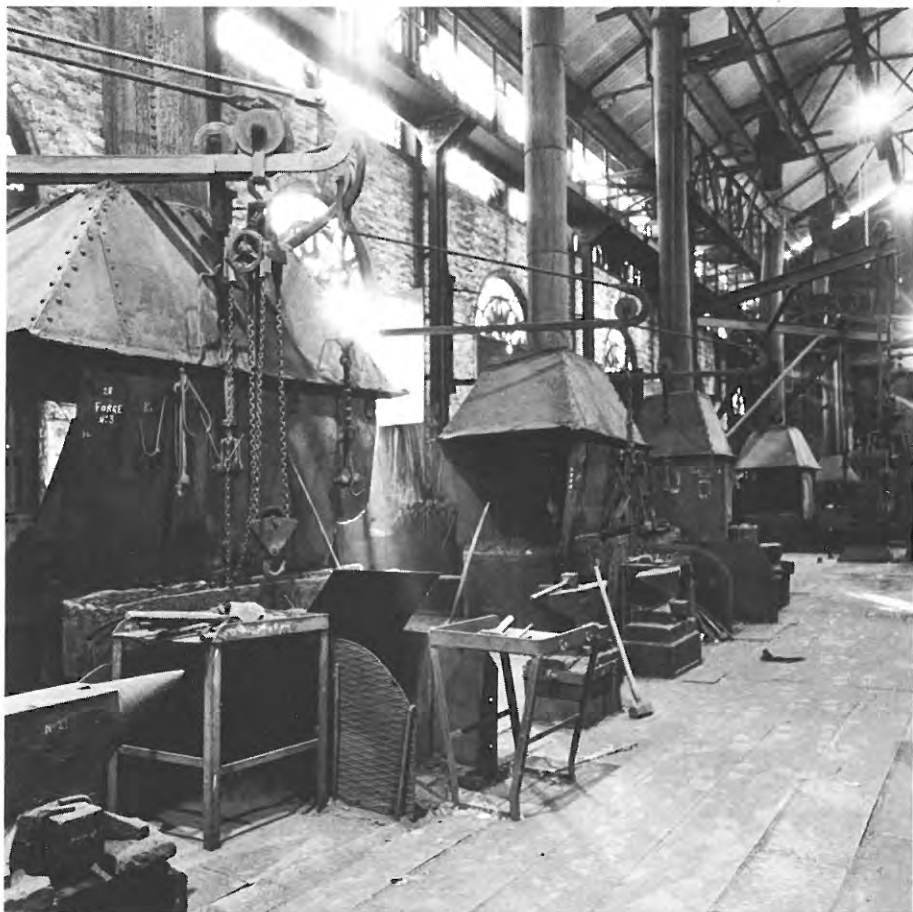
L'A.I.S. cherchera à diffuser le résultat de ses recherches et de ses réalisations sous la forme de publications, de conférences, de documents didactiques, d'expositions et de visites guidées.

Elle tient et considère comme ses premiers partenaires :

- la Ville de Charleroi, avec l'association du Cabinet du Bourgmestre, de l'Echevinat de l'Instruction Publique et de la Culture et de celui du Tourisme;
- à Cockerill-Sambre, la direction de la Communication et délé-gation aux Affaires Carolorégiennes;
- le Centre Hennuyer d'Histoire et d'Archéologie Industrielles (C.H.A.I.), a.s.b.l., constituée le 7 octobre 1975 à Haine-Saint-Pierre.

La forge

L'A.I.S. a comme point de départ un "coup de cœur" des membres associés pour une ancienne forge des usines de la Providence, route de Mons, à Marchienne-au-Pont. "Outil inappréciable pour la découverte du travail et du milieu industriel ancien, elle est, à elle seule, un musée vivant, admirable par l'authenticité que lui confère le bel ensemble de forges marécales".



Les bâtiments industriels dans lesquels s'insère la forge, face aux anciens grands bureaux de la Providence, forment un ensemble architectural remarquable, mis à la disposition de l'A.I.S. par Cockerill-Sambre.

Les bâtiments forment deux grands rectangles, la forge et un atelier, parallèles à la route de Mons, séparés par un hall transversal donnant accès aux grands halls de l'ancien Train 900 désaffecté. Le tout a une longueur de 110 mètres et une superficie de 2.000 mètres carrés. Le mur de briques rouges, le long de la route, est percé de 17 fenêtres en plein cintre grillagées ou vitrées. Le coeur de l'ensemble ne manque pas d'élévation (25 mètres de hauteur) et la grande entrée est surmontée de l'emblème, gravé dans la pierre, de l'ancienne société de la Providence : un oeil rayonnant dans un triangle.

La forge date de 1920, lorsque les usines de la Providence, démantelées par l'occupant allemand, furent reconstruites. Les fondations et une partie de l'outillage, cependant, sont plus anciennes et remontent à la création de la Providence, entre 1832 (le laminoir) et 1840 (les hauts fourneaux).

L'outillage est constitué principalement de 9 forges maréchales avec enclume et potence avec crémaillère, 3 pilons à air comprimé ou autonome, 1 stockage de fer avec la coupe, 1 matériel pour le recuit des chaînes, 1 installation de soudage, d'attelage par étincelage, 1 pont d'une capacité de charge de 1.500 kg, 1 rail avec chariots,... et des lots impressionnants d'outillage.

Étaient réparées à la forge, désaffectée en 1983, toutes pièces de haut fourneau, d'aciérie ou de laminoir, et particulièrement des chaînes, des crochets, des guides, des carcans... Mais y étaient aussi fabriqués pinces, marteaux, poinçons, burins, louches, attelages, étançonnages, etc.

"En soi, la conservation de l'outillage et des techniques anciennes du fer forgé est un noble but, mais il s'agit en plus de rendre une âme au fer forgé. Une équipe de prépensionnés et de pensionnés s'est engagée à redonner une vie à cette forge et à initier de jeunes compagnons aux techniques anciennes".

Première réalisation d'A.I.S., la forge sera à nouveau opérationnelle pour le mois d'octobre 1987, et son activité fera l'objet d'un rapport pédagogique.

Le musée

"Ce n'est ni défaitisme, ni passéisme d'envisager la création d'un musée de la sidérurgie et des fabrications métalliques, puisque c'est, parce que Cockerill-Sambre existe, parce que la Ville de Charleroi a réussi son assainissement financier, qu'un projet comme celui d'Archéologie Industrielle de la Sambre peut-être réalisé aujourd'hui". Tourné résolument vers l'avenir, Charleroi regarde désormais sans complexe son passé.

L'ancien atelier, à droite de la forge, d'une superficie de 1.000 mètres carrés, convient parfaitement à cette destination future de musée. Dans un premier temps, y seront simplement entreposés : cages finisseuses de laminoir, tours, machines outils, moteurs électriques, etc.



Fig. 6. La forge à gauche est le futur musée de l'A.I.S. à droite.

Dans un deuxième temps, ce musée complémentaire du Musée du Fer à Liège, ambitionnera de retracer l'histoire prestigieuse de cette industrie wallonne, à travers ses travailleurs, ses ingénieurs, les aspects techniques, économiques et sociaux, en collaboration avec les milieux concernés.

Le Musée de la Sidérurgie et des Fabrications Métalliques, avec la forge, prendra place, aux côtés du Musée du Verre à Charleroi, parmi les meilleurs témoins de l'histoire industrielle de la Wallonie. Le site est destiné à devenir un centre permanent d'animation autour de l'archéologie industrielle.

"Les leçons d'adresse, d'esprit d'invention, de ténacité dans la recherche de mutations positives que les générations précédentes nous ont données, renforcent notre optimisme et confortent nos espoirs. C'est le premier défi que relève l'A.I.S."

NB : Des passages de ce texte (signalés entre guillemets) sont empruntés au discours prononcé par le bourgmestre de Charleroi, M. J-Cl. Van Cauwenberghe, le 13 mai 1986, lors du lancement de l'opération.

Adresse : A.I.S., rue de la Providence, 134 -
6030 Marchienne-au-Pont.

LE PATRIMOINE INDUSTRIEL A TRAVERS LA PRESSE : DU MOIS DE FEVRIER 1986 AU MOIS DE JUIN 1986 (2)

Cette revue de la presse belge d'expression française vise à faire connaître à nos membres les différents articles qui sont relatifs à l'archéologie et au patrimoine industriels. Les diverses rubriques sont numérotées selon l'ordre de parution et un index géographique et analytique est repris en fin d'article.

REPRISES (NOUVEAUX ARTICLES DE LA PREMIERE LISTE)

6. LE HAUT FOURNEAU DE MARSOLLE - FOUILLES
Nouvelles campagnes de fouilles.
La Cité du 27/3/86 et du 5/6/86.
20. LA GARE D'ANVERS EST MALADE
Le Soir du 17/6/86.
28. L'ART VERRIER WALLON DE 1802 A NOS JOURS A BRUXELLES
L'exposition de retour de Paris est présentée à Bruxelles.
Le Soir du 14/10/85, La Cité du 27/8/85, La Meuse du 10/5/86, La Libre Belgique du 14/5/86, La Meuse du 15/5/86, La Cité du 30/5/86, La Libre Belgique du 17/6/86.
34. LES TRAMWAYS AU PAYS DE LIEGE - VOLUME 2 - LIVRE DE MM. LAMBOU ET RENARD
Un deuxième volume vient de paraître.
La Meuse du 10/3/86, La Libre Belgique du 19/3/86, Le Soir du 1/4/86.
52. EXPOSITION DU MAITRE VERRIER M. LELOUP
La Cité du 7/1/86, Le Soir du 1/3/86.
58. LA MEMOIRE OUVRIERE DE SERAING
La Wallonie du 23/1/86, La Libre Belgique du 3/4/86.
59. TERRILS MENACES A CHARLEROI /
La Cité du 10/5/86 et du 6/6/86.

AJOUTS (ARTICLES PARUS AVANT FEVRIER 1986)

69. IL Y A 125 ANS : BREVET D'UN MOTEUR A EXPLOSION PAR PIERRE LENOIR
Son village natal a fêté cet événement, tandis que des firmes fêtaient les 100 ans de l'automobile.

Le Soir du 14/8/85 et 4/9/85, La Libre Belgique du 27/8.
La Cité du 7/9/85, La Meuse du 14/1/86, La Libre Belgique
du 24/5/86.

70. L'ARCHEOLOGIE INDUSTRIELLE COMME OEUVRE D'ART AVEC LES
OEUVRES DE BERND ET HILLA BECHER

Au Musée d'Art Moderne de Liège, les oeuvres photographi-
ques de ces deux Allemands.

La Libre Belgique du 12/9/85, La Cité du 21/9/86.

71. CONSTANT LEFEBVRE, ROI DE LA PETITE REINE

Il ouvrait il y a 100 ans le premier atelier de construc-
tion de vélos en Belgique.

La Libre Belgique du 28/9/85.

72. LA LOUVIERE : LE THEATRE DESCEND DANS LA MINE

Fât Grisou raconte la vie des enfants dans les charbonna-
ges.

La Libre Belgique du 31/12/85.

NOUVEAUTES (ARTICLES PARUS DEPUIS FEVRIER 1986)

73. LE VITRAIL : UNE PUBLICATION DE CATHERINE BRISAC, DEUX
EXPOSITIONS A NAMUR ET A BRUXELLES (C.G.E.R.)

La Libre Belgique du 1/2/86, La Cité du 23/4/86, Le Soir
du 17/5/86, La Cité du 10/6/86, La Libre Belgique du
12/6/86.

74. INDUSTRIE TEXTILE A LEUZE

Retour en force de cette industrie séculaire de Leuze.

La Libre Belgique du 15/2/86.

75. ARCHEOLOGIE INDUSTRIELLE A GAND : LES ABREUVOIRS PUBLICS

La Fondation Roi Baudouin aide à replacer des abreuvoirs
publics dans le centre de Gand.

Le Soir du 21/2/86.

76. UN TERRIL S'AFFAISSE A NAMECHE

Le Soir du 22/2/86.

77. A SOUMAGNE : UNE BELLE-FLEUR A VENDRE

La Belle-Fleur du Bas-Bois de Soumagne est menacée.

La Cité du 22/2/86, La Meuse du 2/4/86.

78. A LIEGE LE SITE D'INTERCOM ET LES ATELIERS JASPAR EN RENO-
VATION

Une école sur le site d'Intercom et des commerces et des
maisons à la place des Ateliers Jaspar. Des projets circulent.

