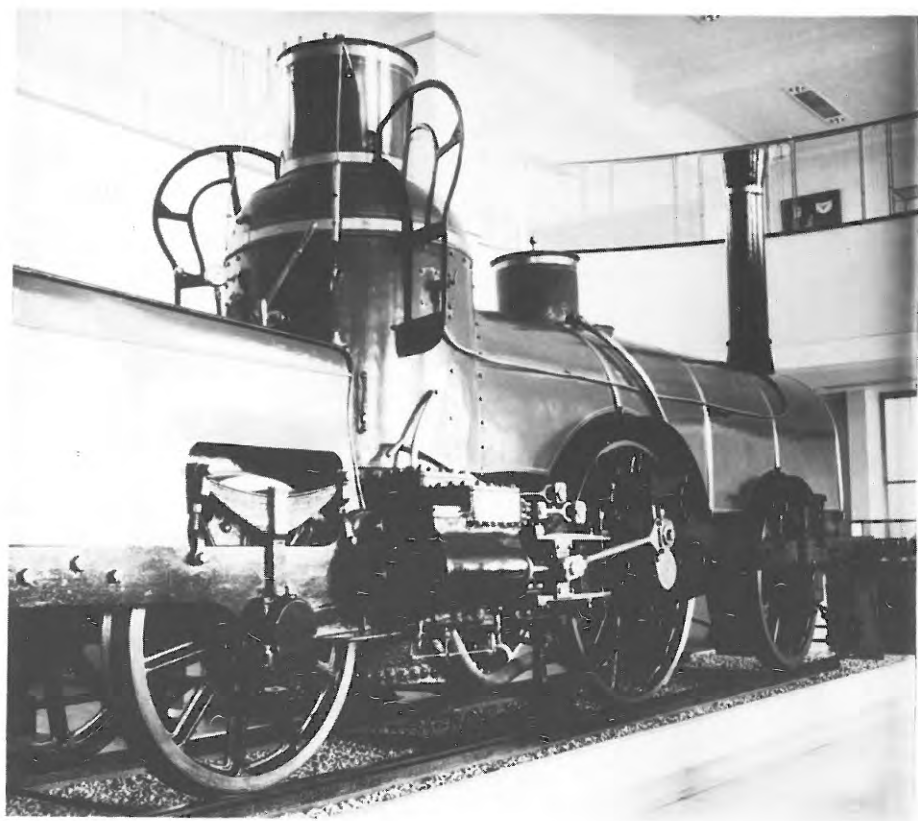


Patrimoine Industriel



N° 11 — FEVRIER 1988

BULLETIN PERIODIQUE DE L'A.S.B.L «PATRIMOINE INDUSTRIEL WALLONIE-BRUXELLES»



Sommaire

Articles et notes

A. DAGANT: *Pour un musée des chemins de fer en Belgique* . . . 1

S. JANUSZEWSKI: *La protection des monuments de la technique en Basse Silésie* . . . 7

Protection . . . 15

Publications . . . 21

Informations et agenda . . . 33

Vie de l'association . . . 37

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

Pour un musée des chemins de fer en Belgique

Notre époque se penche avec émotion et nostalgie sur le passé, parfois proche encore, qui fait vibrer les uns, rêver les autres.

Ce passé au contenu varié, s'étend de la diligence aux grands voiliers, aux navires à vapeur, à la métallurgie ancienne, aux chevalements à molettes des charbonnages... Il comprend aussi les gares enfumées, les tourbillons des cheminées des locomotives, les noms de trains légendaires, ceux des pionniers du rail, le souvenir d'une grande industrie nationale, les sifflets, les lanternes à pétrole.

A l'heure où naissent chez nous un peu partout de petits «musées» en tous genres, l'étranger a déjà consacré beaucoup de soins à la réalisation d'ensembles d'expositions ferroviaires remarquables.

A titre d'exemples, Mulhouse en France, Dresde en Allemagne, ainsi qu'une section du Deutsches Museum de Munich, Utrecht aux Pays-Bas, York et d'autres en Grande-Bretagne, Naples et une section du «Leonardo da Vinci» à Milan... Seuls les pays de l'Est,... et le nôtre se sont bornés à parquer du matériel dans l'espoir d'un futur musée.

Pourtant, nous fûmes titulaires de la première ligne ferrée continentale. Nous construisîmes — la même année — la première vraie locomotive à vapeur sur le continent européen, nous avons un jour possédé le réseau le plus dense, et une industrie ferroviaire extraordinaire.

Le retour aux sources du passé, la visite des musées vivants, couvrant toute l'histoire de leur objet, sans en négliger l'avenir, sont dans l'air du temps. La Belgique n'occupe pas encore la place qui devrait être la sienne dans le Gotha des collections ferroviaires.

Avant la guerre, quelques rares passionnés du rail et de la vapeur ont émis des souhaits et surtout des regrets quant à la conservation de machines vouées à la destruction. C'est peu, mais c'était déjà beaucoup, car semblable démarche apparaissait presque comme suspecte en ces années de folie ni souriante ni prévoyante. Les expositions universelles furent l'occasion de rassemblements considérables de locomotives variées. Gand, en 1913, offrait un musée potentiel réalisé pour ses visiteurs. L'air du temps humait alors la guerre et nos amis de l'Est se chargeraient bientôt de liquider un bonne part de

notre héritage industriel, qui leur était nécessaire, mais aussi leur portait ombrage.

En 1951, la SNCB (Société Nationale des Chemins de Fer Belges) établit une salle de reliques ferroviaires, avec quelques vitrines et une voie étroite dans une aile de l'ancienne gare du Nord. La démolition des anciennes gares bruxelloises entraîna une éclipse de ce musée. Il fut réinstallé en 1958 dans les locaux de la nouvelle gare du Nord. En cette année d'exposition il bénéficia de plus grands espaces modernes, sans toutefois accueillir de gros matériel, ni tous les trésors enfouis dans les magasins. Accessible gratuitement au grand public, il mérite certes une visite intéressante. Evidemment, les grandes absentes ne peuvent pas encore y être admirées.

Une association sera également constituée pour la fondation d'un musée des chemins de fer. Un site doit avoir été visé plus particulièrement à cette époque : l'ancienne gare, désaffectée il y a une vingtaine d'années, au terminus de la ligne de Tervuren. Le projet semble avoir sombré, car rien de positif ne fut concrétisé après des discussions, des études, des démolitions.

Bien que non dissoute officiellement, il apparaît que l'on ne doit plus rien attendre de cette association.

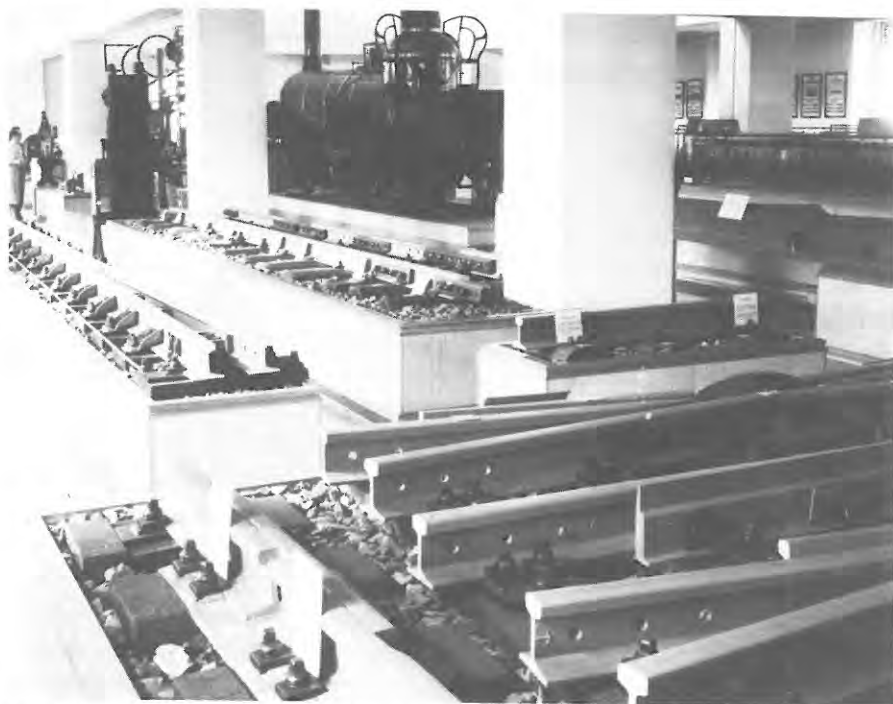
Du côté de la SNCB, la fin de la vapeur amena quelques individualités avisées à soustraire quelques locomotives à la voracité des chalumeaux. Elles trouvèrent asile dans la remise de Louvain, où beaucoup de machines étaient dépecées. Les annexes de ce dépôt furent également utilisées pour héberger le précieux matériel glané dans les recoins du réseau, les trains-écoles, les machines condamnées.

Progressivement, du personnel disponible sur place ou envoyé des ateliers centraux s'attacha à restaurer les rescapées; ce travail a été effectué à des degrés divers de perfection et d'achèvement. Certaines unités peuvent déjà être exposées, d'autres ont fait l'objet de soins de protection, il en reste encore sous la rouille. Les contraintes financières assez sévères pesant sur la société limitèrent l'action de restauration entreprise sur son matériel conservé. En résumé, les visiteurs peuvent se rendre au musée — non négligeable — de Bruxelles Nord ou profiter de quelques journées « portes ouvertes » à la remise de Louvain.

Les problèmes

Les musées ferroviaires connaissent des problèmes spécifiques se superposant à la problématique générale des musées. Le premier

aspect concerne les objets à exposer. Notre patrimoine est suffisamment riche. Effleurons ce sujet: une douzaine de locomotives à vapeur, dont les 2/3 sont restaurées et plusieurs sont en état de marche; une locomotive provient de la Compagnie du Nord-belge (1860) et deux autres sont d'origine étrangère. Ajoutons-y une chaudière typique, la «Pays de Waes» (voie étroite) à Bruxelles Nord et deux reproductions en bois de machines de 1835. Ensuite viennent les «diesels» et les électriques, des autorails et des automotrices, des grues, des voitures, des wagons, etc...



Vue intérieure du Musée de la Gare du Nord à Bruxelles.

Une collection de modèles à l'échelle, réalisés par les apprentis des ateliers, est exposée en vitrines. Il convient d'y joindre des modèles de démonstration, couples et mécanismes, un banc des systèmes de freins, le tout constituant un ensemble fort intéressant.

Les autres éléments comprennent un parc historique de la voie, une importante bibliothèque, un réseau miniature, des films, des collections iconographiques, des documents historiques, des souvenirs provenant de personnalités anciennes, des plaques de constructeurs de

locomotives, d'autres pièces détachées significatives, des signaux, des modèles réduits de gares et d'ouvrages d'art, etc...

Le problème suivant est celui du financement. Il est crucial et figure à tous les ordres du jour. Dans ce cas précis, il pourra trouver sa solution à l'occasion de la création, stable, d'un musée du rail belge. Un autre élément essentiel pour ce dernier est sa localisation. Cette dernière dépend des développements particuliers rencontrés dans l'étude constitutive pour ce futur musée. Un site adéquat doit disposer de beaucoup d'espace pour accueillir toutes les pièces encombrantes. Il doit être modulable pour permettre la mise en valeur des objets plus petits, abriter les collections documentaires, offrir des possibilités médiatiques.