La Libre Belgique du 28/2/86 et du 26/3/86, La Meuse du 27/3/86, Le Soir du 1/4/86.

79. SIX RANDONNEES INEDITES POUR LA SNCB

Le Soir du 4/3/86.

80. A SOIGNIES, UN HALL A LA PLACE DES ANCIENNES TANNERIES VAN CUTSEM

Investissement de 13 millions pour cette rénovation.

La Cité du 5/3/86.

81. LE LIVRE BLANC N°3 DE LA COMMISSION FRANCAISE DE LA CULTURE EST PARU

La Cité des 12 et 13/3/86, La Libre Belgique du 12/4/86.

82. UN TRAMWAY TYPE PCC REVIENT AU PAYS APRES 25 ANS

L'association pour la sauvegarde du Vicinal a retrouvé un exemplaire du Tram-bateau.

Le Soir du 14/3/86.

83. UN MUSEE FERROVIAIRE A TREIGNES

Initiative du Chemin de Fer des Trois Vallées.

Le Soir des 14/3/86, 28/3/86 et 5/5/86.

84. A LA RECHERCHE DES BANCS PUBLICS BRUXELLOIS

La Cité du 14/3/86.

85. DESCENDRE SOUS TERRE A BLEGNY-TREMBLEUR

La Saison touristique va commencer pour ce complexe touristique.

La Cité du 14/3/86.

86. LES CONGES PAYES ONT 50 ANS

La Cité du 14/3/86.....

87. LA TEINTURERIE FRANCO-BELGE FERME SES PORTES A MOUSCRON

Le Soir du 15/3/86.

88. EXPOSITION A LA LOUVIERE : TOURNAISIS, TERRE DE CARRIERES

La Libre Belgique du 15/3/86.

89. EXPOSITION DE MODELISME FERROVIAIRE AU MUSEE DE HERSTAL

La Cité du 17/3/86, Le Soir des 21 et 22/3/86, La Meuse du 21/3 et du 15/4/86, La Libre Belgique du 25/3/86.

90. L'INDUSTRIE CHOCOLATIERE

La Meuse du 19/3/86.

91. LE SITE MINIER DE PLOMBIERE EN "JACHERE"

Trente hectares attendent un occupant...

La Cité du 20/3/86.

92. NOUVEAUX LOGEMENTS SOCIAUX A UCCLE...
Les annexes du Papenkasteel seront aménagés en logements sociaux.
La Libre Belgique du 21/3/86.
93. A MARBAIX, UN HOMME REND VIE AUX VOITURES A CHEVAUX
M. Nicolas restaure des voitures à chevaux.
La Libre Belgique du 24/3/86.
94. A TIRLEMONT, ON RAFFINE DEPUIS PLUS DE 120 ANS
La Libre Belgique du 24/3/86.
95. LE MUSEE BRUXELLOIS DE LA GUEUZE, RUE GHEUDE A ANDERLECHT
Le Soir du 25/3/86.
96. LE CORON DE GLAIN : UNE SOLUTION A SA RENOVATION
La Meuse du 26/3/86.
97. HISTOIRE DU TRANSPORT PUBLIC DANS LE TOURNAISIS
Un ouvrage et une exposition évoquent l'histoire du rail dans la région.
Le Soir du 29/3/86, La Libre Belgique du 2/4/86, Le Soir du 10/4/86.
98. L'ETONNANTE SAGA OUVRIERE JUIVE
Un livre de Nathan Weinstock, Ed. de la Découverte à Paris.
La Cité du 29/3/86.
99. L'HISTOIRE DU MOUVEMENT OUVRIER EN BELGIQUE
Série parue aux éditions Vie Ouvrière.
En Marche du 4/4/86.
100. DERNIERS VESTIGES CHARBONNIERS EN BASSE-SAMBRE : DETRUIITS
La Cité du 8/4/86.
101. SIX CERCLES D'HISTOIRE BRUXELLOIS SE DEFINISSENT
La Cité des 8, 9 et 10/4/86.
102. CENT ANS DE CHEMIN DE FER SUR LE PLATEAU DE HERVE, EXPOSITION AU CENTRE CULTUREL D'AUBEL
La Cité du 10/4/86.
103. LES ARTERES NAVIGABLES DE LA BELGIQUE
Le Soir du 12/4/86.
104. UNE USINE DE MEUBLES AVANT 1914 : CAMBIER A ATH
Le Liqueur du 11/4/86.
105. GEORGES DESIRONT AMOUREUX DE VIEILLES VOITURES
La Meuse du 12/4/86.

106. RECONDITIONNER LES LOCOMOTIVES AUX ETS. M. HALLET A SCLESSIN
La Libre Belgique du 12/4/86.
107. MUSEE DE LA FORGE A VENCIMONT
La Libre Belgique du 12/4/86.
108. DEUX NOUVEAUX VEHICULES AU MUSEE DES TRANSPORTS AU PAYS DE LIEGE
La Meuse et la Wallonie du 14/4/86, Le Soir et la Cité du 15/4/86.
109. DECOUVREZ LE CENTRE A L'ECOMUSEE DU CENTRE A BOIS-DU-LUC
Le Soir du 17/4/86 et du 3/5/86, La Meuse du 6/5/86.
110. LES CAHIERS DE LA FONDERIE A BRUXELLES
La Cité du 17/4/86.
111. LE CENTRE DE LA BANDE DESSINEE BELGE ABRITE DANS LES ANCIENS MAGASINS WAUCQUEZ, RUE DES SABLES A BRUXELLES
L'ouverture est prévue le 3 mars 1988.
La Libre Belgique du 17/4/86, La Meuse du 29/4/86.
112. EXPOSITION SUR EDOUARD HANNON, PHOTOGRAPHE ET INGENIEUR
Présentée au Botanique jusqu'au 25 mai 1986.
La Libre Belgique du 18/4/86, Le Soir du 7/5/86.
113. THEATRE AU CHARBONNAGE AVEC LA PORTE ERRANTE A BLEGNY-TREMBLEUR
Analyse d'un fait divers... dans un circuit peu habituel.
La Cité du 18/4/86, Le Soir du 23/4/86, Liège Université 4/86, La Libre Belgique du 2/5/86, Le Soir du 5/5/86.
114. RENCONTRE DE VIEILLES MOTOS A DISON ET A ANDENNE
La Libre Belgique du 24/4/86, Le Soir du 24/6/86.
115. LE CENTRE MALADE DE SES VICINAUX
Le Soir des 21 et 22/4/86.
116. TUBIZE, REAFFECTER LE SITE DE FABELTA ET DES ATELIERS METALLURGIQUES
La Cité du 26/4/86.
117. LES ANCETRES A L'HONNEUR AU 7e RALLYE DU CIRCUIT DE BRUXELLES
La Cité du 26/4/86.
118. A ST-NICOLAS DE TOURNAI, EXPOSITION SUR LE LIN
Jusqu'au dimanche 15 juin 1986.
Le Soir du 2/5/86.

119. OPERATION DU TOURING-CLUB : L'ANNEE DE L'ARCHEOLOGIE INDUSTRIELLE
Opération de cette année à la rencontre des témoins de l'histoire industrielle de notre pays.
Journal de Touring-Secours du 15/4/86, La Cité du 10/5/86.
120. LES ANNEES 60 - LES GOLDEN SIXTIES - EXPOSITION DANS LA REGION LIEGEOISE
La Wallonie du 24/4/86.
121. BORINAGE, ANNEE 60, VU PAR LE PHOTOGRAPHE JEAN-LOUP SIEFF
La Meuse du 2/5/86, La Libre Belgique du 3/6/86 et du 27/6/86.
122. AU PLAN INCLINE DE RONQUIERES : TOUTE L'HISTOIRE DE LA BIERE
La Cité du 6/5/86, Le Soir du 9/5/86.
123. UN FILM SUR LES ITALIENS "SOLDATS DE LA BATAILLE DU CHARBON"
Un film vidéo de Giovanni Lentini.
La Cité du 6/5/86.
124. CINQUANTIEME ANNIVERSAIRE DU MUSEE DES POSTES DE BRUXELLES
La Meuse du 7/5/86.
125. LE MOULIN A VENT DE WOLUWE SAINT-LAMBERT BIENTOT REMONTE
La Cité du 9/5/86, La Libre Belgique du 16/5/86.
126. EXPOSITION SUR NOTRE SOUS-SOL ET SES INDUSTRIES A L'ABBAYE DE MAREDSOUS
Le Soir du 9/5/86.
127. LES ANCIENNES FORGES DE LA PROVIDENCE, ECOMUSEE D'ARCHITECTURE INDUSTRIELLE
La Cité du 16/5/86.
128. EXPOSITION SUR LA BATELLERIE AU FOYER CULTUREL D'ANTOING
La Cité du 16/5/86, Le Soir du 2/6/86.
129. RECONVERSION CHARBONNIERE A MONCEAU-FONTAINE
Terrils et grisou, la nouvelle énergie wallonne.
La Libre Belgique du 17/5/86.
130. LE SITE SIDERURGIQUE DE MUSSON ASSAINI
La Libre Belgique du 20/5/86.
131. LES TROIS CHEMINEES DE LA POTERIE MONCEU DE LA LOUVIERE DEMOLIES
La Cité du 21/5/86, Le Soir du 23/5/86.

132. 31 MAI ET 1 JUIN NAMUROIS SOUS LE SIGNE DU RAIL
Le Soir du 24/5/86, La Libre Belgique du 30/5/86.
133. CRI D'ALARME POUR NOTRE PATRIMOINE
Il a été lancé lors d'un colloque de la KUL.
La Libre Belgique du 27/10/86.
134. SAINT-GILLES : UNE ECOLE DANS UNE USINE
La Libre Belgique du 29/5/86.
135. DEMOLITION DE L'ANCIENNE GARE VICINALE DE SAINT-HUBERT
La Cité du 31/5/86.
136. HISTORIENS ET CHEFS D'ENTREPRISES S'ASSOCIENT POUR SAU-
VEGARDER NOTRE MEMOIRE INDUSTRIELLE
La Cité du 3/6/86.
137. OPERATION CANAL PROPRE AU CHARBONNAGE DE CHERATTE
La Cité du 3/6/86.
138. ANIMATION DE LA BASSE-SAMBRE SUR LES CHARBONNAGES
La Cité du 3/6/86.
139. LA BIERE A CINEY DEPUIS LE MOYEN-AGE
Dans le numéro 71 de la revue du Cercle culturel cinancien.
La Cité du 9/6/86.
140. JE NE VEUX PAS ETRE LE MINISTRE DE L'ARCHEOLOGIE INDUS-
TRIELLE
Assemblée générale de l'U.W.E. et discours de M. Declety.
La Libre Belgique du 18/6/86.
141. LES FONTAINES DE WALLONIE ET BRUXELLES
Exposition des Amis du Musée de la Fontaine à Rebecq.
La Cité du 20/6/86.
142. FETE DE LA MUSIQUE AU GRAND-HORNU
La Cité du 20/6/86.
143. THEATRE A L'USINE UN SAMEDI SOIR A BEAURAING
Par l'ASBL Techniques d'expression.
Le Soir du 21/6/86.
144. LA CITE DES SCIENCES A LA VILLETTE A PARIS
Un ambitieux projet français.
La Libre Belgique du 23/6/86, Le Soir du 24/6/86.

145. LA FONDATION ROI BAUDOUIN A 10 ANS : UN CONCOURS SUR LE PATRIMOINE

La Cité du 17/6/86, Le Soir du 21/6/86, La Libre Belgique du 25/6/86, La Cité du 28/6/86.

146. LES VESTIGES D'UNE PROMENADE HOLLANDAISE : LE CANAL DE L'OURTHE

La Cité du 24/6/86.

147. INVENTAIRE PERMANENT DES LOCAUX INDUSTRIELS VACANTS A BRUXELLES

Revue Environnement du 7/86.