On peut envisager des extensions, en y réunissant d'autres participations connexes (cf. le Deutsches Museum, les musées du transport, le Leonardo da Vinci...). Les critères d'accessibilité sont importants: raccordement au réseau ferré, liaison éventuelle à une gare pour passagers (genre Zaventem par autorails d'excursions, pourquoi pas?). Accès direct avec parking suffisant. Un ensemble de bâtiments créés spécialement coûterait fort cher, même beaucoup trop cher. Par contre, des édifices préexistants et adaptables sont nettement préférables, s'ils répondent aux critères ci-dessus et surtout s'ils offrent un cadre de grande valeur intrinsèque, de préférence en liaison avec les objets exposés, et typiques d'une époque, d'une technique, d'un art. Les difficultés possibles ne se limitent pas à cela. Situé en Belgique, le futur musée y rencontrera inéluctablement les problèmes communautaires, linguistiques, régionaux et autres. Des précédents fâcheux ne permettent plus d'éclipser cet aspect des choses. Notons en passant que la région bruxelloise accuse un retard prononcé dans la réalisation de son indépendance administrative comparativement aux autres régions. Ceci n'arrange rien. D'autant plus que toute autre situation ne saurait plus être envisagée sereinement.

Des difficultés locales particulières peuvent cependant surgir en ces divers points du fait d'actions de comités de quartiers, de la création de plans de secteurs perturbants, de réaffectations divergentes, de rénovations, de réhabilitations... Une autre menace peut encore provenir de l'intrusion d'affairismes dont l'idéal profond ne coïncide pas forcément avec l'intérêt des collections et de leurs visiteurs. Enfin les



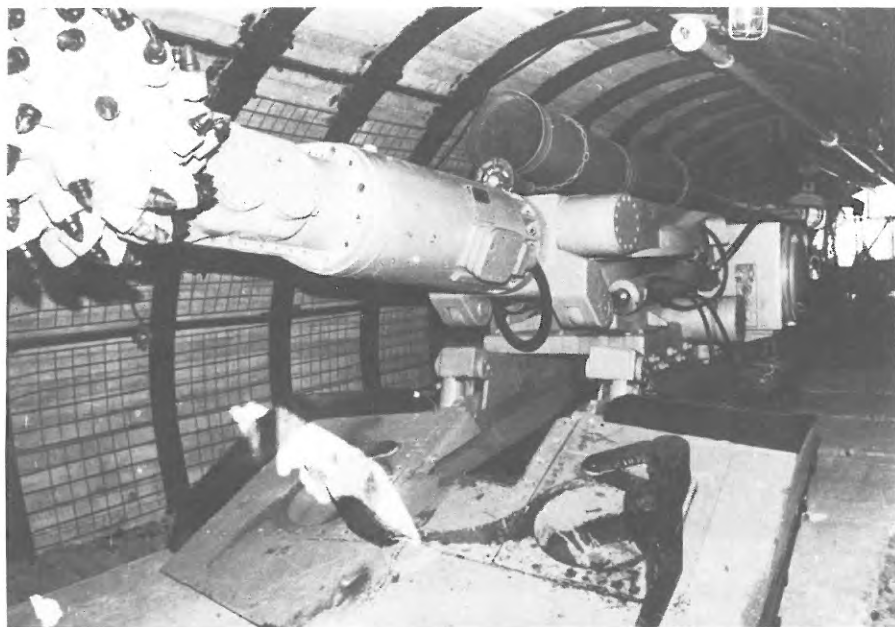
**Musée de la Gare du Nord :
collection de modèles à l'échelle.**

combinaisons de complications possibles peuvent faire naître des problèmes nouveaux (différents interrégionaux, querelles de personnalités, aggravation des crises financières, internationales ou autres, catastrophes diverses, disposition du matériel de la SNCB selon ses statuts...) La réalisation sérieuse d'un musée définitif et de valeur se heurtera malheureusement à la piste d'obstacles combinables que nous venons d'esquisser.

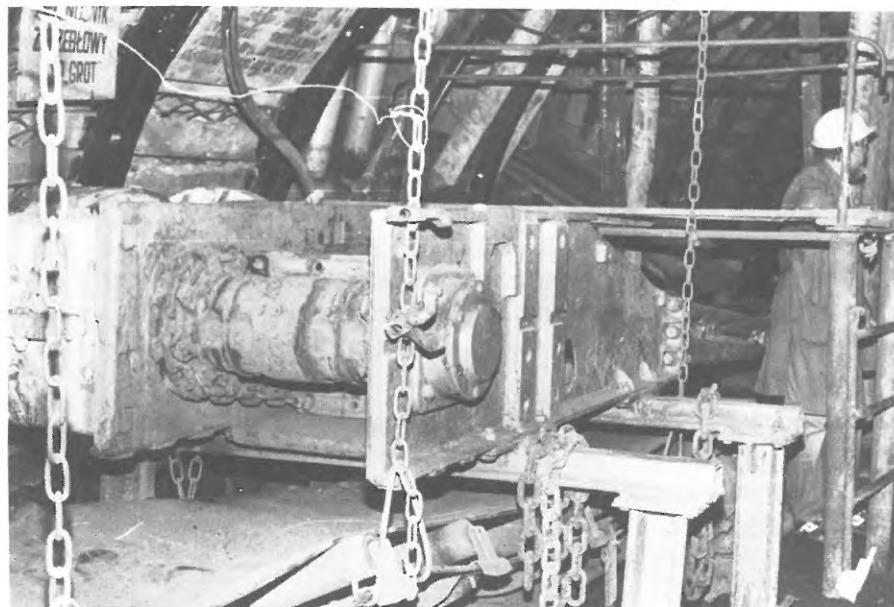
Cet aperçu panoramique ne doit cependant pas paralyser les bonnes volontés, les énergies créatrices et les décisions à prendre... Des rails luisent déjà qui pourront supporter la marche lente de nos vestiges ferroviaires vers leur exposition à demeure. Nous formons le vœu de voir s'unir des moteurs capables d'ébranler la situation présente afin de la stabiliser, à bon port, et dans des conditions satisfaisantes pour tout et pour tous.

L'appel est lancé aux pouvoirs régionaux, à la SNCB, aux pouvoirs de tutelle, à toutes les associations se préoccupant de ce problème, pour créer au plus tôt une assemblée suffisamment représentative des divers aspects de la question et trouver avec elle la voie du succès, en l'occurrence celle du bon garage.

André DAGANT
Souvenir de la Vapeur



Le chantier d'abattage avec la hacheuse exposée en ordre de marche.
(Centre de la Technique Minière Ancienne et Nouvelle à Walbrzych).



Transporteur dans la galerie au jour «Gwarek».
(Centre de la Technique Minière Ancienne et Nouvelle à Walbrzych).

La protection des monuments de la technique en Basse Silésie

La Basse Silésie est l'une des régions bien développées de Pologne. Elle dispose de matières premières minérales et énergétiques et d'un riche réseau hydrographique. Son rôle et son importance proviennent de l'industrie, de l'agriculture, de l'économie forestière, du tourisme, des stations climatiques, ainsi que du milieu scientifique de Wrocław.

Le paysage culturel de la région, qui produit aujourd'hui des ordinateurs et beaucoup d'autres produits modernes, est un ensemble ayant de grandes complémentarités, qui est né grâce à la richesse du sol, du sous-sol et à l'activité humaine; il s'est constitué dans le passé par une création continue et la région reste un point important sur la carte économique de la Pologne. Un riche catalogue de l'architecture, des constructions des machines et dispositifs techniques donne à voir les aspects techniques, scientifiques, économiques et sociaux de l'industrialisation de la région. Il amène à réfléchir sur l'homme et la technique dans le milieu naturel et culturel.

L'un des postes-clefs les plus remarquables est occupé par l'exploitation des houillères dont les traditions viennent du Moyen Âge: les monuments et la technique minière en témoignent.

1. La galerie au jour nommée Renard (Lisia Sztolnia) qui date des années 1791-1794. Elle a fonctionné jusqu'en 1867 comme galerie d'accès aux 12 couches de charbon, et a servi à l'exhaure et à l'aérage de la mine ainsi qu'au transport du produit abattu sur des bateaux. C'était donc une galerie au jour flottable, fonction qui lui a conféré une grande renommée. Aujourd'hui il en existe encore une partie qui mesure 525 mètres. Nous menons, actuellement des études, nous faisons des expertises géologiques, etc... pour introduire ce site dans le cadre du Musée du Milieu de la Technique Minière et pour rendre cette galerie au jour flottable, accessible au public.

2. L'ensemble du puits «Wojciech». Le chevalement en maçonnerie date de 1860, la halle des machines, de 1902. Nous sommes en train d'élaborer un projet d'adaptation de l'ensemble pour la conservation des archives de l'exploitation des mines.

3. **Machine d'extraction électrique** en courant continu du système Léonard-Ilgner de 1903. Elle travaille encore aujourd'hui dans la halle des machines du puits «Iréna». C'est la machine d'extraction de ce type la plus ancienne au monde qui fonctionne encore dans l'exploitation des mines. C'est l'une des premières machines d'extraction électrique, la plus ancienne ayant été créée en 1902 et construite à Zabrze (Haute Silésie), d'où provient l'exemplaire présenté ici.

4. **L'ensemble du puits «Siostrzany» de la fin du XIX^e et du début du XX^e siècle.** Son architecture historique, en particulier le chevalement en maçonnerie du type Beffroi, reste caractéristique de l'architecture minière du bassin houiller à cette époque. On y stocke actuellement les réserves d'une entreprise commerciale. Nous souhaitons modifier cette fonction et transformer cet ensemble en Centre Administratif et Scientifique du Centre de la Technique Minière Ancienne et Nouvelle construit à Walbrzych. Les façades de l'ensemble sont en cours de restauration, les frais des travaux étant couverts par l'usufruitier, c'est-à-dire par l'entreprise de commerce.

5. **L'ensemble du puits «Tytus» du début du XX^e siècle** avec le chevalement en béton armé, très intéressant du point de vue des progrès des techniques minières et aussi du développement de l'architecture industrielle. Il abrite aussi les dépôts d'une entreprise de commerce. Dans l'avenir, nous espérons y placer, entre autres, une collection géologico-minéralogique liée au bassin houiller de Basse Silésie.

La tradition du textile de Basse Silésie est riche et connue dès le XVI^e siècle sur les marchés mondiaux. C'est dans l'industrie textile que la révolution technique industrielle est entrée plus rapidement en transformant la manufacture en fabrique. L'industrialisation a concerné la Basse Silésie dès le début du XIX^e siècle, mais, jusqu'à la deuxième guerre mondiale, une production textile à la campagne a subsisté sous forme de travail à domicile ainsi que du «putting out-system» père de la sous-traitance. A cette tradition appartiennent, au pied des Sudètes, des maisons de tisserands en bois ou en colombages de bois et de briques ou encore les maisons à Chelmsko avec des portiques, datant de 1707 et formant une colonie de tisserands, nommée «12 Apôtres».

Reliant deux époques — protoindustrielle et industrielle — les fabriques textiles pénètrent d'une part dans le paysage rural et donnent d'autre part une forme nouvelle au milieu résidentiel urbain. L'image

des entreprises est individualisée par leur architecture qui prend souvent des formes historiques se rapportant aux traditions du gothique allemand mais aussi du gothique anglais des Tudors et aux réalisations de Schinkel. Parfois ces formes se rattachent au style classique et aux modèles de la construction des palais qui se retrouvent même dans l'iconographie de la construction régionale.

Le XIX^e siècle est aussi la période de formation des centres de l'industrie métallurgique et mécanique. Des entreprises telles que la fonderie «Charles» à Walbrzych ou «Barbara» à Przygorze qui travaillent avec des moteurs à vapeur apportent au paysage culturel de la Basse Silésie des ensembles serrés, des halles d'usines, des colonies ouvrières, également de nouvelles voies de communication ainsi que des changements dans les coutumes et la vie quotidienne des habitants.