* * *

INDEX DES SUJETS (minuscule), DES LIEUX ET DES PERSONNES (MAJUSCULE)

Abreuvoirs (75) - ANDENNE (114) - ANDERLECHT (95) - Année touristique (119) - ANTOING (128) - ANVERS (20) - ATH (104) - AUBEL (102) - Banc (84) - B.D. (111) - BASSE-SAMBRE (100,138) - Batellerie (128) - BEAURAING (143) - BECHER (70) - Belle-Fleur (77) - Bière (95,122,139) - BLEGNY-TREMBLEUR (85,112) - BOIS-DU-LUC (109) - BORINAGE (121) - Brevet (69) - BRISAC (73) - BRUXELLES (28,73,81,84, 95, 101,110, 111,112,117,124,147) - CAMBIER (104) - Canal (137,146) - Carrières (88,126) - CENTRE (109,115) - Cercles d'histoire (101) - Charbonnage (59,72,77, 96,100,112,129,173) - CHARLEROI (59,127) - CHERATTE (137) - Chocolat (90) - CINEY (139) - Colloque (133) - Congés payés (86) - Coron (96) - DESIRONT (105) - DISON (114) - Exposition (28,52,70,88,89,96,112,120,121,122,126,128,138,141) - Fondation Roi Baudouin (75,145) - Fonderie (110) - Fontaine (141) - Forge (107,127) - Fouilles (6) - GAND (75) - Gare (20,135) - GLAIN (96) - GRAND-HORNU (142) - Gueuze (95) - HALLET (106) - HANNON (112) - Haut-Fourneau (6) - HERVE (102) - Intercom (78) - Italien (123) - JASPAR (78) - Juifs (98) - LA LOUVIERE (72,87,131) - LA PROVIDENCE (127) - LA VILLETTE (144) - LEFEBVRE (71) - LELOUP (52) - LENOIR (69) - LENTINI (123) - LEUZE (74) - LIEGE (34,70,78,108,110,146) - Lin (118) - Livre (34,58,73,81,97,98, 99,110,139) - Livre blanc (81) - Locomotive (82,106,108) - Logement social (92,96) - MARBAIX (93) - MAREDSOUS (126) - MAR-SOLLE (6) - Meuble (104) - Mine (91) - Modélisme (89) - MONCEAU-FONTAINE (129) - Moteur (69) - Motos (114) - Moulin (125) - Mouvement ouvrier (99) - MOUSCRON (87) - Musée (82,88,89,95,107, 108,111,124,127,141) - MUSSON (130) - MUSSY (69) - NAMECHE (76) - NAMUR (73,132) - NICOLAS (93) - Ouvrier (58,98,99) - PARIS (144) - Patrimoine (133,145) - Photographie (70,112,121) - PLOMBIERES (91) - Poste (124) - Poterie (131) - REBECQ (141) - Restauration/rénovation... (20,93,96,116,125,129,135,137,147) - RONQUIERES (122) - SAINT-GILLES (134) - SAINT-HUBERT (135) - Sciences (144) - SERAING (58) - Sidérurgie (130) - SIEFF (121)

- SOIGNIES (80) - SOUMAGNE (77) - Sous-sol (126) - Sucre (94) -
 Tannerie (80) - Teinturerie (81) - Terril (59,76,129)-Textile(74)-Théâtre
 (72,112,143) - TIRLEMONT (94) - Touring-Club (119) - TOURNAI
 (88,97,118) - Tramways (34,82,83,115) - TREIGNES (83) - TROIS
 VALLEES (83) - TUBIZE (116) - UCCLE (92) - U.W.E. (140) - VAN
 CUTSEM (80) - Vélos (71) - VENCIMONT (107) - Verre (28,52) -
 Vicinal (82,115,135) - Vitrail (73) - Voies ferrées (20,79,83,
 89,97,102,106,108,132,135) - Voies navigables (103,128,146) -
 Voiture (69,105,117) - Voiture à chevaux (93) - WAUCQUEZ (111)
 - WEINSTOCK (98) - WOLUWE-SAINT-LAMBERT (125).

Tous renseignements complémentaires ou demandes de copies sont
 à adresser à Jean-Pierre Lensen, rue de la Trairie, 8, 4540
 VISE (ou par contact téléphonique au 041/79.15.12 ext. 51 en
 journée ou au 041/79.44.90 en soirée).

JEAN-PIERRE LENSEN,
 Secrétaire de l'A.S.B.L.
 Société Archéo-historique de Visé
 et de sa région.

POUR QUE DES SAVOIR-FAIRE ANCESTRAUX SE FORGENT UN AVENIR

Ateliers de formation professionnelle à la rénovation de l'habitat bruxellois et à des métiers artisanaux

L'asbl LA RUE, mouvement d'éducation permanente et membre du P.I.W.B., a entrepris en 1985 la mise sur pied d'ateliers de formation professionnelle, d'une part en rénovation de l'habitat bruxellois, d'autre part en certains métiers artisanaux (fonderie de bronze et mi-ferreux, ferronnerie d'art avec travail à la forge, taille de la pierre manuelle).

Fondamentalement, il s'agit de contribuer à revitaliser les quartiers particulièrement défavorisés proches du site industriel des "Fonderies et Ateliers de la Cie des Bronzes" au Vieux Molenbeek.

Dans le cadre d'une zone de développement et d'un programme urbain et économique, culturel et social, il s'agit de créer des emplois à la suite de formations expérimentales non dispensées actuellement ni en région wallonne, ni en région bruxelloise.

Le Projet est du type Entreprise culturelle parce qu'il a un fort contenu culturel, lié à l'identité d'une région. Ces métiers ont fortement contribué à l'identité architecturale, urbanistique et industrielle de Bruxelles; ils ont un savoir-faire exceptionnel en voie de disparition et leur exercice contribue aussi à l'identité des travailleurs qui mettent en oeuvre ce savoir-faire. Ils leur procurent une satisfaction peu commune et un très bon rapport à la matière qu'ils transforment.

Ces métiers ont aussi une capacité rare de captation de l'attention de spectateurs, visiteurs et touristes, écoliers et adultes.

Ces formations s'imposent si l'on veut travailler à la protection du patrimoine architectural de la ville et prévoir son entretien et sa restauration.

Le projet est "Entreprise" parce qu'il prétend créer des emplois, soit par l'embauche de stagiaires par les entreprises bruxelloises existantes, soit par la création de l'entreprise répondant à l'analyse du marché et au projet culturel.

Il est "Entreprise" aussi quand il prétend déboucher sur un fonctionnement économique et commercial rigoureux, respectant les règles du marché.

L'ouvrier qui, en rénovation de l'habitat, en fonderie de métaux non-ferreux, en forge à chaud et en taille de pierre, est capable de "faire-main" et de valoriser la transformation des matériaux, est en voie de disparition accélérée. Bientôt n'existeront plus que des mécaniciens incapables de sentir la

matière, de la respecter, de la faire parler. Cette méconnaissance a comme conséquence des erreurs de choix de matériaux et de traitement de ceux-ci, réduisant leur longévité, leur résistance et leurs possibilités d'utilisation.

De manière générale, les formations proposées dureront environ un an et comprennent à la fois une formation générale et technique, et des stages en entreprise. Ceux-ci se déroulent de manière intermittente et s'intercalent entre les diverses séquences de la formation théorique.

L'Atelier s'organise selon trois axes complémentaires :

- muséographie : montrer les gestes en train de se faire;
- formation : transmettre le savoir-faire par la pratique du geste;
- production : créer des emplois, produire du neuf, être compétitif.

En fin de cycle, le stagiaire peut se voir octroyer un brevet d'aptitude dans telle technique, sanctionné par les moniteurs et les différents partenaires soutenant les ateliers de formation professionnelle. L'asbl LA RUE assure alors une aide à l'embauche ou un accompagnement à l'établissement éventuel d'indépendant.

Cette formule de formation originale paraît devoir s'imposer actuellement; elle doit s'établir en concertation avec les partenaires sociaux (patronat, enseignants, syndicats, pouvoirs publics).

L'asbl LA RUE étant "auteur du projet", assure le recrutement des stagiaires et moniteurs, le suivi pédagogique (programmes, encadrement, équipements par le biais de Comités du métier) et la gestion administrative et financière.

A ce jour, le projet des Ateliers de la Rue a reçu le soutien du Fonds Social Européen, du Ministère de l'Emploi et du Travail, de la Communauté Française.

L'agrération en "formation professionnelle d'entreprise" par l'ONEM vient d'être acquise.

La Région Bruxelloise a décidé de soutenir le Projet; les Conventions sont en cours de négociation.

D'intéressants contacts sont engagés avec les fédérations patronales et les syndicats.

L'association espère pouvoir démarrer ces Ateliers avant l'été 1987.

Guido Vanderhulst,
coordinateur.

Adresse : La Rue asbl, secrétariat : rue de la Colonne, 1 -
1080 Molenbeek (Tél.: 02/522.30.80).

LIGNY : MINI-BASSIN MINIER AU 19e SIECLE

Une analyse du sous-sol de ce village du canton de Gembloux en révèle les richesses minières (1).

Sur la rive droite de la Ligne, ruisseau qui traverse la localité d'ouest en est, le fond du terrain contient en abondance du minerai de fer de toute première qualité. De l'autre côté (Brye, Sart Mallet), le fond du terrain est composé de schiste et de gravier.

Dans la zone Pont-Piraux, baraque Riquette, Coyaute, Au Greffier, existent d'importants filets de plomb jusqu'à la grand'route Charleroi-Tirlemont. Au-delà de cette route, il y a de la dolomie jusqu'à Boignée vers Balâtre.

A Garion, le long de la route de Velaine-sur-Sambre, on trouve une butte de calcaire noir clair qui serait très bon pour la chaux et même la pierre de taille grossière.

Un autre gisement de calcaire beaucoup plus important, mais de pierre bleue, allant jusqu'à 27 mètres de profondeur et comptant 57 "bancs" différents, traverse l'ouest de la commune depuis la chapelle Sainte-Barbe, aux confins sud-ouest, pour se prolonger jusqu'à Wagnelée en passant par Saint-Amand.

Le long de ce gisement, existent en plusieurs endroits, notamment "Au vieux bureau", des bancs de terre plastique de multiples variétés, telles que terre réfractaire maigre résistante à plus de 1000 degrés de température, terre à carrelages se cuisant en fond bleu pour la fabrication des carreaux céramiques et des briques blanches de façade rouges, terres réfractaires maigres propres à la fabrication de briques ordinaires pour brasseries, chaudières, fours à pain, etc. et terre maigre, très rare en Belgique, pour glaceries, verreries et gobeletteries.

En fait, on a exploité à Ligny des fosses à houille du 17e au 19e siècle, des carrières de pierre bleue dite "petit granit" de temps immémorial jusqu'en 1914 (2) et des gisements de terres plastiques de 1855 à 1935 (3) ainsi que des mines de fer. C'est de cette dernière industrie que le présent article tente de retracer l'histoire.

Cette activité, concurremment à celle des carrières de petit granit, contribua d'une manière décisive au développement rapide que connut la commune de Ligny dont la population doubla de 1842 à 1910, passant de 1018 à 2035 habitants.

I. Les mines de fer

Le nord de la province de Namur présentait, au début du 19^e siècle, d'importants dépôts métallifères circonscrits par une ligne passant par Namur, Suarlée, Temploux, Spy, Onoz, Saint-Amand, Tongrinne, Mazy, Emynes, Marchovelette, Vezin, Marche-les-Dames et la Meuse jusqu'à Namur.

Les mines de fer de Ligny étaient sans conteste les plus importantes sous le triple rapport de la richesse, de la facilité d'extraction et de la qualité. Les amas exploitables y étaient au nombre de 37 dont les 10 gîtes particulièrement rentables dont nous donnons ci-dessous quelques caractéristiques.

Dénomination	Epaisseur		Propriétaire
	Mort terrain	Minerai	
Vieille Carrière	10,44 m.	2,05 m.	Société des Carrières de Ligny
Sainte-Face	8,70 m.	3,48 m.	Conseil de fabrique de l'église de Ligny
Terre aux Pauvres	5,51 m.	5,22 m.	Anselme Leclercq à Ligny
Baty Sainte-Barbe	11,02 m.	5,22 m.	
Dessus de la Ferme	5,22 m.	5,80 m.	J. Dewinter à Tongrinne
Greffier	17,69 m.	9,86 m.	Norbert Lambert à Ligny
Terre Bartia	9,28 m.	5,22 m.	J.-J. Denys à Ligny
Al Tombe	9,57 m.	5,51 m.	Hérit. de J-B. Vassart à Ligny
Sainte-Barbe	11,89 m.	15,66 m.	Lebrun à Ligny
Garion	17,11 m.	4,06 m.	
A Tongrinne, on trouve 25 amas dont 4 gîtes principaux :			
Six bonniers	15,08 m.	5,22 m.	
Trois bonniers	7,25 m.	3,48 m.	
Bois de Roux n°1	5,80 m.	4,35 m.	
n°2	5,80 m.	4,35 m.	