Le chemin de fer a constitué un facteur nouveau de l'activité économique de la région. En 1842, on a mis en exploitation la partie du chemin de fer «Haute Silésie»: Wrocław - Olawa, reliant le bassin houiller de la Haute Silésie avec le fleuve Oder. Le chemin de fer «Swiebodzka» a été construit en 1842-1843 et formait la liaison entre la voie navigable sur l'Oder et le bassin houiller de Walbrzych. Le chemin de fer «Basse Silésie», mis en marche en 1844 dans le secteur Wrocław-Legnica, a permis à la Silésie de déboucher sur Leipzig et Berlin. Dans les années 50 et 60, le réseau de chemin de fer devient plus dense en reliant plusieurs centres locaux. Au début du XX^e siècle la traction électrique est introduite. Le développement du chemin de fer posait continuellement de nouveaux problèmes techniques. Le long des trajets, il y a des ponts, des viaducs et des tunnels et la Basse Silésie possède, de ce fait, de nombreuses réalisations intéressantes qui sont toujours vivantes.

La gare centrale de Wrocław, qui date des années 1854-1856, œuvre de Wilhem Grapow, était, au milieu du XIX^e siècle, l'une des plus grandes gares. Les gares de Basse Silésie du XIX^e siècle évoquent la recherche d'une formule de la gare de chemin de fer convenant aux besoins utilitaires et aux besoins de l'esprit. Elles montrent, comment, au cours des années, à côté de l'architecture, le génie civil s'est imposé.

A côté du charbon et du lignite, la Basse Silésie dispose de la houille blanche dont profitaient largement les moulins des scieries, des papeteries, des ateliers de rectification de glaces, des ateliers textiles et d'autres.

Aujourd'hui, il ne reste plus que des reliques de ces constructions hydrotechniques, mais beaucoup d'entre elles servent encore à présent. Les usines hydroélectriques constituent un groupe remarquable. La première, la centrale hydroélectrique de Lesna a été construite en Basse Silésie entre 1905 et 1907. Elle produit toujours de l'énergie électrique en utilisant l'appareillage technique de l'époque. Quelques centrales électriques restent non seulement des œuvres de la technique mais aussi de l'art, comme par exemple les centrales hydroélectriques de Wrocław, construites sur l'Oder, dans les années 1922-1925. On peut lire dans leurs formes architectoniques, le processus de changement de l'esthétique de Wrocław au cours des années de l'entre-deux-guerres. On peut les interpréter tant du point de vue de la technologie qu'au point de vue des valeurs idéologiques, contenues ici dans des constructions à caractère technique.

La Basse Silésie a toujours été une des plus grandes régions agricoles de l'Europe. Sur cette base se sont formées, au XIX^e siècle, les industries agro-alimentaires qui comprennent: la meunerie, la brasserie, la distillerie ainsi que l'industrie sucrière de la betterave. La Basse-Silésie était d'ailleurs le berceau de celle-ci. C'est bien ici, à Konary, que Karl Franz Achard a organisé, en 1801-1802, la première campagne de betterave sucrière. C'est ici, à Krajów, que l'on a fondé en 1803, la première sucrerie qui dépassait le caractère de laboratoire pour atteindre le stade industriel. L'histoire de l'industrie sucrière silésienne peut être observée par l'intermédiaire de ses sites, commençant par les reliques de l'atelier de cuisson de sucre d'Achard à Konary, par la sucrerie de 1884 à Zabkowice qui conserve même aujourd'hui un dispositif technologique complet provenant des XIX^e-XX^e siècles, jusqu'à l'usine Pszena, provenant des années 30 du XX^e siècle. Un monument de l'art de la construction industrielle proche du fonctionnalisme dans sa forme de modernisme!

Dans nos régions, le regard est très souvent attiré par les châteaux d'eau qui dominent les villes. Comme ailleurs en Europe, il était de règle de les habiller de costumes architectoniques historiques qui les inscrivaient dans les paysages urbains traditionnels.

On notera particulièrement le château d'eau de Wrocław nommé «Na Grobli», fondé en 1866-1871, d'après le projet de Moore et de l'architecte Zimmermann. Ce château d'eau ne cache pas sa destination industrielle et apporte un accent nouveau à l'architecture de Wrocław du XIX^e siècle. La richesse du répertoire des formes architectoniques

qui donne aux sites techniques un caractère presque sacré et qui manifeste le culte de la machine et de la vapeur est étonnante. Les réseaux de distribution d'eau potable, par exemple, offrent un éventail de formes, spécifiques, commençant par l'aqueduc romain, puis le château du Moyen Age, jusqu'aux cabanes silésiennes de paysans.

Dans les salles de machines du château d'eau de Wrocław et de l'atelier de distribution d'eau de Swiatniki, la technologie du XIX^e siècle reste lisible. L'une occupe cinq étages du château d'eau et abrite deux ensembles de pompes à piston à vapeur du type Woolf-Ruffa construites dans la ville en 1902 et l'autre possède aussi son équipement technique des années 1903-1905.

On pourrait continuer cette liste des monuments de la technique de la Basse Silésie, en conduisant le lecteur aux usines à gaz du XIX^e siècle, aux cokeries, en lui proposant une promenade le long des constructions hydrotechniques sur l'Oder, dont l'origine remonte au Moyen Age, en l'invitant à une papeterie historique de 1605 à Duszynki Zdroj et encore à d'autres sites intéressants.

L'Institut d'Histoire d'Architecture, d'Art et de la Technique de l'Ecole Polytechnique de Wrocław mène depuis plusieurs années des études afin de constituer l'inventaire du patrimoine industriel de la Basse Silésie. En même temps, nous définissons les directions de la politique de conservation en coopération avec le Service Conservatoire de l'Etat et avec l'industrie. Ce sont des études interdisciplinaires unissant les historiens de la technique, de l'architecture, de l'art et d'autres spécialités qui couvrent l'interprétation du patrimoine de la civilisation. Les monuments de la technique à côté de leur valeur utilitaire possèdent aussi une valeur de bien culturel. Cette notion doit être éclaircie.

Dans le système de communication collective, les monuments de la technique, documents du patrimoine de la civilisation, apportent des valeurs que nous désirons conserver. La protection des biens de la culture doit favoriser la mémoire collective de l'essentiel du patrimoine. Aussi examine-t-on les besoins de la protection active des monuments de la technique dans ce but et en relation avec la vie contemporaine. Les monuments de la technique ont joué un rôle dans le système de production mais ils se sont aussi insérés dans la tradition, dans la sphère émotionnelle et, ils ont dessiné dans les contextes historiques, les moyens d'administrer l'espace par les hommes. Il ne faut pas oublier l'aménagement écologique de la région et souligner la néces-

sité d'accorder les actions entreprises par l'homme sur le champ de la production des biens avec les lois de la nature et de l'économie, de la nature et de la culture.

Le problème principal devient celui d'établir des liaisons entre les possibilités techniques et les besoins de la société ainsi que de former les relations convenables entre le milieu et l'homme enrichi par les technologies et la culture technique.

Parmi les différentes initiatives pour combler la «lacune technologique» existant dans ce domaine, se situe le programme de protection des monuments de la technique dans leur milieu naturel et culturel, comme point d'appui pour le mode de l'éducation technique de masse de la société. Nous croyons que la connaissance du passé est une composante indispensable du savoir et de l'éducation professionnelle de l'homme. Les documents matériels du patrimoine de la civilisation peuvent devenir le tronc de cette éducation. La culture technique dont le déterminant est entre autres le monument de la technique doit être par nature une chose commune. On ne peut pas la centraliser. Elle doit entourer l'homme de tous les côtés, surtout là où un élément de la nature se transforme en œuvre de la culture technique. Le monument de la technique assure les relations les plus larges et les plus convaincantes parce qu'ici ce ne sont pas des paroles, mais des exemples qui jouent le rôle principal. Il s'agit aussi de nourrir le quotidien de la richesse de la pensée technique. Développer la conscience sociale qu'en chaque endroit, où passe la coopération organisée des hommes et des moyens techniques, puissent naître des effets constants. Cette idée trouve en Basse Silésie le développement le plus large dans la conception de l'écomusée de l'exploitation de la houille réalisé à Walbrzych. Elle trouve aussi son expression dans notre proposition de créer le Musée de la Technique dans le tissu urbain de Wrocław. Les sites qui ont valeur historique et culturelle sont concentrés au centre de la ville le long de l'Oder. Tous sont protégés in situ et ils fonctionnent encore, depuis les centrales hydroélectriques de Wrocław en passant par les écluses «Bourgeoise» et «des Sables» construites en 1791-1794, et les centrales historiques à roue hydraulique, le pont suspendu «Grunwaldzki» de 1910, le port «embouchure de la rivière Olawa» de 1842, jusqu'aux ateliers de distribution d'eau potable «Na Grobli» et «Swiatniki». On ne peut parler de la revalorisation de Wrocław en laissant de côté ces composants essentiels de l'écosystème que sont les monuments de la technique. Ils créent une atmosphère éducative, ils peuvent apporter d'autres valeurs de connaissance et de loisir dans un organisme urbain. Ce programme est en



Puits «Irena». Machine d'extraction électrique de 1903 de système Leonardo-Ilgner travaillant dans la halle des machines.

cours de réalisation. Nous avons planifié les travaux pour créer ici un Centre d'éducation Permanente pour l'Association des Ingénieurs. Nous organisons ici aussi un Musée-Laboratoire (Centre d'Histoire de la Technique et de l'Archéologie Industrielle) de l'Ecole Polytechnique de Wrocław.

En août 1986, on a ouvert à Walbrzych, le Centre de la Technique Minière Ancienne et Nouvelle, qui comporte, en premier lieu, la protection in situ des ensembles historiques des puits «Irena-Gabriel-Siostrzany». On a uni les fonctions de production du puits «Irena» avec les tâches du puits «Gabriel» comme Centre d'Instruction Professionnel des Mineurs. Ce programme fonctionnel a été enrichi d'éléments faisant état des connaissances se rapportant à l'histoire de la technique minière. Le musée de l'exploitation des mines a été fondé. Il sert à la société de la région et aux élèves des écoles de mineurs de Walbrzych qui, ici dans la galerie au jour nommé «Gwarek», effectuent leurs stages professionnels durant l'année scolaire. On protège aussi l'ancien équipement technique des puits. Dans la halle des machines du puits «Irena», l'exposition rappelle le développement historique des méthodes de l'aération des mines — tout cela face aux ventilateurs en fonctionnement (système Rateau de 1909). Dans la recette

du puits «Irena», on a placé l'exposition qui illustre le développement du modèle de mine et du système de transport vertical du produit abattu. A la surface, entre les puits «Irena» et «Gabriel», en plein air, se trouvent différents types de boiserie de mines, des chariots, des treuils, des pompes de chantier. A l'échelle 1/1 fonctionne une galerie reconstituée d'exploitation du charbon. En outre, la galerie au jour, nommée «Gwarek» qui, elle, est accessible au touriste présente le modèle de la mine moderne de quatre murs d'extraction.

La protection des monuments de la technique fonctionnant dans le paysage culturel du Bassin est liée à la recherche du nouveau modèle de l'éducation technique générale de la société. Pour nous qui en avons la conception, la gageure est à la fois de trouver une formule nouvelle de Musée de la Technique, qui pourrait montrer plus complètement le processus de la transformation sociale et de mettre au point une définition même du monument de la technique qui ne soit pas statique. Le Centre grandit tous les jours. Dans l'étape suivante, dont les travaux préparatoires sont déjà en cours, nous prévoyons de rendre accessibles les ensembles de puits «Wojciech», «Powietrzny», «Tytus», ainsi qu'un autre monument de la technique, l'usine de grillage du schiste réfractaire du XIX^e siècle à Nowa Ruda. Nous souhaitons que le Centre de la Technique Minière Ancienne et Nouvelle à Walbrzych fasse la liaison entre le monde industriel et technique et les biens de la culture, qu'il démontre tout le parti que le premier peut tirer des seconds.