A Boignée, 8 amas sont repérés dont le gîte principal était celui de la "Terre Tourneur", exploité à ciel ouvert en raison du peu d'épaisseur (0,30 m.) du mort terrain.

Les mines de fer de Ligny, découvertes en 1829, ne furent mises en exploitation que vers le milieu de l'année 1836. L'accroissement de la production en fut très rapide à tel point que pour les années 1845, 1846 et 1847, la quantité de minerai extraite s'élève à 179.000 tonnes.

Cette matière première approvisionnait surtout les hauts-fourneaux du bassin de Charleroi (Couillet, Monceau, Montigny et Châtelet). Une certaine quantité allait cependant vers le bassin de Liège (hauts-fourneaux de l'Ourthe, de Sclessin et de l'Espérance) (4).

Le 29 mai 1829, MM. le baron Louis de Cartier d'Yves, maître de forges à Yves, Jean-Joseph Denys, cultivateur à Ligny et Félix-Joseph Février, notaire royal à Sombreffe, adressèrent à Messieurs les Députés des Etats de la province de Namur une pétition tendant à :

"... Obtenir une concession de mines de fer dans les communes de Ligny, de Tongrinnes et de Sombreffe, limitée comme suit : en partant du point A; clocher de l'église de Ligny, la ligne se rend directement à la chapelle St-Antoine, point B; de là, directement sur le clocher de Sombreffe, point C; de ce point, une ligne droite sur le clocher de l'église de Tongrinnes, point D; de là en ligne directe au coin sud-est de la terre appartenant aux enfants Darmont, point E; de ce point, suivant la limite cadastrale de la commune de Tongrinnes qui la sépare de celle de Boignée, allant vers l'ouest jusqu'au point F; contact des communes de Tongrinnes, Ligny et Boignée; de ce point par une ligne directe, à l'angle sud de la terre Jean-Lambert Mouchet, appelée terre "de la grosse tombe", marquée de la lettre G; de G à H, chapelle "d'Alsint" et finalement, retourner directement au clocher de l'église de Ligny, point de départ" (5).

Une autre pétition fut formulée peu après par la Société Cockerill, Willmar et Pastor réunis.

Ces deux premières requêtes furent rejetées le 23 septembre 1830, sur rapport défavorable de l'Administration des Mines qui estimait :

"... qu'il n'est pas suffisamment démontré que les gîtes métallifères qui peuvent se trouver dans l'étendue de cette demande soient concessibles" (6).

Le 14 septembre 1829, nouvelle demande de MM. Jean-Baptiste Everarts, bourgmestre et Ferdinand-Marie-Michel Deny à Ligny tendant :

"... à l'octroi d'une concession de mines de fer existant sur une partie du territoire de la commune de Ligny bornée comme suit : en partant du clocher de l'église de Ligny, point A; la ligne se rend à la chapelle "d'Alsint", point B; de cette chapelle, à l'angle sud de la terre Jean-Lambert Mouchet appelée "terre de la Grosse Tombe", point C; de là, au point de jonction des communes de Ligny, Tongrinnes et Boignée, point D; de ce point, suivant la limite cadastrale de Ligny, entre les communes

de Boignée, Keumiée, Wanfercée-Baulet, Fleurus, Saint-Amand, Bry et Sombreffe, jusqu'à l'angle ouest de la terre qui touche le chemin de Ligny à Sombreffe, appartenant à Jean Squilbeck point E; de ce point, elle retourne à A, clocher de l'église de Ligny, point de départ".

Les sieurs Willmar, Cockerill et Pastor firent opposition à cette demande qui fut rejetée pour les mêmes motifs que les précédentes, conformément aux conclusions du rapport du 14 septembre 1830 de l'Administration des Mines (7).

Le 11 janvier 1830, une autre pétition fut introduite par MM. Cockerill, G. Pastor et Willmar frères demandant une concession de mines de fer sur le territoire des communes de Ligny, Tongrinnes, Sombreffe et Balâtre. Nous n'avons pas trouvé trace du sort qui lui fut réservé (8).

Le 4 novembre 1845, furent publiées les :
"conditions de la location par adjudication publique du bureau de bienfaisance, des propriétés appartenant aux pauvres de cette commune, situées au même lieu, pour l'extraction du minerai de fer".

Ces propriétés étaient les suivantes :

1. Pièce de terre, campagne Sainte-Barbe, contenant 50 a., 93, occupée par Everarts,
2. Pièce de terre, "aux Scavées", 21 a., 32, occupée par Everarts,
3. Pièce de terre, campagne Sainte-Barbe, 81 a., occupée par Delchambre,
4. Pièce de terre, à la campagne des Stages, 55 a."

Elles furent adjugées aux sieurs Pierre-Joseph Gille, mineur à Marchovelle et Jean-Joseph Ruth, facteur de la société anonyme des Hauts Fourneaux de Scassin à Namur.

Les mêmes terres furent remises en adjudication le 8 septembre 1852.

Toutefois, un brouillon de lettre, daté du 21 septembre 1859, sans indication de destinataire ni de signataire nous apprend que :

"... MM. Everarts et Forêt, adjudicataires de l'exploitation de minerai de fer qui pourrait se trouver dans les terres des pauvres de Ligny n'ont encore rien versé à ce jour au bureau de bienfaisance de Ligny pour la caisse de prévoyance. Je crois devoir vous faire remarquer que tous les travaux de recherche faits jusqu'à ce jour ont été sans résultat, n'ayant trouvé aucun minerai" (9).

Le Conseil de fabrique de l'église de Ligny, de son côté, sous la date du 6 avril 1859, prie la Députation du Conseil provincial :

"... d'autoriser l'exploitation par adjudication publique, du minerai de fer qui peut se trouver" dans les terres suivantes lui appartenant :

1. terre dite Sainte-Face, occupée par Everarts, 21 a., 59
2. terre dite "Garion", occupée par Gérôme Lebrun, 59 a., 56
3. terre "du sentier de Velaine", occupée par Moucher, 83 a., 63
4. terre à la chapelle Sainte-Barbe, occupée par Anselme Leclercq, 52 a., 83
5. terre "au Tienne", occupée par Everarts, 80 a., 86" (10).

La Société de l'Espérance à Seraing était aussi concessionnaire d'une mine de fer à Ligny, car le procès-verbal de la séance du Conseil communal du 24 avril 1861 renseigne que cette firme dégradant les chemins par le transport de minerai, il demande l'autorisation d'estimer contre elle en justice (11).

L'exploitation la plus importante semble être toutefois les Minières de la Société de Montigny-sur-Sambre qui possédaient à Ligny au moins deux sièges d'extraction. En effet, pour ce qui la concerne, nous relevons, en date du 2 novembre 1872, l'autorisation d'installer une chaudière et une machine à vapeur à la Tombe et le 7 avril 1874, sur demande de M. Darquenne, directeur, celle d'établir au lieu-dit "Tourne-en-Pierre", sur un terrain appartenant à M. le comte de Blancmesnil, une chaudière à vapeur de 25 chevaux et une machine à vapeur de 12 chevaux (12).

D'après un document du 23 mars 1870, il apparaît que des mines appartenaient également à M. Mineur et à la Société anonyme des Hauts Fourneaux et Usines du Midi de Charleroi à Marcinelle. (13).

La dernière concession, au 19^e siècle, dont nous avons connaissance est celle accordée à la famille Everarts en mai 1861. (14)

Nous pensons qu'il est intéressant de citer ici quelques faits corrélatifs aux exploitations minières.

- Dans une mine située "Au Greffier", probablement celle de Norbert Lambert, qui pouvait avoir une profondeur de plus de 25 mètres, survint, avant 1856, un grave accident. Un dimanche, tandis que des ouvriers y travaillaient, un malheureux coup de pioche fit jaillir une source tellement abondante que les ouvriers, surpris dans leur travail, ne purent remonter à temps des galeries. On appela au secours et on requit le ministère du curé de Ligny, l'abbé Pasleau. Hélas, ce fut en vain que les pompes fonctionnèrent; les galeries furent rapidement inondées et jamais on n'en put retirer les victimes. Depuis lors, l'endroit a porté le nom de "Aux hommes perdus".

- En date du 16 octobre 1855, une assemblée du Bureau de Bienfaisance et du Conseil communal convoquée en vue de rechercher les moyens de venir en aide à la classe ouvrière durement éprouvée par la cherté des denrées alimentaires, constate qu'"ils ont l'avantage de voir la classe ouvrière occupée entièrement aux travaux de mines et carrières qui existent dans la commune et on a lieu d'espérer qu'ils ne se ralentiront point". (15)

- Dans sa séance du 17 février 1859, le Conseil communal regrette que des enfants de 10 à 12 ans sont occupés aux travaux des mines et carrières. (16)

- En sa séance du 15 octobre 1870, le Conseil communal de Ligny décide de réclamer une subvention aux sociétés qui dégradent les chemins de la commune par le transport de minerai. Cet impôt s'élèvera à 600 francs par an et par usager, à dater du 1er janvier 1869. (17)

- On signale en 1870, sans en retrouver la date, une grève des mineurs de fer tendant à faire renvoyer des travaux quatre ouvriers étrangers à la commune. Le procès-verbal établi par la brigade de gendarmerie de Sombreffe signale à ce propos que :

"... Un attroupement s'était formé aux minières de Ligny pour empêcher quatre ouvriers étrangers à la commune de travailler aux dites minières... il nous a déclaré qu'aujourd'hui vers 4 h. 30 du soir, environ 100 ouvriers de Ligny avaient circulé sur les travaux et défendu à quatre ouvriers étrangers à la commune de travailler en les menaçant de leur casser la gueule le lendemain s'ils travaillaient encore". (18)

Si l'on considère les dates citées ci-avant et les renseignements que m'ont procurés les plus âgés des habitants de la commune, notamment M. Henri Renard, secrétaire communal de Ligny de 1925 à 1956, dont le père avait exercé les mêmes fonctions de 1885 à 1925, on peut situer la disparition des mines de fer de Ligny dans le dernier quart du 19e siècle.

Toutefois, au siècle suivant, deux autres demandes de concession furent encore introduites auprès de l'Administration communale de Ligny : l'une, le 30 août 1912, par M. Arthur Marin de Montigny-sur-Sambre dont l'exploitation prit fin vers 1915; l'autre, le 9 décembre de la même année, par la Société anonyme "Entreprises Minières de Gembloux", qui ne paraît pas avoir comporté de suite. (19)

II. Les lavoirs de minerai

L'exploitation des mines de fer entraîna naturellement l'établissement de lavoirs où le minerai était épuré avant d'être dirigé vers les usines transformatrices.

Les premiers lavoirs furent autorisés en 1837 :

- le 20 février, à Jean-Baptiste Everarts, bourgmestre "pour quatre lavoirs destinés au lavage du minerai de fer" (20)
- le 5 juillet, à François Lambert, cultivateur à Ligny, "pour deux lavoirs au "Bois du Loup", propriété qu'il exploite au titre de son épouse" (21).
- le 9 juillet, à Jean-Joseph Denys, cultivateur à Ligny, en vue d'"établir trois lavoirs destinés au lavage du minerai de fer dans une propriété dépendant de son exploitation, située à l'endroit dit "Grand cortil" (22).

D'autres concessions furent accordées en 1838 :

- le 5 mars, à Mme Marianne Mercx, veuve d'Emmanuel Lebrun, cultivateur à Ligny, "pour deux lavoirs dans sa prairie située "aux Boscayes" sous Ligny" (23).

- le 31 octobre, à François Mouchet, cultivateur à Ligny, "pour deux lavoirs dans sa prairie dite "du Moulin" (24).

Le 1er juin 1840, Jean-Baptiste Reumont, maître de carrières, et consorts à Fleurus reçoivent "l'autorisation d'établir trois lavoirs à mines de fer, dans leur carrière à "la Tombe", sous la commune de Ligny" (25).

Le 1er septembre 1853, Victor Everarts de Ligny et consorts furent autorisés "à établir une machine à vapeur au-dessus de la ferme de la dame Veuve Everarts, destinée à l'épuisement des eaux pour l'exploitation du minerai de fer et le lavage" (26).

III. Le plomb

Nous ne citerons ce métal que pour mémoire, car les deux seules tentatives connues pour trouver du plomb à Ligny sont restées sans résultat.

Sous la date du 16 avril 1806, un arrêté du préfet Pérès, du département de Sambre-et-Meuse, autorisait Thomas Briart, pharmacien à Namur, à faire la recherche d'une mine de plomb dans les communes de Ligny, Sombreffe, Mont-sur-Sombreffe, Tongrinne et Tongrinelle.

Le 6 août 1808, le maire de Ligny informait le préfet du département de Sambre-et-Meuse "que le sieur Jean-Baptiste Everarts, de sa commune, fait enfoncer dans une terre se trouvant dans sa commune, appartenant à Jean-Baptiste (illisible) de Sombreffe pour tirer et extraire de la mine de plomb". Il demande des instructions quant à l'attitude qu'il doit prendre.

-
- (1) BODART, F. *Etude sur le sous-sol de Ligny*.
 - (2) DENIS, L. *Histoire de la Commune de Ligny*, Ligny 1978.
 - (3) *idem*.
 - (4) RUCLOUX, F.A.J. *Notice sur les dépôts métallifères du nord de la province de Namur*, in "Annales des Travaux Publics de Belgique", t. IV, Bruxelles, 1849-50.
 - (5) Archives de la province de Namur (1814-1830), cote 82, aux Archives de l'Etat à Namur.
 - (6) *idem*.
 - (7) *idem*.
 - (8) *idem*.
 - (9) Administration communale de Ligny - Archives diverses.
 - (10) *idem*.
 - (11) Administration communale de Ligny - Registres aux délibérations du Conseil communal.
 - (12) *idem*.
 - (13) *idem*.
 - (14) *idem*.
 - (15) *idem*.

- (16) idem.
- (17) idem.
- (18) BAYER-LOTHE, J. *Documents relatifs au mouvement ouvrier dans la province de Namur, au XIXe siècle*, Louvain, 1967.
- (19) Administration communale de Ligny - Registres aux délibérations du Conseil communal.
- (20) Administration communale de Ligny - Registre aux délibérations du Collège des mayeur et échevins.
- (21) idem.
- (22) idem.
- (23) idem.
- (24) idem.
- (25) idem.
- (26) idem.

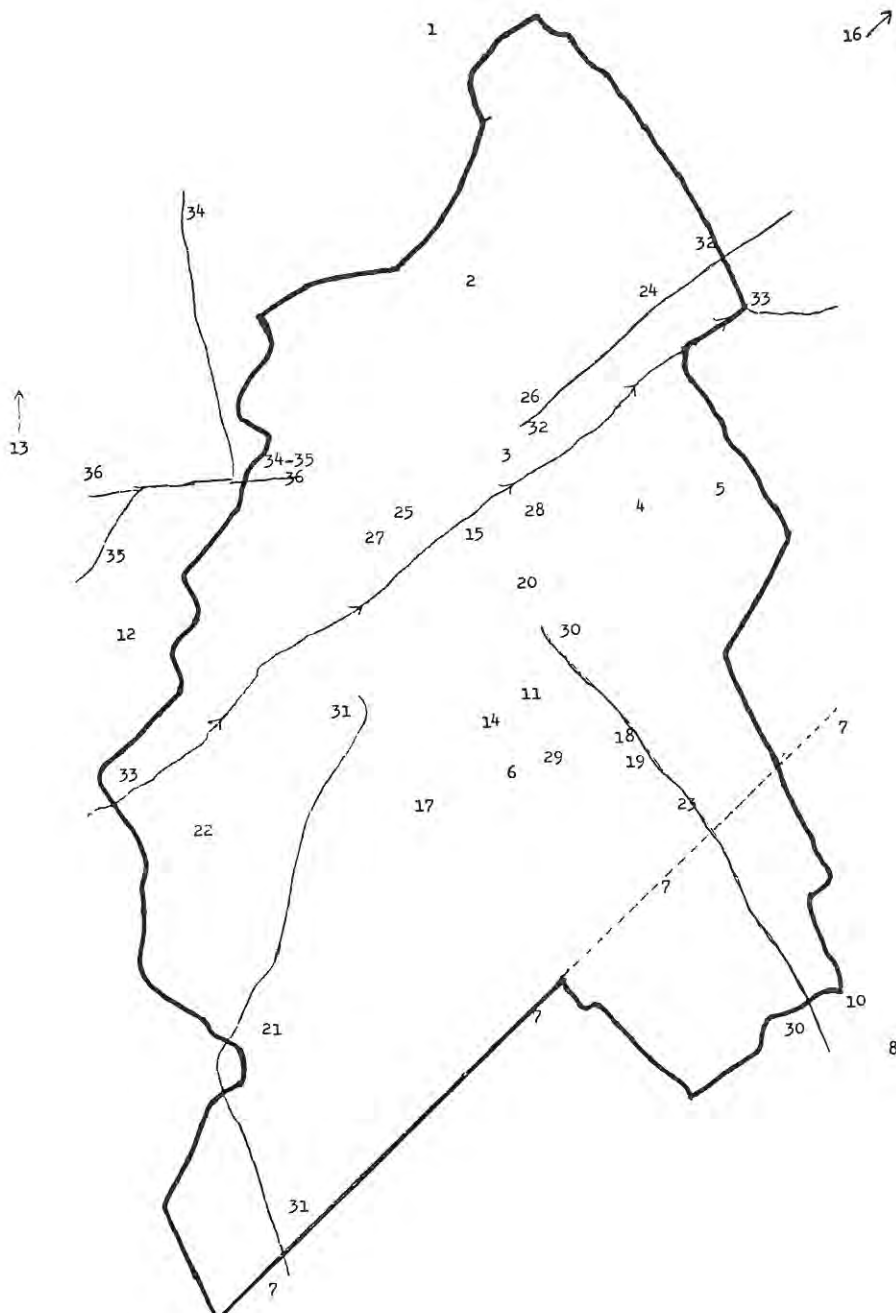
Lambert DENIS
 Adresse : Résidence "Le Chenoy",
 93, av. des Combattants -
 1340 OTTIGNIES

Page 37 :

CARTE DE LIGNY

Légende situant les endroits
 cités dans le texte.

1. Brye (commune) - 2. Sart Mallet - 3. Pont-Piriaux - 4. Baraque Riquette - 5. Coyaute - 6. Au Greffier - 7. Grand'route Charle-roi-Tirlemont - 8. Boignée (commune) - 9. Balâtre (commune) - 10. Garion - 11. Chapelle Ste-Barbe - 12. Saint-Amand (commune) - 13. Wagnelée (commune) - 14. Vieux-bureau - 15. Eglise de Ligny - 16. Chapelle St-Antoine - 17. Grosse Tombe - 18. Aux Scavées - 19. Campagne des Stages - 20. Sainte Face - 21. Au Tienne - 22. Tourne-en-Pierre - 23. Maloteau - 24. Bois du Loup - 25. Grand Cortil - 26. Aux Boscayes - 27. Moulin - 28. Ferme Everarts - 29. Aux hommes perdus - 30. Route vers Velaine-sur-Sambre - 31. Route vers Fleurus - 32. Route vers Sombreffe - 33. Ruisseau "La Ligne" - 34. Route vers Brye - 35. Route vers Saint-Amand - 36. Route vers Wagnelée



INVENTAIRE ET PRIORITES DU PATRIMOINE INDUSTRIEL IMMOBILIER EN WALLONIE ET A BRUXELLES

Une initiative du PIWB et de la SRBII

La conservation des témoins les plus significatifs de notre patrimoine industriel est une tâche importante. Les projets de sauvetage s'élaborent et se multiplient sans qu'il y ait une nécessaire concertation entre les promoteurs.

C'est pourquoi le PIWB s'est proposé de jouer un rôle de coordination en procédant à un inventaire des sites industriels en Wallonie et à Bruxelles, en faisant appel à la plus large collaboration possible; cet inventaire est une étape préliminaire nécessaire et urgente.

En février 1986, le Conseil d'Administration du PIWB se fixait comme objectifs la réalisation d'un inventaire du Patrimoine industriel immobilier en Wallonie et à Bruxelles; il décidait également l'organisation de journées de réflexion sur sa conservation. Une commission fut constituée avec pour mission l'élaboration d'une fiche modèle pour réaliser cet inventaire. Le groupe de travail était composé de P. DARTEVELLE de l'Administration du Patrimoine Culturel de la Communauté Française, de J.-P. DUCASTELLE, G. LEMAIRE, J. LIEBIN et moi-même. R. BRION, délégué par la Société Royale des Ingénieurs et Industriels (SRBII), s'est ensuite joint au groupe. En effet, sous l'impulsion dynamique de M. A. STEINHART, la SRBII a décidé de se joindre à l'enquête qui est ainsi devenue une initiative commune PIWB-SRBII. Cette dernière nous apporte ainsi la caution et le concours combien précieux des ingénieurs et des industriels.

Quelques réunions de travail ont été nécessaires pour aboutir au projet qui vous est présenté ici. La commission s'est efforcée de rédiger une fiche dans laquelle sont regroupés à la fois des renseignements d'ordre historique et des informations pratiques pour une restauration et une réaffectation des locaux. La commission s'est également appliquée à réaliser un document accessible au plus grand nombre, c'est-à-dire à des collaborateurs potentiels qui ne sont pas nécessairement familiers avec cette discipline. C'est pour cette raison que, pour faciliter la tâche des enquêteurs, un inventaire des secteurs d'activités industrielles est proposé. Des commentaires accompagnent également chacune des rubriques pour guider le travail sur le terrain.

Le PIWB ne dispose pas de moyens importants pour effectuer cette tâche pourtant prioritaire, c'est pourquoi il est fait appel à la collaboration de tous.

Des fiches d'enquêtes seront envoyées à tous les organismes ou groupes porteurs de projets dont on a connaissance. Un certain nombre de coordonnateurs se sont proposés pour répartir la tâche en fonction de domaines précis; il s'agit de MM. J.-L. DELAET, J.-P. DUCASTELLE, J.-J. HEIRWEGH, R. LEBOUTTE, G.

VANDERHULST et B. VAN MOL; leurs "domaines de compétences" ainsi que leurs coordonnées sont précisées plus loin. La coordination centrale sera assurée par le PIWB, au Musée d'Armes, 8, quai de Maestricht à 4000 Liège.

Exposé des motifs

L'intérêt croissant pour les témoins du passé industriel de la Belgique est à l'origine de nombreuses initiatives privées pour la sauvegarde de ce patrimoine. La multiplication de ces initiatives a été largement favorisée par l'extraordinaire floraison de projets culturels suscitée par les possibilités offertes par les CST et TCT. Colloques, congrès, expositions témoignent de cette prodigieuse vitalité. Cependant force est de constater que de nombreuses initiatives pèchent par ignorance des réalités économiques et des difficultés matérielles pour la sauvegarde de ces témoins. Les auteurs de projets entretiennent souvent l'illusion d'une contribution financière des pouvoirs publics pour assurer leur viabilité. D'autre part, la multiplication des initiatives ne facilite certainement pas la tâche de ces mêmes pouvoirs qui doivent décider des choix; sans vouloir évoquer les rivalités qui vont inévitablement surgir entre promoteurs concurrents ! A vouloir tout sauver, on ne sauvera rien, tant il est manifeste que le pays n'a pas les moyens d'assurer un tel sauvetage. Il est donc évident qu'il faudra procéder à un moment ou l'autre à un choix. Ce choix difficile ne doit pas être arbitraire, il doit pouvoir s'établir sur la base d'un inventaire le plus précis possible pour pouvoir s'exprimer avec le maximum d'objectivité. Cette tâche ne sera pas celle du PIWB, mais il revient au PIWB le soin de préparer le terrain avec le maximum d'efficacité et d'impartialité.

Les difficultés matérielles pour le maintien d'immeubles industriels sur lesquelles il est nécessaire d'attirer l'attention des promoteurs peuvent être résumées par les considérations suivantes. Les immeubles industriels se caractérisent par des surfaces et des volumes souvent importants, implantés en milieu urbain, les terrains y ont généralement une valeur immobilière élevée. Les difficultés de l'entretien et de la maintenance de ces bâtiments sont considérables en raison de leurs caractéristiques intrinsèques. On peut citer entre autres les surfaces importantes de toitures dont l'entretien est toujours onéreux, l'omniprésence de structures métalliques qui doivent être préservées de la corrosion : les travaux de peintures coûtent cher d'autant plus que ces constructions métalliques sont souvent complexes (chevalets de mine par exemple).

Pour pouvoir couvrir ces frais, il est nécessaire de réaffecter les bâtiments; il serait en effet absurde de restaurer à grand frais des immeubles qui restent inoccupés. Il est donc essentiel de restituer aux bâtiments une fonction sociale, économique ou culturelle qui puisse en amortir les frais d'entretien. La fonction du musée, trop souvent suggérée, n'est pas idéale car il est difficile d'imaginer une prolifération de musées dont la "rentabilité" est toujours extrêmement précaire si pas nulle.