On m'a parfois demandé : comment avez-vous la possibilité de réaliser vos projets ? Quand on parle de la protection active du patrimoine industriel, l'un des problèmes fondamentaux est celui de la recherche de programmes convenables d'adaptation. Il faut qu'ils s'insèrent dans les contextes sociaux, de civilisation et administratif, qu'ils répondent aux besoins concrets de la société. Nous ne pourrions pas réaliser la protection du patrimoine industriel par la contemplation, nous ne pourrions créer des programmes de protection dans le silence des bureaux. Il faut entrer dans la vie, sentir ses pulsations, essayer de les comprendre, mais avant tout, il faut écouter en gardant une attitude d'humilité en regard des faits du passé et des besoins de demain.

Dr Stanislaw JANUSZEWSKI

*Ecole Polytechnique de Wroclaw, Institut d'Histoire,
d'Architecture, d'Art et de la Technique*

Le nouveau décret sur le patrimoine en Wallonie

Après des années de tergiversations et de reports, après au moins trois versions successives du projet, le *Décret relatif à la protection du patrimoine culturel immobilier de la Communauté française* a enfin paru (voir le «Moniteur Belge» du 30.09.1987, p. 14268-14272). Il a été signé le 17 juillet 1987 par le Ministre-Président de l'Exécutif Ph. Monfils. Il abroge la loi du 7 août 1931 sur «la Conservation des Monuments et des Sites». Il s'applique à la région wallonne et probablement à Bruxelles (où cependant, la législation flamande vaut également).

En quoi se caractérise au principal ce nouveaux texte?

Sans prétendre à son «épluchage» fastidieux, on peut en épingler les passages qui innovent ou qui confirment ce que différents documents légaux avaient accumulé depuis un bon demi-siècle.

1. Notions

- La notion d'*ensemble architectural* (village ou îlot urbain p. ex.) apparaît officiellement pour désigner «tout groupement de constructions urbaines ou rurales suffisamment cohérent pour faire l'objet d'une délimitation géographique et remarquable par son homogénéité ou par son intégration dans le paysage» (art. 1, 2).
- Celle de *zone de protection*, autour d'un édifice, ensemble ou site, est entérinée (art. 17). Son périmètre est fixé dans chaque cas (pas de norme chiffrée ou de diamètre standard).

2. Procédure de classement

Elle ne change pas fondamentalement et demeure assez lourde, spécialement pour un «ensemble» dont chaque composante reste l'objet d'une demande particulière.

Le *délaï* de la procédure de classement aurait un total de 210 (ou 240?) jours. Celui de l'application provisoire des effets du classement est normalement d'un an, mais peut être porté à 18 mois.

Une nouveauté cependant: la *liste de sauvegarde* (art. 3 et sv.). Elle ne vise pas un second niveau de classement, mais elle constitue, d'une manière non exhaustive d'ailleurs, une sorte de réservoir de «pré-classement». L'inscription à la liste implique une procédure peu

allégée de consultations (et non par enquête simplement publique par exemple). Elle vaut durant 9 mois après la mention au «Moniteur Belge» de l'arrêté de l'Exécutif. Elle peut se cumuler aux effets provisoires du classement pour atteindre un total de 27 mois.

Question à éclaircir (art. 9): l'avis de la Commission royale des Monuments et des Sites est-il dans tous les cas donné avant ou après la notification qui déclenche véritablement la procédure en vue d'un classement éventuel? Il l'est avant pour l'inscription à la liste de sauvegarde (art. 3).

3. Subsidiation

L'art. 24 est consacré à l'*intégration* du patrimoine classé dans le cadre de vie de la société contemporaine (comme suite aux idées de la «Déclaration d'Amsterdam», 1975), en vue «d'affecter à toute activité le ou les immeubles classés». Point de vue sans doute acceptable en termes de gestion et de finances; mais qui, s'il subordonne résolument tout octroi des subsides de l'Etat en fonction d'une étude d'affectation «réaliste», peut l'interdire en faveur d'un monument remarquable, non ou peu susceptible de pareille réaffectation (totale ou partielle, permanente ou temporaire). Alors?

Le détail des participations et des taux en la matière (cfr Arrêté de l'Exécutif du 28.02.1984) est-il remis en cause par l'art. 25?

4. Indemnités

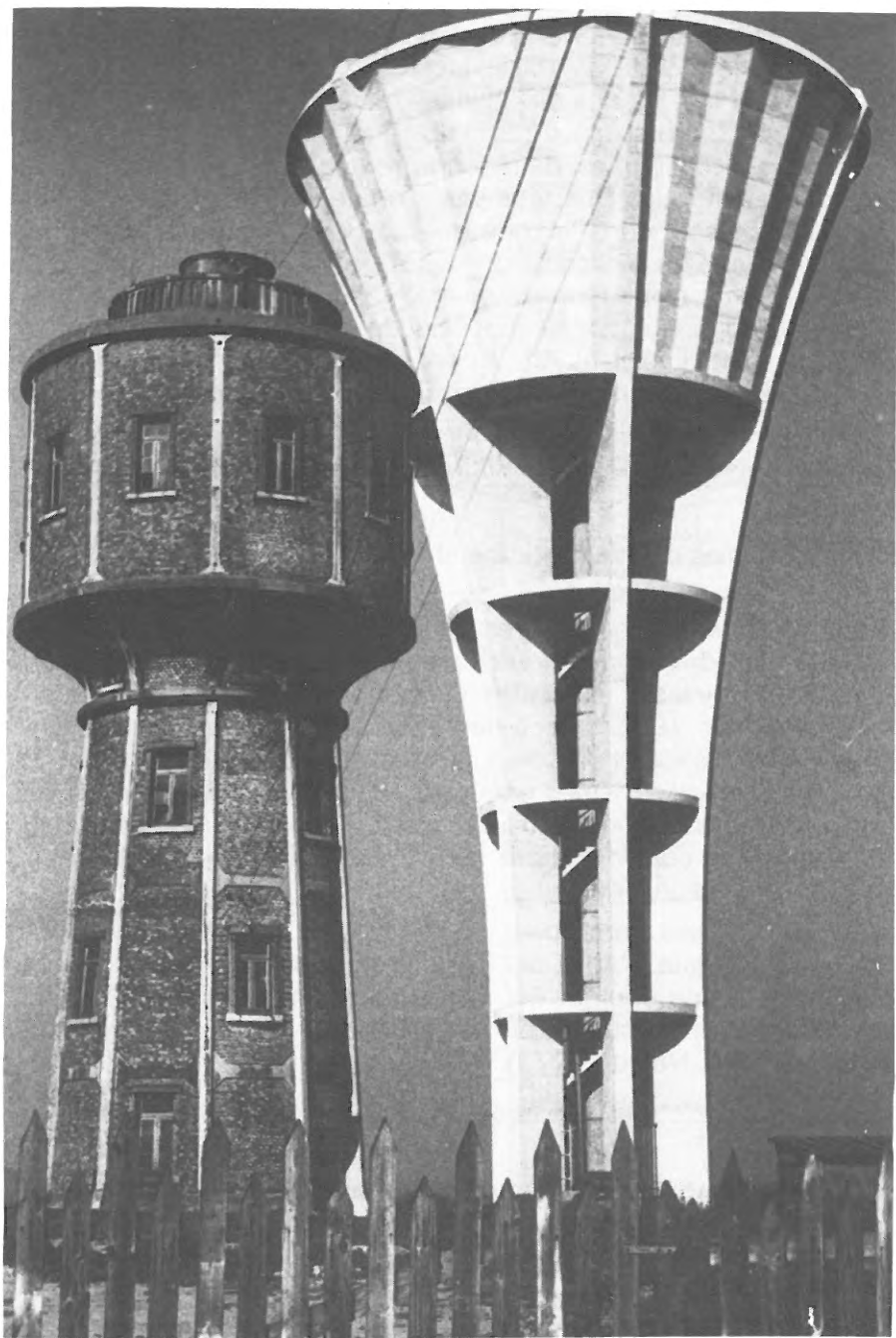
L'impact éventuellement négatif pour le propriétaire des mesures de classement d'un monument ou d'un site peut donner lieu à indemnisation (art. 26), quand la preuve est faite d'une «diminution de la valeur» du bien (avec la franchise de 20% de cette valeur).

Des arrêtés d'application de cette loi nouvelle sont attendus à brève échéance. Gageons qu'il en préciseront l'usage et l'interprétation, sinon la philosophie.

(L.-F.G.)

Les châteaux d'eau de Belgique passés en revue...

Dans le cadre des activités de l'Association nationale des Services d'eau (Anseu - Navewa en NL), un petit groupe de travail, intitulé «Historique de l'alimentation en eau», a été mis sur pied en 1987, sous la présidence de M. W. Van Craenenbroeck (section anversoise), dans l'intention de répertorier tous les châteaux d'eau du pays.



Châteaux d'eau a Genval, 1969 — Photo P. Hachez.

L'inventaire (pas de terrain) s'effectue sur la base d'une fiche-type, conçue par le groupe de travail, et avec le concours de compagnies régionales et locales des distributions d'eau. Parallèlement, la bibliographie éparse du sujet est rassemblée au fur et à mesure des informations. Le but direct est de reconnaître une typologie et ses fluctuations architecturales (les plus vieux châteaux d'eau ont un siècle d'âge). Il s'inscrit dans la ligne de ce que le «Centre d'histoire de l'architecture et du bâtiment» de l'U.C.L. avait élaboré en 1979-1980 au départ d'un échantillon de quelque 250 exemplaires situés entre 1880 et 1980, et qu'il avait exposé au Musée de Louvain-la-Neuve en 1980 (cfr le résumé dans *Arts, sciences et techniques*, vol. 1 (1980), p. 105-118). L.-F Genicot, membre du P.I.W.B., fait partie du groupe de travail en question.

Adresse : ANSEAU, Chée de Waterloo 255/6. 1050 Bruxelles.

... Et les gares de Wallonie aussi

Le journal «Le Soir» a rendu compte, dans ses éditions du 3 février 1988, de l'inventaire auquel s'est attaché le GEVERU de l'U.L.B. Avec l'aide de la Communauté française, deux chercheurs ont répertorié 227 stations sur les quelque 400 que comptait le réseau de la S.N.C.V. en Wallonie en 1935. Chose heureuse si l'on sait qu'environ 25 % d'entre elles n'existent plus ou sont ruinées, 17 à l'abandon. Mais il est vrai, aux dires des mêmes enquêteurs, que 15 % seulement de ces gares présentent un «intérêt particulier». Il reste qu'il serait opportun d'en classer un certain nombre, au-delà des 2 % qui jouissent jusqu'ici de cette protection légale.

C'est l'occasion de rappeler ici l'existence trop peu connue de la remarquable carte, établie en 1978 au sein des F.N.D.P. à Namur par C.J. Joset et son équipe: *Evolution des chemins de fer 1837-1975*, avec un gros fascicule explicatif de la coll. «Répertoires Meuse-Moselle», n° II, Namur (1979).

(L.F.G.)

«R + R»: Pour une réaffectation des bâtiments industriels (*)

Depuis une dizaine d'années, l'agence architecturale de Bernard REICHEN et Philippe ROBERT («R + R») s'est taillée une jolie place en France dans la rénovation de friches industrielles du XIX^e s. Elle s'est tournée vers ces «chancres» dont les administrations ne savent en général que faire, et qui sont voués à une mort lente: sites à l'aban-

don, insalubres, semés d'immondices et colorés des gravats amoncelés, où dépérissent des usines silencieuses aux structures rouillées, aux vitres cassées... Lieux d'insécurité psychologique et sociale, terrains d'aventures en tout genre! La ruine et la plaie...