En effet, le coût de fonctionnement d'un musée est souvent prohibitif : son entretien est onéreux, la sécurité des visiteurs implique des frais d'assurances souvent élevés, sans même évoquer le poste le plus coûteux à savoir le chauffage, qui souvent est même rendu impossible en raison des volumes très importants des immeubles industriels.

Il faudra faire preuve d'imagination pour opérer harmonieusement de telles reconversions; les exemples ne manquent d'ailleurs pas. Un colloque est en préparation pour cet automne 1987, en collaboration avec la SRBII : il réunira des auteurs de projets qui ont réussi des réaffectations d'immeubles à l'étranger et en Belgique. Nous espérons ainsi par l'illustration de quelques cas concrets et l'évocation des modalités des fonctions qui assurent leur "rentabilité", faire prendre conscience de la réalité et de la complexité des problèmes de reconversion du patrimoine industriel.

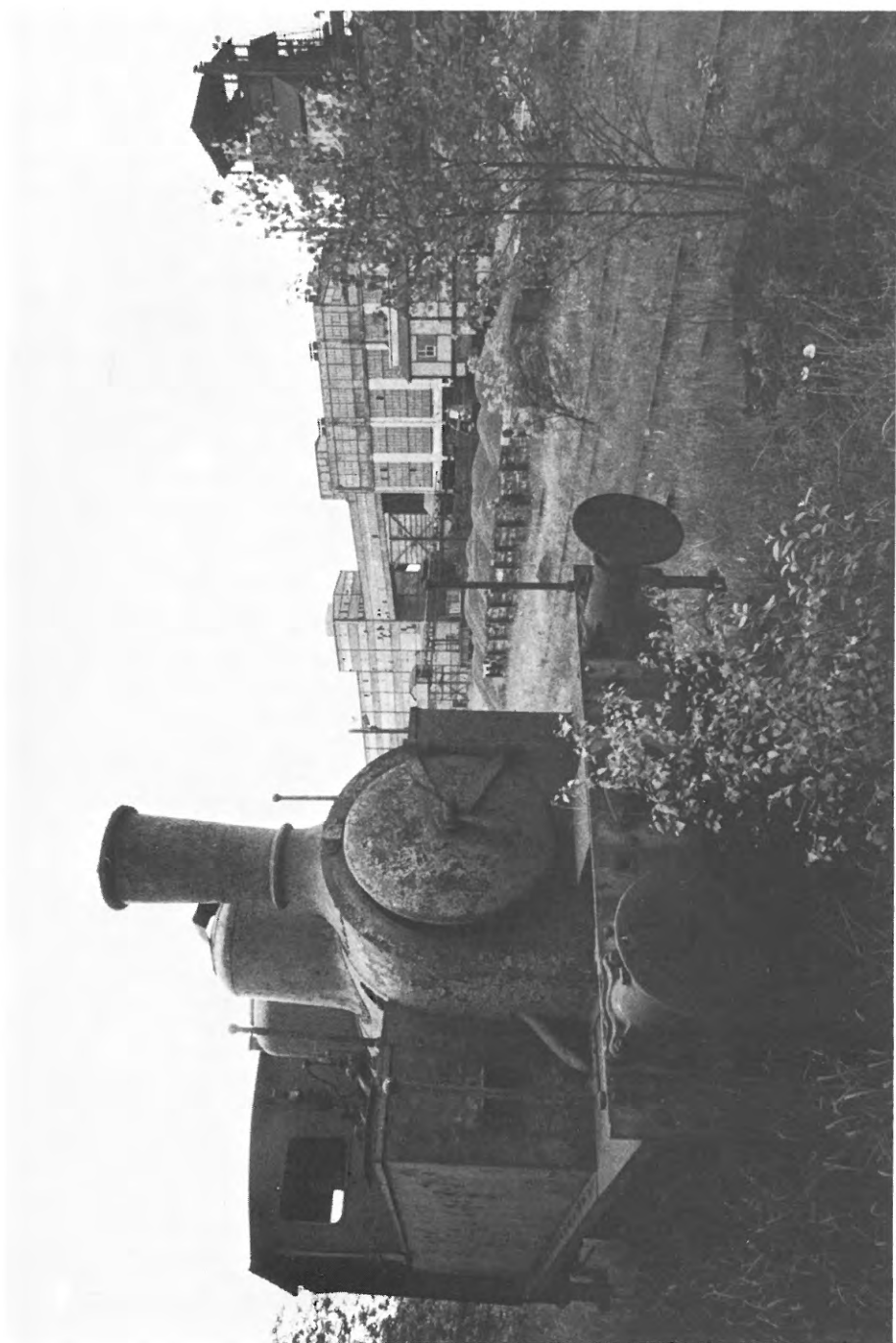
Une journée de contact est prévue; elle permettra aux rapporteurs de dresser un premier bilan du projet d'inventaire et d'informer les membres du PIWB des modalités de son déroulement.

Pour faciliter la tâche des collaborateurs potentiels, une liste récapitulative des différents secteurs d'activité industrielle est jointe au questionnaire. Enfin, pour terminer il est utile de signaler le fait que patrimoine industriel immobilier est pris dans son sens le plus large et ne doit pas nécessairement être limité aux constructions édifiées dans le courant de l'ère industrielle apparue à la fin du 18^e siècle. Tout bâtiment ayant un intérêt pour l'activité industrielle qu'il a abrité devrait être pris en compte tels que moulins, hauts fourneaux, etc. construits et utilisés avant la révolution industrielle.

Appel à la collaboration

Une fiche modèle sera adressée sur simple demande introduite au siège social du PIWB : Musée d'Armes, quai de Maestricht, 8, B-4000 Liège (Tél. 041/23.31.78). A toutes fins utiles, nous joignons un exemplaire au présent Bulletin.

Jean-Jacques VAN MOL,
Ecomusée des technologies rurales
et du Machinisme agricole. Treignes.



PUBLICATIONS

Toutes les publications sont bienvenues à la rédaction du Bulletin. Il en sera rendu compte dans toute la mesure du possible.

- Des *Notes bibliographiques* trilingues, comprenant 260 numéros depuis 1980, constituent le n°8 (4) de la revue "Technologia" (1985), dont notre collègue J-C. Baudet est l'éditeur responsable.

- Rappelons que le bulletin trimestriel du V.V.I.A. diffuse assez régulièrement sous le titre *Boek-Info* un répertoire bibliographique qui déborde largement la problématique et les publications de nos frontières. Le dernier en date, du printemps '86, comprend 11 pages de rubriques. Les titres peuvent d'ailleurs être achetés au V.V.I.A., Postbus 30, Postkantoor Maria Hendrikaplein, 9000 Gent 12.

- Une nouvelle revue est née : *Trivium*. Ses trois secteurs d'investigation sont l'histoire (y compris de l'art et l'archéologie), la philologie et les sciences politiques. Son but est, d'abord, de mettre à la disposition des chercheurs une information bibliographique sur la recherche universitaire historique en Belgique et, aussi, de permettre à de jeunes historiens (au sens plus haut) de s'aguerrir aux techniques de publication et d'édition en leur offrant de publier des articles sélectionnés. Le 1er numéro a paru en janvier 1987 et porte sur les mémoires de licence.

- *L'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel. 4e conférence internationale, Lyon-Grenoble, septembre 1981.* (Colloques internationaux du Centre National de la Recherche Scientifique). Paris, éditions du C.N.R.S., 1985. In-8, 492 p., ill. Prix F.F. 350.

Tous les trois ans se tiennent, chaque fois dans un pays différent, les assises internationales de l'archéologie industrielle. Après la Grande-Bretagne (Ironbridge, 1972), la République Fédérale allemande (Bochum, 1975) et la Suède (Stockholm, 1978), c'est la France (Lyon et Grenoble) qui se chargea d'organiser, en 1981, la 4e conférence internationale. Deux cent cinquante participants venus de vingt-trois pays (Europe de l'Est et de l'Ouest, Amérique du Nord, Japon, Australie et Mexique) purent assister, durant une semaine, à une cinquantaine de communications très variées traitant pratiquement de tous les aspects du patrimoine industriel, depuis l'inventaire des sources écrites, orales et des vestiges physiques, jusqu'à l'élaboration d'une nouvelle muséologie, en passant par des études sectorielles ou géographiques et par des études de cas particuliers. Dans l'impossibilité matérielle de passer au peigne fin toutes ces contributions de quelques pages chacune, on se contentera de reproduire, section par section, le sommaire des Actes parus en 1985 grâce aux soins de l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.

Enseignement technique et patrimoine industriel. - Christiane LACOMBE (France), *La formation des ingénieurs de l'artillerie à l'architecture industrielle au XIXe siècle*; Michaël MENDE (R.F.A.), *L'héritage industriel : ses fonctions dans l'éducation technique*.

Muséographie scientifique et technique. - Marc A. BARBLAN, (Suisse), *Quel "musée" pour le patrimoine industriel ?* Peter DE CLERCQ (Pays-Bas), *Everyday technology and tourism in the past*; Albert FRANCE-LANORD (France), *Quelques réflexions sur la muséologie scientifique et technique*; Laurent GIROUSSE (France), *Chazelles sur Lyon : musée de la chapellerie*; Werner KROKER (R.F.A.), *Quelques réflexions sur la "muséographie scientifique et technique"*; Antonello et Massimo NEGRI (Italie), *L'approche de la muséographie scientifique et technique par une équipe de chercheurs italiens : étude de deux cas (en anglais)*; Jacques PRADAYROL (France), *Les "chemins de fer touristiques", pionniers de l'archéologie industrielle en France*; Yves RENARD (Iles du Vent), *Patrimoine industriel et développement. A partir de deux expériences aux Petites Antilles*; Stephen VICTOR (U.S.A.), *Skill, museums and the industrial heritage*; Marcelle VILLEMURE-GIRARD (U.S.A.), *Mise en valeur du patrimoine industriel*.

L'archéologie industrielle : définition d'un champ scientifique. - Angus BUCHANAN (Grande-Bretagne), *The definition of industrial archeology*; Annette LAUMON (France), *Tribulations d'une expression en France*; Roberta MORELLI (Italie), *La situation actuelle de l'archéologie industrielle en Italie*; Massimo TOZZI FONTANA (Italie), *L'ancienne industrialisation de la région d'Emilie Romagne*; Hermann WIRTH (D.D.R.), *Principes archéologiques fondamentaux pour la préservation des monuments industriels*; Volker WOLLMANN (Roumanie), *L'archéologie industrielle sur le territoire de Transylvanie : naissance et développement des études*.

Les sources documentaires de l'archéologie industrielle. - Jean-Pierre BERIAC (France), *Le fonds Billaudel. Portrait de deux ingénieurs du XIXe siècle*; B.J. BUCHANAN (Grande-Bretagne), *The use of documentary sources in the interpretation of physical evidence : the Wooley powder works near Bristol. A case study*; Eliane CAROUGE (France), *Les archives d'entreprises comme source documentaire de l'archéologie industrielle : problèmes de méthode et de conservation*; Patricia CHIERICI (Italie), *Une ville d'Ancien Régime : Racconigi à travers les sources historiques*; David CROSSLEY (Grande-Bretagne), *Field and documentary sources for the British charcoal-iron industry*; Pierre FRANCOIS (France), *Quelques sources pour l'archéologie industrielle en Bourgogne méridionale*; Stanislas JANUSZEWSKI (Pologne), *Le patrimoine industriel de la Basse-Silésie*; Richard KELLER (France), *Un aspect du paysage dans la vallée de la Bruche au XIXe siècle : l'industrie textile*; Danuta MOLEND (Pologne), *Confrontation et interprétation des sources dans le domaine de l'archéologie minière*; Peter Robert WHITE (Grande-Bretagne), *Stott Park bobbin mill : a case study in oral history*; Helena WRIGHT (U.S.A.), *Insurance mapping and industrial archeology*.

Logique technique, logique économique, logique sociale. - Kersti MORGER (Suède), *Forestry and technical change. Some examples from Skebo ironworks*; Henri MORSEL (France), *L'imagination dans l'appareillage électrique*.