Reichen et Robert, fervents protagonistes d'un «revival» actif, ont pensé autrement, ont réussi à convaincre. Au départ, leur philosophie qu'ils qualifient eux-mêmes de «simple», se fonde sur trois «postulats»:

1. intervenir dans le cadre historique, qui a des contraintes et des impératifs;
2. y créer quelque chose qui, espèrent-ils, peut devenir à son tour historique et par là, contribuer, comme l'on écrit des Italiens, à cette stratification de la vie urbaine qui fait la caractéristique (inconfortable parfois, riche toujours) de nos villes anciennes d'Europe;
3. tenir pour acquis «qu'un bâtiment doit gagner sa vie».

Ils ajoutent encore qu'une bonne architecture dépasse sa fonction, vaut au-delà de son programme initial, garde en conséquence de la valeur en servant une autre fonction. Ils font enfin la preuve que leurs projets sont concurrentiels sous l'angle financier, et que ce faisant, ils remplissent en outre un rôle de «mémoire» pour toute la collectivité. Bref, de la véritable intégration (au sens plénier de la Déclaration d'Amsterdam, 1975).

Un bon œil, une vision juste des espaces et une dose d'imagination, cela marche. Et fort bien! Dans ou avec l'enveloppe héritée de la construction ancienne, «R + R» proposent de nouveaux ordonnancements spatiaux, redistribuent plans et façades, magnifient des zones récupérées, voire théâtralissent carrément des lieux d'autrefois qui s'en trouvent revitalisés. Sans doute, les «recettes» n'innovent pas à tous les coups. Sans doute, aussi, la création ex nihilo, en dehors de l'appui fourni par les structures qu'on sollicite, même correctement, présente-t-elle d'autres exigences. Sans doute, enfin, la longévité de pareilles réadaptations peut-elle poser question. Il n'empêche que la remise en circulation par «R + R» des carcasses venues d'un monde dit périmé, aux fins de logements (normes supérieures à celles des HLM), d'écoles, de salles de spectacles ou de centres multivalents, mérite le détour.

Economie, histoire, aménagement du territoire, occupations des sols, loisirs, enseignement et habitat s'y retrouvent. Sauf à Verviers, à

Treignes et au sein de certains cercles (cfr, exposition de Liège, 1987), on ne l'a pas encore assez compris en Wallonie, ni surtout mis en application. Une voie existe.



Remise de locomotives à Mainvilliers, projet de reconversion.

Exemples de réhabilitations par le groupe «R + R»:

- Filature Leblan à Lille (1980): habitat
- Papeterie à Angoulême (1983?): école et musée
- Grande Halle de 1867 à la Villette à Paris (1982): spectacles et expositions
- Manufactures Blin à Elbœuf (1982): logement
- Halles aux Grains de Blois (1985): spectacles et congrès
- Sont en cours: la reconversion de la Halle (1910) de Tony Garnier à Lyon, la plus vaste du genre, en un lieu de foires et de rencontres culturelles, et celle d'une remise de locomotives à Mainvilliers, près de Chartres, en un conservatoire du machinisme agricole (livraison en 1988): voir illustration.

(L.-F. GENICOT)

(*) A propos de la causerie faite par B. Reichen, lors de la séance de clôture de la 3^e session des «Séminaires techniques d'Urbanisme» organisés par la Fondation Roi Baudouin, à Namur, le 27 janvier 1988.

□ **Archéologie et patrimoine industriels en Hainaut, bilan et perspectives.** La Louvière, Centre hennuyer d'histoire et d'archéologie industrielles, 1985. In-8, 136 p. ill. Fr. b. 500.

Les 7 et 8 septembre 1985 s'est tenu à Mariemont un intéressant colloque commémorant le 10^e anniversaire du Centre hennuyer d'histoire et d'archéologie industrielles (= C.H.A.I.). Fondé en 1975, le C.H.A.I. répondait à un réel besoin : promouvoir l'étude scientifique du passé industriel hennuyer sous toutes ses formes et sauver les vestiges industriels particulièrement significatifs pour une meilleure compréhension de l'évolution du milieu humain, socio-culturel et économique régional. En dix ans d'existence, le C.H.A.I. a déjà à son actif un nombre important de réalisations, à commencer par le sauvetage du site charbonnier du Bois-du-Luc et par la conservation d'archives industrielles : bibliothèque et archives de l'Association charbonnière de Charleroi, archives techniques des usines de Baume et Marpent à Haine-Saint-Pierre, archives du charbonnage du Boubier à Châtelet, vingt tonnes d'archives des charbonnages de Bois-du-Luc, près de 10.000 livrets d'ouvriers mineurs de la Caisse de Prévoyance du Centre, une partie des archives des Charbonnages du Centre, ainsi que les archives techniques des ateliers de La Louvière-Bouvry ; autant de documents actuellement engrangés à Bois-du-Luc. Le C.H.A.I. publie également, depuis le troisième trimestre de 1978, un bulletin trimestriel, le *Chai-Contact*, il organise des colloques et participe à plusieurs expositions. Bref, un bilan largement positif, qui fait du C.H.A.I. un des centres-moteurs de l'archéologie industrielle en Wallonie.

Quant aux Actes du colloque de Mariemont dont il est ici question, ils comprennent quinze communications présentant, dans différents secteurs, ce qui a déjà été réalisé mais aussi ce qu'il y a encore lieu de faire afin de dynamiser davantage les recherches de demain par des actions ponctuelles. La place nous manque pour passer au peigne fin ces rapports très érudits ; la simple énumération de leurs titres bien explicites suffira, pensons-nous, à donner une idée de ce qui s'est dit à Mariemont en septembre 1985 : Pierre BEAUSSART, *Le Centre hennuyer d'histoire et d'archéologie industrielles, dix ans d'activité* (p. 7-11) ; Gérard BAVAY, *Rétrospective et prospective : l'archéologie*

industrielle et les carrières de Soignies (p. 12-25); Luc BODART, *Projet de restauration des bâtiments du siège d'Harchies de la S.A. des Charbonnages de Bernissart* (p. 26-28); Fernand CHANTRY, *Chaufours en Tournaisis, vestiges d'un passé industriel* (p. 29-43); Jean-Louis DELAET, *Archéologie et patrimoine industriels au pays de Charleroi, 1975-1985. Les objectifs de l'A.I.S. - «Archéologie industrielle de la Sambre»* (p. 44-56); Claude DEPAUW, *Mouscron, un passé industriel méconnu* (p. 57-66); Pierre DUCARME, *Le marbre et la marbrerie: une richesse du patrimoine industriel hennuyer d'hier et d'aujourd'hui* (p. 67-72); Jean-Pierre DUCASTELLE, *Perspectives nouvelles pour le site des carrières de Maffle (Ath)* (p. 73-85); Adonis DUFRASNE, *Le musée de la mine «Les Wagnaux» à Wasmes (Colfontaine), témoignages des charbonnages borains* (p. 86-88); Jean-Pierre GAILLIEZ, *Huit ans de persévérance au service du canal du Centre* (p. 89-99); Jean LEBLOIS, *L'exploitation des carrières de marbre noir à Basècles* (p. 100-111); Bernard TOMASI, *L'action du «Vieux Châtelet» en matière d'histoire et d'archéologie industrielle dans la région de Charleroi* (p. 112-115); Simon VANHÉE, *Comines, douze générations de rubaniers* (p. 116-122); Bruno VAN MOL, *Le musée de la route à Mons* (p. 123-130); Jeanne VERCHEVAL-VERVOORT, *Archives de Wallonie, centre de recherche et de documentation sur la Wallonie et Bruxelles* (p. 131-135).

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **Mémoires d'une région: le Centre, 1830-1914.** Musée Royal de Mariemont, 1984. In-8, oblong, X-311 p., ill. Fr. b. 650.

En feuilletant les précédents numéros de notre Bulletin, nous avons constaté qu'il n'a pas été fait mention, en son temps, du livre-catalogue de la remarquable exposition qui s'est tenue à Mariemont du 5 octobre 1984 au 17 mars 1985. Réparons donc cet oubli, sans tarder.

Bien connu pour ses prestigieuses collections de porcelaine de Tournai, ses ensembles d'antiquités gréco-romaines et la fascination des arts de l'Extrême-Orient qu'il exerce sur les visiteurs, le Musée Royal de Mariemont est également enraciné dans la région industrielle du Centre, entité «artificielle» baptisée de ce nom au XIX^e siècle par des ingénieurs des mines en manque d'inspiration, qui entendaient par là désigner le bassin houiller situé entre ceux du Levant de Mons et de Charleroi. C'est précisément à faire découvrir les multiples facettes économiques, sociales, politiques, démographiques et quotidiennes

nes de cette aire gravitant autour de Soignies, Le Rœulx, Binche et La Louvière que nous convie le livre sous rubrique, articulé — comme l'exposition — selon six grands thèmes faisant l'objet de monographies érudites et abondamment illustrées, basées tant sur les matériaux classiques propres au chercheur que sur les mémoires collectives et individuelles : 1. «*Esquisse hitorique du Centre industriel, 1830-1914*», par le Dr. Roger DARQUENNE, un des tout bons connaisseurs de ce sujet (p. 1-102); 2. «*Le dynamisme des Warocqué*», cette famille de maîtres charbonniers qui contribuèrent grandement au progrès social de la région, par Maurice VAN DEN EYNDE (p. 103-122); 3. «*Le Conseil de conciliation et d'arbitrage des charbonnages de Bascoup*», instauré d'après le modèle anglais, par Patrick COCHEZ (p. 123-136); 4. «*Le Grand Complot, l'action d'Alfred Defuisseaux dans le Centre, 1886-1889*», une des phases les plus épi-neuses de la naissance du parti socialiste, Par Claude FAVRY (p. 137-182); 5. «*Présence flamande dans le Centre*», présence venant seconder les ressources locales de main-d'œuvre finissant par s'épuiser, par Yves QUAIRIAUX (p. 183-230); 6. «*Histoire de la presse dans le Centre, 1830-1914*», par Marie ARNOULD (p. 231-251). Quant aux quelques 350 pièces reprises et décrites dans le catatogue (p. 255-311), et retraçant près de cent ans d'évolution d'une enclave issue de toutes pièces de la révolution industrielle, elles intéresseront également à plus d'un titre l'archéologue industriel. Dans l'impossibilité de tout décrire, contentons-nous de quelques «*flashes*» à travers ces documents. En grande partie, — comme à l'accoutumée en pareille circonstance — des photographies, des cartes postales, des lithographies (notamment celles publiées dans *La Belgique industrielle* des années 1850), des dessins et aquarelles, etc.; bref, un matériel iconographique multiforme allant d'un panorama industriel contemporain du Centre à des photos de sociétés carnavalesques, en passant par une foule d'autres illustrations concernant tantôt les voies de communication (routes, canaux, chemins de fer, vicinaux), tantôt les charbonnages, la métallurgie, la faïence, la verrerie, les carrières, tantôt encore des groupes d'ouvriers et d'ouvrières typiques des années 1900, des habitations ouvrières et d'ingénieurs, des crèches pour enfants, des saisonniers flamands en route vers la Wallonie,... Mais aussi un arsenal d'autres pièces toutes au plus révélatrices: diagrammes de la population du Centre en 1830, 1910 et 1976, tableaux statistiques, écrits de circonstances, chansons ouvrières (très importantes à la fin du XIX^e siècle dans la problématique sociale), livrets de mineurs,

actions de sociétés,... Sans oublier les outils et autres instruments propres à certains corps de métiers, ainsi que des maquettes, montages et reconstitutions.