Villes et industrialisation : généalogie des espaces. - Nicolas BINET (France), *Le rôle de l'industrie dans l'évolution de l'urbanisation du bassin sidérurgique lorrain*; Marc EMERY (Suisse), *La Chaux-de-Fonds (Suisse)*; Christine HOFSTEE (Pays-Bas), *Housing built by industrialists in the Netherlands*; Martine LE BLAN (France), *Génèse et croissance d'un espace industriel à Roubaix de 1800 à 1850*; Laura PALMUCCI-QUAGLINO (Italie), *La protoindustrialisation au Piémont aux XVIIe et XVIIIe siècles*.

Aspects économiques et politiques des opérations de reconversion. - Jacqueline GRISLAIN (France), *Mise en valeur et réutilisation du patrimoine industriel : l'action dans la région Nord/Pas-de-Calais*; Jacques PINARD (France), *L'évolution et le devenir des anciens bâtiments industriels en France*; Philippe ROBERT (France), *Aspects économiques et politiques des opérations de reconversion*.

Pratique et signification de la réutilisation des bâtiments anciens. - Eric DELONY (U.S.A.), *Practice and significance of the reuse of old industrial building : the American experience*; Jean-Pierre HOUSSEL (France), *Le réaménagement des bâtiments et des espaces liés à l'industrie de la couverture dans le centre de Cours (Rhône)*; Robert MANDERS (Grande-Bretagne), *Practice and significance of the re-use of old buildings*; Jean-Pierre OUDOT (France), *Signification de la réutilisation du patrimoine*.

Les espaces domestiques des populations industrielles. - Jean-François MARTINON (France), *Un exemple d'architecture ostentatoire : le château des Cresses (1907)*; Anne PAPART (Finlande), *Milieus industriels et habitats ouvriers en Finlande : de l'architecture de briques au fonctionnalisme*; Barbro SCHARP (Suède), *Small communities located by Stockholm outside the city borders, 1880-1920*; Barrie S. TRINDER (Grande-Bretagne), *The material life of an emerging industrial region : the Shropshire, 1600-1760*.

Organisation et pratiques des lieux de travail. - Fredric BEDOIRE (Suède), *Large-scale work places. Working conditions in factories and offices*; Gérard NOIRIEL (France), *Les stratégies d'occupation de l'espace dans le bassin sidérurgique de Longwy. Politiques patronales et résistances ouvrières (1880-1980)*; Paul D.G. SMITH (France), *Notes sur la création de manufactures de tabac en France au XIXe siècle*. Claude GAIER, le seul Belge présent dans ces Actes, nous donne ici quelques bonnes pages sur *L'évolution de l'organisation et la pratique des lieux de travail à la Fabrique Nationale de Herstal en Belgique, 1889-1981* (p. 462-468). Après avoir rappelé les différentes politiques patronales à la FN des origines à 1980, l'A. analyse ensuite l'espace usinier (structures internes et aménagement de la circulation et des liaisons dans l'entreprise) et les attitudes ouvrières (questions de rémunérations, grèves des travailleuses de 1966 à 1974).

Espérons que la sèche énumération des titres qui précède ne rebutera pas les amateurs et spécialistes de l'archéologie industrielle, mais les invitera, au contraire, à une lecture attentive et stimulante.

Jean-Pierre HENDRICKX

- *Les sidérurgistes*, sous la direction artistique de Georges VERCHEVAL. (Collection "Archives de Wallonie"). Charleroi, éditions "Photographie ouverte", 1984. In-8 oblong, 262 p., ill. Prix F.B. 800.

Quand histoire et photographie se rencontrent de manière idoine, tout en gardant chacune leurs visions et leurs interprétations personnelles, le résultat de l'enquête ne peut être que positif. Tel est, en quelque sorte, l'objet du présent ouvrage : plus de 300 photos qui témoignent du "geste"; de la cokerie aux laminoirs en passant par les hauts fourneaux, les coulées continues, les trains à bandes ou à fils; du vieux outil à l'outil performant; des vestiges industriels aux technologies de pointe. Un livre qui nous montre des hommes -ils étaient 45.000 en 1974; ils sont environ 20.000 actuellement- dont l'histoire et les traces sont liées au prestige de la richesse industrielle de la Wallonie d'hier et, beaucoup moins, hélas ! d'aujourd'hui, de Liège à la Louvière, de Clabecq à Charleroi. Encadrée par un bon aperçu historique de René LEBOUTTE, conservateur au Musée de la Vie Wallonne à Liège (p. 33-62), et par une analyse lucide de notre sidérurgie contemporaine, due à Luc DEVAL (p. 229-256), cette belle contribution toute en images ne manquera pas d'intéresser ceux pour qui la Wallonie fut, reste et doit rester un creuset de notre culture ouvrière et de notre mémoire collective.

Jean-Pierre HENDRICKX

- *Le Roton, dernier charbonnage de Wallonie*, sous la direction artistique de Jeanne et Georges VERCHEVAL. (Collection "Archives de Wallonie"). Charleroi, éditions "Photographie ouverte", 1985. In-8 oblong, 144 p., ill. Prix F.B. 500.

Après *Les sidérurgistes*, dont il vient d'être question, voici -dans la même collection- un hommage rendu aux mineurs de l'ultime charbonnage wallon, fermé le 30 septembre 1984. Plus qu'un simple album d'une centaine d'images réalisées pour la plupart entre 1977 et 1984 par d'excellents photographes industriels (Christian CAREZ, Bernard BAY, Michel PAPELIERS, Eric BAES, Jean-Luc DERU, Véronique VERCHEVAL, Roger LECUT), cet ouvrage constitue un défi à l'oubli, une affirmation de l'existence et de l'identité de ces "gueules noires" de toutes nationalités ayant donné leur courage et leur labeur, voire leur vie, à notre Wallonie. On lira, avec une attention particulière, les "Témoignages" (p. 117-136) recueillis à chaud de celles et de ceux qui vécurent l'aventure du Roton, avec ses joies et ses peines.

A mentionner aussi un utile "Tableau des fermetures" des houillères des bassins de Mons, de Liège, du Centre et de Charleroi de 1956 à 1984 (p. 109); un glossaire des noms usuels des métiers de la mine (p. 137); le nombre des concessions minières en activité de 1900 à 1985, pour la Wallonie et la Campine; l'évolution de la production de charbon par milliers de tonnes de 1945 à 1984 pour ces deux entités et de leur emploi de 1955 à 1983 (150.860 ouvriers en 1955 contre 19.015 en 1983); également un relevé des travailleurs des mines de Wallonie par nationalité de 1956 à 1975 (p. 137). Un seul regret, celui de ne pas voir ces photos supportées par un texte scientifique retraçant l'histoire du Roton. Quoi qu'il en soit, toute la poésie du Pays Noir est dans ce livre !

Jean-Pierre HENDRICKX

- Dans le tome II des *Actes du XLVIIe Congrès de la Fédération des Cercles d'Archéologie et d'Histoire en Belgique* (2ème Congrès des Cercles Francophones), tenu à Nivelles du 23 au 26 août 1984, on trouvera pour ce qui concerne la 3ème section d'archéologie (p. 182 sv.), une grosse quarantaine de pages groupant cinq bons articles intéressant le P.I.W.B. :

André DAGANT, *La ligne de Manage à Wavre, de la S.A. des Chemins de fer belges de la Jonction de l'Est ;*

Jean-Pierre GAILLIEZ, *Etude comparative des ascenseurs hydrauliques belges et de leurs aînés anglais et français ;*

Freddy LEMAIRE, *Le rail et l'industrie de la pierre en Tournaisis, considérations générales ;*

Jacques LIEBIN, *Le site charbonnier du Bois-du-Luc, une heureuse conservation ;*

Bernard TOMASI, *Les sites charbonniers de Châtelineau, hier, aujourd'hui, demain.*

- *BRUXELLES : UN CANAL, DES USINES ET DES HOMMES - L'histoire sociale et industrielle de Bruxelles à partir des canaux.*

Bruxelles ? Une ville en pleine mutation qui se cherche et se métamorphose à la veille de l'an 2000.

Mais sait-on aussi que Bruxelles a été et reste un centre industriel de première importance, même si la crise a tracé de profonds sillons dans le tissu économique de notre région ?

Le livre que l'a.s.b.l. La Fonderie présente sous le titre "*Bruxelles : un canal, des usines et des hommes*" se propose de ressusciter et de restituer l'histoire et l'industrialisation de Bruxelles au 19e siècle et au début du 20e siècle.

Cette publication veut démontrer qu'il y a une histoire industrielle et sociale de Bruxelles, que cette histoire est riche et qu'elle explique nombre de situations sociales, économiques, politiques, culturelles et urbanistiques vécues aujourd'hui dans la région bruxelloise.

Un canal ? Le canal, ou plus précisément les canaux du Rupel à Charleroi, ont en effet constitué une véritable colonne vertébrale le long de laquelle l'industrie de la capitale a pu se développer.

Des usines ? Autour de cet axe essentiel se sont réunies et concentrées une multitude d'entreprises diversifiées qui ont contribué à former un tissu dense et actif. Et si aujourd'hui l'activité industrielle est en baisse au cœur même de Bruxelles, elle survit et se développe dans les zonings proches de l'agglomération.

Des hommes ? Car on ne peut prétendre étudier le déroulement de la révolution industrielle à Bruxelles sans en même temps se préoccuper de l'impact social de cette industrialisation. Loin de se contenter de faire de l'archéologie industrielle vue sous un angle passéiste, nostalgique et désincarné, cette publication veut partir à la recherche et à la découverte des hommes qui ont travaillé, vécu et lutté le long du canal.

Le public visé est très large : le livre s'adresse prioritairement à ceux qui, d'une manière ou d'une autre, sont les héritiers ou sont influencés par ce phénomène d'industrialisation qui a marqué Bruxelles au 19^e siècle : ouvriers, employés, indépendants, pensionnés, habitants des quartiers populaires... Sont aussi concernés les enseignants, animateurs, responsables politiques et syndicaux, etc... qui sont amenés à s'intéresser à l'histoire économique et sociale au sens large du terme.

Il s'agit d'offrir l'occasion d'une participation active des lecteurs, en vue d'une prise de conscience et d'une "réappropriation" de leur histoire.

Le livre entend également susciter un intérêt pour l'affirmation de la mémoire collective, et éveiller des collaborations précises, tant des autorités publiques et des entreprises que des associations et des individus. Il espère contribuer à sauver les traces, par la collecte d'archives, de machines et autres objets significatifs. Il entend dessiner les perspectives d'une histoire ouvrière, populaire et industrielle de la région bruxelloise, objet de l'asbl.

Enfin, cette publication n'a pas la prétention de tout dire sur le sujet. Elle se veut un point de départ pour susciter et développer un vaste mouvement d'étude et d'intérêt pour le passé industriel et social de la région bruxelloise.

Ce livre a été publié à l'occasion d'une exposition sur le même titre. Celle-ci est mobile et disponible en tout en partie.

Le livre s'articule autour de 8 thèmes principaux :

le thème 1 est centré sur la géographie et l'histoire des canaux. En effet, à la place Saintelette se joignent deux canaux: celui de Willebroeck et celui de Charleroi. Leurs histoires sont différentes.

le thème 2 concerne les retombées urbanistiques du canal et montre certaines caractéristiques du tissu urbain de la zone du canal.

le thème 3 présente le canal en tant qu'axe économique.

le thème 4 montre que le canal est un lieu de travail. Il illustre les conditions dans lesquelles s'exerça cette activité.

le thème 5 évoque la vie quotidienne, en dehors de l'activité professionnelle, de la population, très nombreuse, vivant dans la zone du canal.

le thème 6 entend montrer que la zone du canal fut aussi un lieu d'intense vie culturelle et de divertissements.

le thème 7 développe les différentes façons dont les travailleurs s'organisent en coopératives, en syndicats, en partis politiques.

le thème 8 présente brièvement la Compagnie des Bronzes, son histoire, ainsi que le projet en cours de réalisation.

Guido VANDERHULST

Pour acheter cette publication : téléphone LA FONDERIE
(02/522.30.80).

INFORMATIONS ET AGENDA

- Une exposition intitulée "Instrurama" se déroulera au Parc des Expositions à Bruxelles, du 13 au 19 mai 1987, à l'initiative de l'Union des Constructeurs et Importateurs d'Appareils Scientifiques (UDIAS). Un volet consacré à une rétrospective sur l'instrumentation est envisagé à cette occasion avec le V.V.I.A. et le P.I.W.B.

- Le T.C.B. de Belgique prolonge en 1987 sa campagne d'information sur l'histoire industrielle du pays et ses témoins. Il souhaite organiser en 1987, avec les organismes concernés, une concertation sur des projets précis et utiles à la conservation de sites et d'équipements menacés. Affaire à suivre.