Arrêtons ici notre tour d'horizon incomplet et sans doute partial, et laissons au lecteur le plaisir de la découverte; nous sans dire, une dernière fois, que ce livre-catalogue, axé sur l'histoire encore jeune du Centre, sur ses joies mais aussi ses peines et ses souffrances, mérite vraiment une lecture attentive.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ René DEJOLLIER **Namur Revue. Industries et métiers disparus.** Namur, Ed. Erasme, 1986. In-4, 256 p., ill.

Le moins qu'on puisse dire est que René Dejollier n'a pas ménagé sa peine pour nous offrir ce très utile ouvrage constitué quasi exclusivement d'illustrations relatives à la vie industrielle et artisanale de Namur et du Namurois de jadis. Ces illustrations, bien remises dans leur ambiance grâce à un bon support textuel, — sans prétention scientifique, il est vrai — sont toutes au plus suggestives, qu'il s'agisse de photographies (en grande majorité), de gravures, de catalogues publicitaires, d'en-têtes, de factures, etc..., voire d'actions ou de reproductions de lettres patentes d'octroi.

Pareil album se feuillette mais est difficile à résumer et, a fortiori, à présenter à un parterre de spécialistes. Risquons-nous quand même à épingler ce qui concerne les industries namuroises disparues les plus connues à savoir les verreries d'Herbatte et Zoude, la fabrique royale de glaces de Vonèche, la manufacture des glaces de Floreffe ainsi que plusieurs briqueteries, autant d'entreprises qui nous sont ici révélées bien souvent à travers des photos de bâtiments ou d'ouvriers au travail n'ayant même pas toujours le temps de poser pour le photographe. Quant aux petits métiers d'hier, ils sont ici aussi légion et nous apparaissent également à travers une foule d'illustrations qui semblent parfois nous interroger : remouleur, vendeur de journaux, commissionnaire, caneur de chaises et rempailleur, balayeur public, ferblantier ambulancier avec son chien, passeur d'eau, sabotier («au début du siècle, un ouvrier sabotier pouvait livrer de 6 à 9 paires de sabots par jour»; p. 58), etc...; bref, un ensemble de métiers traditionnels qui ne purent échapper aux mutations sociales et industrielles contemporaines, un ensemble de gagne-petit qui nous font réfléchir sur certains métiers actuellement menacés car dépassés par la technologie moderne et incapables de s'adapter.

En sauvant de l'oubli, par une iconographie originale, la mémoire anonyme de ces entreprises et des pauvres hères, René Dejollier retrace dans sa contribution l'état d'une société qui, sans lui, risquerait de demeurer définitivement inconnu. Deux remarques cependant pour terminer : on eût aimé en savoir davantage sur la provenance de toutes ces illustrations (pas toujours datées avec précision, mais était-ce possible?), propriété de l'Auteur ou consultables ailleurs ? Rien non plus sur ceux qui ont pris ces photos, en l'occurrence les photographes, ni sur leurs motivations en la matière; il est vrai qu'à présent on peut pallier cette seconde lacune en utilisant le remarquable travail de Pierre-Paul Dupont sur *Un demi-siècle de photographie à Namur des origines à 1900* (Bruxelles, 1986; cfr notre recension de ce volume dans le numéro précédent du *Bulletin*).

N.B. : Pour être informé sur les petits métiers souvent ambulants précités, on lira l'ouvrage désormais classique de Claire Krafft-Pourrat, *Le colporteur et la mercière* (Paris, 1982), ainsi que les articles de Serge Jaumain, *Un métier oublié : le colporteur dans la Belgique du XIX^e siècle* (dans *Revue belge d'histoire contemporaine*, 1985, t. XVI, p. 307-356), et *les colporteurs hainuyers du XIX^e siècle* (dans *Annales du Cercle royal d'histoire et d'archéologie d'Art et de la région et Musées athois*, 1984-1986, t. L, p. 283-340); bien que n'intéressant pas le Namurois, ces travaux sont, de par leur méthode, susceptibles de nous faire mieux apprécier l'album commenté de René Dejollier, qui ne comprend malheureusement ni introduction, ni conclusion, ni bibliographie. Dommage!

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **Aspects d'une réalité quotidienne. 150 ans de chemin de fer en Belgique, 1835-1985.** Bruxelles, Palais des Beaux-Arts, 1985. In-4, 143 p., ill.

Du 4 mai au 2 juin 1985, les services de la SNCB organisèrent, au Palais des Beaux-Arts de Bruxelles, une importante exposition suscitée par le 150^e anniversaire du premier voyage public en train sur le continent (trajet de Bruxelles à Malines) et par le cinquantenaire du premier trajet en traction électrique. Si l'on ajoute à ces commémorations le centenaire des chemins de fer vicinaux, celui de l'Union internationale des transports publics et celui de l'Association internationale du Congrès des chemins de fer, on conviendra qu'une exposition sur le chemin de fer ne pouvait trouver chez nous meilleur millésime que 1985!

On doit malheureusement regretter que cette belle exposition n'ait donné naissance qu'à un livre-catalogue bien pâle, pour ne pas dire chétif, dû au fait qu'au lieu d'évoquer chronologiquement et de manière classique la vie et le long cheminement du rail depuis cent cinquante ans — le tout basé sur une solide documentation écrite et iconographique —, les responsables ont cru préférable de donner à leur catalogue un caractère thématique englobant une dizaine de rubriques sans rapport logique entre elles, ce qui constitue toujours le principal obstacle d'une bonne exposition à thèmes. Le résultat de cette option ne nous fournit que des «flashes» d'importance et d'intérêt variables allant du chemin de fer vu par la philatélie jusqu'au futurisme de l'an 2035, en passant par les wagons-lits, l'affiche ferroviaire, les peintres du chemin de fer (Paul Delvaux en tête bien entendu!), le train et l'imagination (bande dessinées), l'œil des photographes et la résistance des cheminots en 1940-1945: «*autant de wagons panoramiques attelés pour former un train fascinant*», nous dit-on dans la très peu probante Introduction (p. 9); soit, mais un train aux wagons cahotants faute d'être racrochés structurellement. On pourrait nous rétorquer que ce livre-catalogue ne s'adresse pas en priorité aux spécialistes, entre autres aux archéologues industriels, mais davantage au grand public. Cette argumentation est caduque car le grand public a également ses exigences et lui mettre entre les mains un ouvrage en de nombreux points inachevés est le laisser sur sa faim d'un savoir légitime. Quant au chercheur, il lui sera néanmoins possible de glaner par-ci, par-là, quelques compléments d'information dans cette contribution sauvée notamment par des illustrations choisies et révélatrices.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ Michel DELWICHE et Francis GROFF. **Les gueules noires.** (Collection «Journalistes», n° 1). Bruxelles, Edition des Eperoniers, 1985. In-8, 196 p., ill. Fr. b. 795

En quelque 160 pages — les 30 dernières sont consacrées à un très utile répertoire bio-bibliographique de Jacques Cordier, qui réunit tous les mineurs ayant écrit sur la mine — deux jeunes journalistes du Hainaut se proposent de présenter un panorama qu'ils veulent complet du monde de la mine. Pour réaliser cette fresque, les Auteurs ont sillonné les bassins de Wallonie, de Campine, et du pas-de-Calais, ce cadre étant, à notre avis, un amalgame un peu artificiel. Ils ont rencontré de vieux mineurs et fouillé des tonnes de documents, mettant ainsi à jour toute la richesse d'un passé révolu, mais aussi la douleur des

grandes catastrophes comme celles de Courrières (1.100 morts en 1906) ou de Marcinelle (262 morts en 1956). En n'hésitant pas à plonger eux-mêmes dans les galeries souterraines, ils ont également reconstitué les multiples mutations techniques du labeur de dizaines de génération de mineurs.

Aucun ouvrage de synthèse n'ayant jamais tenté de cerner la grande aventure du charbon et de ses travailleurs dans nos bassins — les innombrables monographies sur le sujet ayant généralement limité leurs explorations dans le temps et l'espace géographique —, on eût pu espérer ici voir cette lacune comblée, ne fût-ce que partiellement (on ne peut pas tout dire en moins de 200 pages!); il nous faut hélas déchanter car nous n'avons affaire ici, la plupart du temps, qu'à un ramassis d'allusions et d'anecdotes concernant la géologie, l'histoire (des origines à la «valse des fermetures»), les mineurs et les techniques d'exploitation. En somme, pour parler en langage sportif, nos deux Auteurs ont placé la barre trop haut et leurs ambitions étaient exagérées, même si les résumés sont habituellement assez corrects. Parmi les erreurs, on notera toutefois que les Polonais sont présentés comme «sans qualification», alors que beaucoup d'entre eux étaient déjà mineurs en Allemagne ou en Pologne avant d'arriver chez nous. De plus, si cet ouvrage met en scène certains problèmes — comme, par exemple, celui de la fermeture et de la poursuite de l'extraction envers et contre toute logique de production —, il n'y jette qu'un coup d'œil unilatéral. Les Auteurs envisagent aussi le déclin des charbonnages, mais ils parlent peu des bénéfices énormes du temps de la splendeur minière. Ou encore, évoquer les catastrophes minières est un thème tristement célèbre, mais c'est oublier que la silicose fit bien davantage de victimes silencieuses. Une phrase nous a particulièrement blessé lorsque les Auteurs décrivent les mineurs comme des héros joyeux «à l'image de ces aventuriers un peu fous qui se lancèrent à la conquête des océans...» (p. 117); n'est-ce pas, pour le moins, caricaturer la pénible condition du mineur, surtout au XIX^e siècle?

Ne boudons cependant pas notre plaisir face à un ouvrage méritoire et ne soyons pas trop sévères envers un livre de très large vulgarisation. Les exigences du grand public ne sont pas celles des historiens, qui rafraîchiront toutefois leurs souvenirs au contact de cette contribution abondamment illustrée et, tout compte fait, de lecture agréable, même si son plan échappe à toute logique.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ Georges RENOUY. **Les grands magasins.** Bruxelles, Ed. Rossel, 1986. In-4. 195 p., ill. Fr. b. 1.250.

L'histoire des grands magasins est à la mode. Après les ouvrages classiques mais quelque peu vieillis, de J. Valmy-Baisse (Paris, 1927) et d'H. Pasdermadjan (Paris, 1949), Bernard Marrey nous donna en 1979 (Paris, Librairie Picard) un travail remarquable dans lequel il insistait surtout sur l'aspect architectural. C'est un livre aux ambitions plus modestes que nous procure, essentiellement pour la Belgique, Georges Renoy, romancier et polygraphe. En fait, nous n'avons pas affaire ici à un ouvrage vraiment scientifique au plan bien charpenté et suivant une chronologie appropriée, mais à un vaste recueil d'illustrations en noir et blanc ou en couleur — nous en avons dénombré plus de deux cents — qui font revivre tout le charme, voire la mélancolie, de la belle époque, de ses antécédents et de ses lendemains; des illustrations (pas toujours accompagnées de légendes, ni datées avec précision) allant tous azimuts: d'une élégante au manteau de velours vendu 350 francs au Bon Marché de Bruxelles aux camionnettes ancien modèle de l'Innovation, en passant par tout un ensemble d'affiches commerciales, de cartes postales anciennes, de lithographies des rues ou des bâtiments à usage commercial, de vues intérieures de magasins, d'en-tête de factures, sans compter une foule de pièces d'habillements (costumes, robes, chapeaux, maillots de bain rétro, etc...) qui intéresseront grandement les sociologues de la mode. De ce tout, parfois assez hétéroclite, le chercheur fera son miel et appréciera l'originalité de telle ou telle image susceptible soit de rafraîchir ses souvenirs, soit d'alimenter ses propres travaux. Quant au texte qui entoure ces illustrations sans toutefois les commenter, ce qui rend le présent livre vulnérable, nous renonçons à le résumer étant donné que la contribution de G. Renoy se lit mais ne se raconte pas. Disons quand même que cet écrit, pour élégant et recherché qu'il soit, ne s'occupe guère d'histoire au sens où les spécialistes l'entendent, qu'il s'agisse de l'origine ou de l'évolution de nos grands magasins, mais plutôt d'historiettes ou d'allusions au titre accrocheur; exemple, les sous-titres du premier chapitre intitulé «*La ruée vers l'or*»: «*des chiffons et des hommes*», «*des hangars impudiques*», «*quel bazar!*», «*la bonne enseigne*», «*Attention, progrès!*», «*Tous pour un*», «*Les cinq commandements*», «*acheter maintenant, payer plus tard*», «*mère de l'ennui, l'uniformité*», «*Le temps des poussettes*», «*Une histoire ancienne: David et Goliath*», «*et si on effaçait tout?*». Les chapitres suivants sont à l'avenant et sous-divisés de manière aussi peu

orthodoxe, pour ne pas dire mystérieuse, pour quiconque feuillette la table des matières! L'archéologue industriel ne fera toutefois pas buisson creux dans cet ouvrage, à condition qu'il s'arme de courage et de patience, à condition également qu'il n'oublie pas que les grands magasins, nés la plupart au XIX^e siècle, ont fait et font encore partie V^{otre} paysage urbain, et qu'ils furent symbole de progrès économique.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ Léon BAGUET. **Historique des carrières d'Ecaussinnes.** Annales du Cercle archéologique du canton de Soignies, 1985. t. XXXI, 312 p., ill.

Au terme d'une dizaine d'années de patientes recherches, Léon Baguet nous donne un maître-ouvrage sur les carrières de pierre qui, jadis très nombreuses, firent la gloire et la richesse de la région d'Ecaussinnes.

L'Auteur a agencé son travail en cinq parties suivant les roches exploitées, avec une priorité accordée à la plus importante de celles-ci, «*le petit granit*» (p. 21-218); vient ensuite l'étude des carrières de calcaire et de grès. Chacun de ces ensembles est à son tour subdivisé en chapitres, à caractère monographique, selon les différents bassins ou lieux d'extraction. Un appendice (p. 254-266) est consacré aux voies ferrées qui reliaient toutes ces carrières au chemin de fer de l'Etat. Enfin, Léon Baguet clôture sa contribution par un essai de généalogie des principales familles qui dirigèrent les entreprises en question (p. 269-299). Chronologiquement, les informations les plus abondantes ont trait aux XVIII^e et XIX^e siècles et, accessoirement, au XX^e siècle.

A partir d'une solide documentation, basée entre autres sur les actes notariaux, l'Auteur suit avec une grande précision — nombreuses notes à l'appui — la naissance et l'évolution de toutes ces carrières, de la simple association momentanée jusqu'aux sociétés anonymes. Ne manquent à l'appel ni les données biographiques, toujours utiles pour l'histoire économique et sociale, ni les renseignements techniques sur l'exploitation de la pierre et l'outillage qu'elle nécessitait: machines à feu de pompage, sciage par fil hélicoïdal, etc..., le tout agréablement illustré. Véritable ouvrage de référence, le «Baguet» se présente, dès maintenant, comme une somme indispensable à quiconque s'occupe de l'histoire de la pierre et des carrières en Hainaut, même si sa rédaction sous forme d'historique peut, à première vue, rebuter quelque peu

étant donné son caractère parfois fort analytique. À ce propos, on regrettera que l'Auteur n'ait pas tiré, en conclusion, quelques lignes de force qui se dégagent de sa belle étude. mais était-ce possible?

Jean-Pierre HENDRICKX

□ G. CORNEZ et la cellule «*Mémoire Populaire Brabant Wallon*». **Fabelta-Tubize, 1900-1983**. Nivelles, Fédération régionale des Equipes populaires (14, rue des Canoniers, 1400 Nivelles), 1986. 2 vol. in-4, 38 et 21 p.

Ces deux petits fascicules constituent le catalogue d'une exposition qui s'est tenue à Nivelles en 1986. Le premier rappelle les procédés de fabrication de la soie artificielle produite chez Fabelta, ainsi que l'histoire des grands moments qui animèrent cette usine depuis ses origines en 1900 jusqu'à sa fermeture en 1983. Le second fascicule est tout entier composé de documents photographiques, une collecte rendue difficile à cause de deux impératifs qui interdisaient les prises de vue de jadis à l'intérieur de la fabrique: un premier empêchement résultait de l'emploi de matières explosives comme le mélange éther et alcool dans la confection de la soie au collodion, et un autre empêchement provenait — déjà en 1900 — de l'espionnage industriel, la soierie de Tubize ayant souvent exploité des procédés uniques que jalouaient ses rivales. Toutes les sections de l'entreprise ne sont donc pas illustrées à part égale ici.

Sans prétention scientifique — tel n'était pas leur but — ces deux fascicules seront considérés comme les premiers jalons destinés aux futurs historiens de Fabelta-Tubize, qui comptait encore plus de 1.600 personnes au travail en 1957 pour tomber à zéro en 1983. Encore un fleuron de nos entreprises wallonnes récemment disparues qu'il importait de ne pas oublier trop tôt!

Jean-Pierre HENDRICKX

□ Marc ELOY. **Influence de la Législation sur les façades bruxelloises**. C.A.R.A./C.F.C. 1985. 102 p. dont 32 pages d'illustrations hors-texte. Distribué par Wallonie-Bruxelles Diffusions, tél. 02/518.12.37.

Cet ouvrage, préfacé par Jean-Pierre POUPKO, Président de la Commission française de la Culture de l'Agglomération de Bruxelles, aborde

le problème fondamental de l'image visuelle de la ville de Bruxelles au travers de sa législation. Celle-ci apparaît souvent inutilement tatillonne et contraignante, parfois même, elle est source d'appauvrissement. On doit cependant lui reconnaître un rôle de protection indispensable de l'unité et du caractère de notre patrimoine. Telle qu'elle, elle se montre cependant incohérente, inadaptée à l'évolution des besoins et des techniques. Sa révision s'impose donc afin d'en faire un instrument souple et fiable au service d'une politique de rénovation urbaine dynamique.

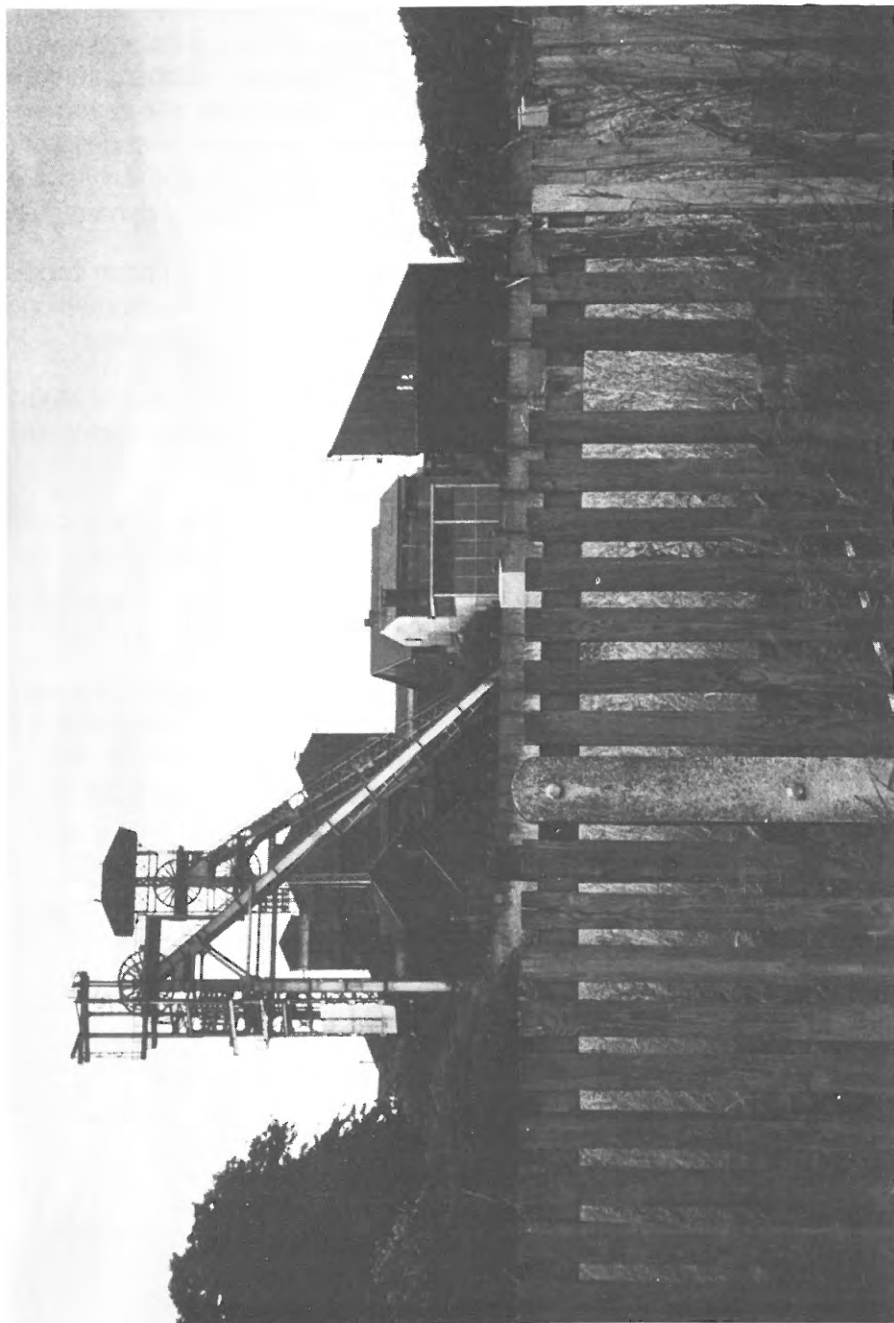
L'étude de Marc ELOY est incontestablement une contribution importante dans la redéfinition du cadre légal du patrimoine architectural d'une ville à vocation de capitale européenne, nationale et régionale.

Les six propositions formulées par l'auteur méritent, à tout le moins d'être prises en considération et analysées par les autorités régionales et communales.

Le Centre d'Assistance et de Recherches Architecturales et la Commission Française de la Culture ont fait œuvre utile en éditant une étude, qui plus qu'un inventaire apparaît comme une base concrète pour la révision de notre réglementation en matière d'architecture urbaine.

Il convient de souligner que l'«influence de la législation sur les façades bruxelloises» fut présenté comme mémoire en vue de l'obtention du grade de licencié spécial en «*Art de Bâtir: restauration et rénovation urbaine*» et sert de référence à la collaboration développée entre la Bartlett School de Londres et l'Institut Supérieur d'Architecture Victor Horta sur le thème des façades de Londres et de Bruxelles.

A. COOLS



Charbonnages de l'Espérance Bonne-Fortune à Glain, juin 1980 (Démoli).

Informations et agenda

○ **Enquête sur les machines agricoles**

Dans le sillage de la révolution industrielle, l'agriculture s'est progressivement mécanisée, puis ensuite motorisée avec l'avènement du tracteur et de la moissonneuse-batteuse. Cette évolution qui s'est déroulée sur un peu plus d'un siècle, a provoqué des bouleversements considérables dans le monde rural.