- Le Musée national du papier à Malmédy. Durant les mois d'été, juillet et août 1986, le Musée national du papier fut accessible au public, dans la Maison Cavens, place de Rome 11 à Malmédy. Ce musée se trouve actuellement encore dans une forme embryonnaire. Il occupe actuellement le premier étage. Une section y a été développée sur le thème de l'histoire du papier et de ses techniques de fabrication. D'ores et déjà, le "matériel lourd" a été installé dans la cour : reconstitution d'un moulin à papier ancien, avec sa batterie de neuf maillets pour l'écra-sage des chiffons, et matériel moderne ayant servi à la fabrication récente du papier.

Le deuxième étage sera réservé à la présentation du développement de l'industrie papetière en Belgique depuis l'ère industrielle. Enfin, il est prévu d'installer un atelier de fabrication de papier à la main où des démonstrations seront données et où le visiteur pourra s'initier à cet art séculaire du papier, ce qui accentuera le caractère éducatif du musée.

Dans un premier stade, seul le premier étage est accessible (il contient quelques documents et maquettes remarquables), ainsi que la cour arrière.

Des groupes de moins de vingt personnes peuvent être accueillis en dehors de la période d'ouverture, après rendez-vous par téléphone (080/33.70.58).

- Un cycle d'enseignement de 3e cycle relatif à l'Histoire des sciences et des techniques, sous l'égide du F.N.R.S. et de la Soc. roy. belge des Ingénieurs et des Industriels, se déroule en 1986-1987. Le programme très complet, interuniversitaire et multidisciplinaire, est accessible aux porteurs d'un diplôme universitaire. Les renseignements peuvent être demandés à : Robert Halleux, Institut de Mathématique, avenue des Tilleuls, 15, 4000 Liège (041/52.01.80, postes 479 et 481).

- La nouvelle collection Hommes et Paysages, coéditée par la Société royale belge de Géographie et l'Association D.I.R.E., propose des "itinéraires" d'un jour, centrés sur un thème, à l'intention du grand public. Son premier fascicule poursuit un "Itinéraire du marbre"; des suivants porteront sur la Cales-tienne, le port d'Anvers, le sable en Brabant wallon, le passé charbonnier du Borinage et du Centre, etc. L'objectif est des plus intéressant, et la brochure peu coûteuse, fort bien faite et agréable. L'archéologie industrielle est indirectement présente. S'adresser à "Hommes et Paysages", Campus de l'U.L.B., 246, Bd. du Triomphe, 1050 Bruxelles.

- Une intéressante exposition sur " Le patrimoine industriel et sa reconversion ", a eu lieu en mars dernier, à l'ancienne église St-André, place du Marché à Liège. Pour obtenir le catalogue : 248 pages, 200 illustrations noir et blanc, 4 illustrations couleurs, tableaux, cartes, veuillez verser la somme de FB 635 sur le compte 068-2078317-22 avec la mention " Patrimoine Industriel ". Réalisation A.S.B.L. Homme et Ville, Liège (tél. 041/27.79.66).

PROTECTION

PERUWELZ - NOS MACHINES

La fermeture des charbonnages wallons a entraîné la destruction de nombreuses machines fabriquées dans les usines métallurgiques de Wallonie pour permettre et faciliter le travail des mineurs.

C'est navrant de voir disparaître les engins que nos prédécesseurs ont fabriqués en un temps où il n'existait pas d'usines presse-boutons.

Notre but est de sauver des spécimens de ces machines, de les remettre en état de fonctionnement. Leur maniement sera une excellente application des principes appris au cours de physique; c'est bien plus direct qu'un croquis dans le manuel.

Nos machines, jusqu'ici mal protégées des intempéries, ont trouvé un abri provisoire dans une usine désaffectée. En attendant mieux ! Il en reste quelques-unes sur le terrain, d'un poids impressionnant.

Ainsi, la machine à vapeur de 10 tonnes environ, fabriquée par la Société du Tiriau à La Croyère. On ne connaît pas exactement l'année de sa fabrication, mais son aspect fait juger qu'elle est antérieure à 1900. Elle se trouvait au siège de Monceau-Fontaine, n° 17. Selon les indications données par M. Coquette, ingénieur, ce siège avait été fondé au temps de Napoléon III, avant 1870.

Cette machine à vapeur actionnait un treuil auxiliaire qui avait pour fonction temporaire de réparer un accident survenu dans un puits d'extraction; il pouvait servir à d'autres usages. La machine à vapeur a rempli, pendant plusieurs décennies, un rôle fondamental dans l'expansion de l'industrie charbonnière.

Nous possédons une seconde machine à vapeur, venant aussi de Monceau-Fontaine (n° 18) et sortie des ateliers de la S.A. des Produits à Flénu.

L'aide des chercheurs permettra peut-être de dater ces machines.

Jeannot DUQUESNOY,
rue du Noeu-Moulin, 12,
7600 Péruwelz.

A propos de l'exonération fiscale des lieux industriels désaffectés qui seraient mis à la disposition des musées d'A.I. Une importante note dactylographiée émanant du V.V.I.A. : V.V.I.A./ jur. 85.03/86.11 (al), a voulu faire le point sur cette question. Elle s'est surtout attachée à décortiquer la légis-

lation actuelle en matière d'imposition cadastrale, spécialement l'article sur l'exonération " pour cause d'improductivité ", qui est diversement interprété par les services du Cadastre. Elle conclut que les conditions strictes d'octroi de l'exonération ne répondent plus aux réalités du moment du point de vue social et éducatif; mais que l'aspect d'éducation et d'enseignement (voir l'ICOM) de futurs musées de cette sorte, comme leur absence d'intérêts proprement lucratifs, devraient autoriser (à l'intervention du Ministre des Finances, qu'il conviendrait d'interpeller sur ce point), un sérieux assouplissement dans l'interprétation de la loi existante et, dès lors, une réaffectation en principe non imposable des biens immobiliers destinés à les abriter. Par là serait rendue plus aisée la sauvegarde de nombreux sites à l'abandon.

L.-F. GENICOT

COMMISSION DE CLASSEMENT DE PIWB

Que faut-il conserver, où et avec quels moyens, telles sont les questions fondamentales qui se posent dans notre domaine. En ce qui concerne le patrimoine industriel immobilier, le plus apparent, la première démarche consiste à répertorier ce qui existe, ensuite à décider ce qui devrait être préservé. Dans cette optique PIWB et SRBII se sont associés, sous la direction de M. J.J. VAN MOL, pour lancer une enquête préalable en Wallonie et à Bruxelles. Un exemplaire du questionnaire est joint au présent Bulletin. Il est accompagné d'une notice explicative destinée à en faciliter l'usage. Nous faisons appel à vous, cher lecteur, soit pour remplir ce questionnaire directement, soit pour le diffuser en demandant à d'autres personnes de vous servir de relais. Si vous désirez plusieurs exemplaires, veuillez vous adresser au siège de notre association. Nous les tenons à votre disposition. MERCI D'AVANCE DE VOTRE COLLABORATION.

VIE DE L'ASSOCIATION

- Durant la réunion du conseil d'administration tenue à Louvain-la-Neuve le 11 octobre dernier, on a proposé et retenu l'idée d'organiser un colloque annuel sur un thème donné. Celui-ci pourrait être l'occasion d'une publication spéciale.

M. LIEBIN suggère d'associer le PIWB et son Centre pour un colloque sur "Image et Industrie", qui aura lieu les 2 et 3 mai prochains.

M. VAN MOL envisage, pour l'automne 87, en collaboration avec la SRBII, un colloque sur la "Reconversion des sites industriels désaffectés".

Une manifestation de ce genre est prévue pour 1988 sur le thème des écomusées.

- L'exposition itinérante montée par le P.I.W.B. (18 panneaux) a assez peu circulé. Elle mériterait de le faire. Une affiche-type sera réalisée par les soins de M. LIEBIN. Toutes les organisations, institutions et entreprises intéressées, et qui prendraient en charge les frais très limités du transport, doivent s'adresser au président du P.I.W.B. Cette exposition sera présentée au Musée du Verre de Charleroi du 22 au 31 mai 87.

- Un rappel pressant est lancé pour les cotisations 1987 à tous les membres actuels... et futurs. Voir au dos du présent numéro.

DATE A RETENIR

VISITE GUIDÉE DU

SITE DU

GRAND-HORNU

Le 23 mai 1987, à l'intention de tous les membres du P.I.W.B.

RENDEZ-VOUS A L'ENTREE PRINCIPALE DE LA GRANDE COUR A 14 H.

COURRIER DES LECTEURS

QUESTIONNAIRE SUR LA VIE DES BATELIERS

En vue de la préparation d'un doctorat sur "La vie familiale des bateliers fluviaux aux 19e et 20e siècles", Mme Marie Jacobs, licenciée en Sciences de l'Education de l'Université de Liège, a élaboré un questionnaire-type pour l'interview de bateliers. Les lecteurs qui connaîtraient des personnes susceptibles d'y répondre, voudront bien se mettre en rapport avec Mme Jacobs, rue Hocheporte 113, à 4000 Liège. L'aire géographique comprend la Belgique, les Pays-Bas, la France et l'Allemagne. D'avance, nous les remercions.

LE PATRIMOINE ARCHEOLOGIQUE INDUSTRIEL DE NAMUR ET DE SA REGION. DEMANDE.

Cette année, je voudrais élargir le champ de prospection de l'émission sur le passé namurois aux sites ou aux bâtiments qui font partie du P.I. J'ai besoin de votre aide pour suggérer les sites les plus intéressants ou ceux sur lesquels vous savez qu'il existe encore (outre le site lui-même) des documents, des archives ou des personnes pouvant témoigner de ce passé. Votre connaissance du passé namurois et des recherches historiques entreprises, me semblent indispensables pour guider mon choix. Si cela vous intéresse, vous pouvez me contacter à R.T.A. - Canal C, au 081/22.48.49, ou écrire à Bernadette SAINT-REMI à RTA - Canal C, rue Froidebise 1, à 5000 Namur. Merci pour votre collaboration.

! APPEL A TOUS !

(" Bulletin " du P.I.W.B.)

1. Articles et noms.

2. Publications et informations.

(livres / revues / actes / mémoires de fin d'études /
revues de presse / notes de lecture).

3. Protection.

(classements / législation / projets de réhabilitation /
menaces et destructions).

4. Agenda.

(expos / manifestations / congrès / informations
diverses / annonces).

5. Vie de l'association.

(rapports et administration P.I.W.B. : personalia /
divers.

(N.B. Les rubriques seront remplies à mesure des envois
et des circonstances).

L'échéance des envois pour le n° 9 est fixée au

1^{er} juin 1987. Merci !

CONSEIL D'ADMINISTRATION DE L'A.S.B.L. PATRIMOINE INDUSTRIEL WALLONIE-BRUXELLES

Président : Claude GAIER
Vice-président : Jacques LIEBIN
Secrétaire : Jean DEFER
Trésorier : Claude-M. CHRISTOPHE

Membres : Jean C. BAUDET, André DAGANT, Henri-Joseph DELREE,
Jean-Pierre DUCASTELLE, Jean-Pierre GAILLIEZ,
Luc-F. GENICOT, Roger MOSSERAY, Jean-Pierre NANDRIN,
Jacques REYBROECK, Bernard TOMASI, Jean-Jacques
VAN MOL.

COTISATIONS ANNUELLES

Membres effectifs :	FB	300
Membres adhérents :	FB	200
Membres adhérents protecteurs :	FB	3.000

A verser au compte 068-2019930-29 de
l'A.S.B.L. Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles,
8, quai de Maestricht, 4000 Liège.

Nous n'assumons aucune responsabilité en ce qui concerne les
opinions émises et les illustrations utilisées par les auteurs.

Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles.
Association sans but lucratif - Siège social :
Musée d'Armes, quai de Maestricht, 8, B-4000
LIEGE (Belgique) - Tél. 041/23.31.78 ou 23.15.62

Adresse de la rédaction

Luc-F. GENICOT ou Jean-Pierre HENDRICKX,
c/o C.H.A.B.
Collège Erasme, place Blaise Pascal, 1,
B-1348 LOUVAIN-LA-NEUVE - Tél. 010/43.48.73 ou 43.49.19

Editeur responsable : Claude GAIER
Musée d'Armes
8, quai de Maestricht
B-4000 LIEGE.