Si la plupart des machines agricoles utilisées en Belgique ont été importées, notre pays a cependant tenu une place plus qu'honorable dans ce secteur, production qui souvent a été largement exporté vers l'étranger. De nombreux artisans ont apporté des perfectionnements ingénieux à leurs créations qui leur ont souvent valu une notoriété qui dépassant largement nos frontières. Parmi les firmes les plus connues, on peut citer les charrues MELOTTE à Gembloux, les batteuses TIX-HON à Herstal etc. Ces ateliers artisanaux, ces usines de fabrication mécanique ont connu une période de prospérité avant la seconde guerre mondiale, puis ont souvent périclité faute de pouvoir concurrencer efficacement les grandes multinationales de matériel agricole. Cette participation active aux progrès techniques que la Belgique peut légitimement revendiquer n'a souvent laissé que très peu de traces écrites. Les archives ayant disparu, les seuls témoignages qui subsistent de cette période sont réduits à quelques catalogues de fabrication, des annonces publicitaires dans la presse agricole et, parfois, une machine miraculeusement préservée de la mitraille; sources fragmentaires et insuffisantes pour illustrer une histoire qui reste encore à écrire. On pourrait considérer une telle entreprise comme désespérée s'il ne restait cette source d'information trop souvent négligée qui est la mémoire vivante. Les souvenirs d'anciens fabricants, et de leurs collaborateurs (ouvriers, employés), ou les témoignages d'agriculteurs qui se souviennent avoir utilisé ces machines et qui ont été en rapport avec les fabricants constituent cette histoire orale qui est l'ultime et fragile source d'information qu'il est grand temps de recueillir et d'enregistrer.

C'est pour écrire cette histoire de la mécanisation de l'agriculture en Belgique et ses implications sociales et économiques, que le centre d'Histoire et de Technologie rurales de l'U.L.B. à Treignes souhaite recueillir toute information relative à la construction de machines agri-

coles en Belgique, ou sur la diffusion de la mécanisation dans nos campagnes. Fabricants, revendeurs, utilisateurs, syndicats, comices agricoles, sont autant d'acteurs et de témoins privilégiés dont les témoignages sont irremplaçables. Affiches, catalogues, publicités sont souvent les sources imprimées complémentaires qui ne doivent pas être négligées. Tout témoignage, tout document sont recueillis avec reconnaissance.

Adresse: Ecomusée de Treignes, 81, rue de la Gare, 6390 Treignes. Tél. 060/39.96.24 ou 02/642.22.32.

○ **Les archives de la Ville de Mouscron**

Depuis mai 1984, les *Archives de la Ville de Mouscron* occupent un local au deuxième étage du 49, place A. et A. Motte, dans les bureaux de l'ancienne filature Motte et Cie, derrière la gare de Mouscron. Y est conservée uniquement la 2^e série des Archives Communales de Mouscron. Les 1^e, 2^e et 3^e séries des Archives Communales de Dottignies, Herseaux et Luingne ainsi que la 1^e série des Archives Communales de Mouscron sont entreposées provisoirement à l'étage de l'ancienne maison de Dottignies.

Selon le règlement relatif à la consultation et au prêt à usage des archives communales par le Conseil communal en sa séance du 2 février 1986, la salle de lecture est accessible au public du lundi au vendredi de 9 à 12 h. et de 14 à 17 h. L'accès est gratuit. Les recherches par correspondance sont aussi gratuites mais ne sont prises en considération que les demandes précises et limitées. Les archives communales déjà inventoriées se composent des différents dossiers traités par les administrations communales d'avant 1977 et de la Ville de Mouscron depuis lors. La plus grande partie de ces papiers a trait au seul XX^e siècle. De ce fait, le premier «client» des *Archives de la Ville de Mouscron* est l'administration communale elle-même. Cependant d'autres fonds provenant d'entreprises ou de personnes privées sont aussi recueillis, inventoriés et mis à la disposition du public.

Les *Archives de la Ville de Mouscron* conservent des documents nécessaires à l'archéologie et à l'histoire industrielle de la région, tels que les permis de bâtir (depuis 1890) ou les enquêtes de commodoincomodo (depuis 1904). En ce qui concerne les archives privées, en dehors d'une quinzaine de boîtes regroupant des pièces éparses provenant de 3 entreprises locales, les archives de la filature Motte et Cie forment le principal fonds (environ 300 registres et 300 boîtes).

Claude DEPAUW, *Archiviste de la Ville de Mouscron,*
Président de la Société d'Histoire de Mouscron et de la Région

○ **Fondation Roi Baudouin : Concours Patrimoine 1987**

Asbl «Espace 251 Nord»

Réaménagement des anciens bâtiments administratifs du charbonnage Bonne Espérance, Batterie, Bonne Fin et Violette à Liège.

Ce vaste ensemble administratif est situé dans le quartier nord de Liège, rue Vivegnis.

Construit en 1897 par l'architecte Ebens, il fut modifié en 1912-1913 et comprend bureaux, bâtiments pour ateliers, magasins, infirmerie. En 1924, on y adjoint une buanderie, des bains-douches et un réfectoire. A l'intérieur, on procède au comblement vertical du hall d'entrée et de son lanterneau en vue de la réalisation au premier étage de ce qui sera appelé «la chapelle». L'épaisse maçonnerie de briques, l'utilisation importante de pierres de taille, de poutrelles d'acier, le plafonnage en céramique et les planchers et lambris de chêne font de ce bâtiment un exemple remarquable d'architecture industrielle.

L'asbl «Espace 251 Nord» souhaite sauvegarder ce bel exemple d'architecture industrielle du XIX^e siècle, majestueux par ses dimensions et ses matériaux. Son but est d'en faire le siège de ses activités : promotion et diffusion de l'art, de l'image, de l'événement dans toutes les disciplines, organisation d'expositions, mise à disposition d'artistes de ses locaux pour y faire des ateliers de travail. Sa volonté est de faire vivre et de développer un authentique espace européen d'art contemporain.

Les travaux à réaliser sont scindés en deux phases : redonner à «la chapelle» son volume initial en supprimant la dalle de béton qui la divise en deux et remettre sa verrière à neuf ; ensuite procéder à la réfection des toitures, à la remise en état des verrières des combles et des lucarnes, à la création d'un éclairage zénithal de la très belle cage d'escalier...

Le Jury a attribué un prix de 500.000 FB à l'asbl, au regard de l'intérêt de l'affectation proposée et de sa bonne intégration à la structure initiale du bâtiment.

Asbl «Malogne», association pour la recherche et l'animation des sites d'exploitation des craies.

Réaménagement de la gare de Ciply-Hyon

Afin de pouvoir poursuivre et développer ses projets visant à mettre en valeur les sites des anciennes phosphatières souterraines du bassin de Mons, témoignage unique et d'une ampleur exceptionnelle,

l'asbl «La Malogne» propose de créer un centre d'animation. La gare de Ciply-Hyon dont elle est locataire offre de multiples avantages pour accueillir ce centre.

Le bâtiment des voyageurs de Ciply-Hyon a été construit dans le dernier quart du siècle dernier pour l'exploitation de la ligne Mons-Erquelines-Chimay ou Charleroi. Construit en briques, avec toit en ardoises, il présente l'aspect caractéristique des gares du siècle dernier.

Agrandi vers 1895 par l'adjonction de deux ailes annexes, il garde un aspect harmonieux et s'intègre bien dans son environnement. Il est aujourd'hui désaffecté car la ligne n'est plus utilisée que pour des dessertes d'industries (les cimenteries et crayères de Harmignies). N'étant plus utile à la S.N.C.B., il était voué à la démolition.

Aux portes de Mons, Ciply est le village-carrière par excellence. Siège d'importantes exploitations de craies phosphatées, ce village reste marqué par l'activité industrielle des phosphatiers. Dans ce cadre, en bordure de la route Mons-Maubeuge, au pied du Mont Héribus, la gare de Ciply-Hyon apparaît magnifiquement bien située pour servir de révélateur des centres d'intérêt de l'Espace naturel de la Malogne. Une demande de T.C.T. est introduite. L'équipe pourra se consacrer totalement à la poursuite de la mise en valeur des sites par la réalisation d'une série de projets.

Le bâtiment servira de base à l'action menée. Remis en valeur par une restauration, il constituera un centre ayant plusieurs buts : installation d'un espace d'exposition permanente; aménagement d'une salle en vue d'expositions thématiques temporaires; une ou plusieurs salles de travail et ateliers pour la préparation des expositions, l'aménagement du site, etc.; un petit laboratoire ouvert au public et équipé pour l'observation microscopique, le dégagement des fossiles, l'étude des roches, etc.; une salle de réunion, le bureau de l'animateur du Centre et le secrétariat.

Les activités du centre «Malogne» comprendraient : la gestion, l'entretien des salles d'expositions et des sites; l'organisation d'expositions temporaires semestrielles sur des thèmes très variés, par exemple : les grands reptiles de l'aire secondaire et leur extinction, les phosphates et leur utilisation en agriculture, les réserves en eau dans la nappe des craies, la culture des champignons, le tuffeau de Ciply et ses utilisations, etc; l'aménagement et l'entretien des sites souterrains comprenant le balisage d'itinéraires avec panneaux explicatifs, l'éclairage, l'aménagement des accès (escaliers, etc.).

Vie de l'association

LE PATRIMOINE INDUSTRIEL VERVIETOIS

Visite du P.I.W.B. à Verviers — Samedi 7 novembre 1987.

La trentaine de membres présents lors de la visite du mois de novembre à Verviers, ont pu découvrir, avec un certain étonnement, la richesse et la qualité d'un patrimoine industriel, richesse et qualité que les Verviétois eux-mêmes sont sans doute les premiers à ignorer. Malgré quelques très beaux exemples de restauration...

L'INDUSTRIE LAINIERE, SON IMPLANTATION, SON ARCHITECTURE

Jusqu'à la fin de l'ancien régime : la période artisanale.

L'histoire de Verviers et le développement de la ville sont très étroitement liés à l'industrie de la laine.

L'industrie drapière verviétoise naît vraisemblablement peu avant le XIV^e s., Verviers n'est alors qu'un gros bourg. La production s'effectue à domicile, au sein de la cellule familiale. La production comme la vente d'ailleurs, s'effectue de façon individuelle.

Au XV^e s. apparaissent les fouleries. Il s'agit d'entreprises collectives regroupant quelques drapiers. Ce sont aussi les premiers bâtiments industriels qui sont construits. Le foulage est une des opérations terminales qui donne à l'étoffe des qualités de souplesse et de maintien. L'eau y est utilisée comme force motrice. C'est pourquoi les fouleries s'implantent le long de la Vesdre ou sur l'un de ses biez, principalement sur le Canal des Usines qui traverse tout Verviers.

Au XVII^e s., l'industrie lainière prend véritablement son essor. Verviers s'est développé et reçoit en 1651 le titre de « Bonne Ville ». Les marchands-drapiers apparaissent. Ils achètent la matière première, fabriquent des draps, les revendent. Pour la production, ils ont recours au travail à façon; le filage et le tissage sont principalement concernés. Ceux-ci s'effectuent à domicile, généralement dans la campagne, y comblant ainsi la morte saison. Ce sont les travaux qui demandent le plus de main-d'œuvre. Certaines opérations restent cependant sous la surveillance des marchands-drapiers, quand elles ne sont pas effectuées par leurs propres soins: le lavage, pour éviter les vols; le foulage et les apprêts, car ces opérations conditionnent la qualité finale du pro-

duit, car elles demandent aussi un matériel plus important. Ces opérations ont besoins de la présence de l'eau. Le Canal des Usines continue à être un pôle d'attraction pour les ateliers industriels. Les marchands-drapiers s'installent près de leurs activités. Leur logis est très souvent juxtaposé à leur atelier quand il ne l'abrite pas.

Fin XVII^e s., il existe des «boutiques». Ce sont des locaux patronaux où s'effectuent les apprêts, foulage, teinture,...

Au XVIII^e s., l'essor de l'industrie textile se poursuit. Les entreprises se concentrent et apparaissent de grands fabricants. Les premières fabriques sont construites avec leurs ateliers hiérarchisés regroupant même plusieurs métiers à tisser.

Il est à noter que, durant tout l'Ancien Régime, l'architecture industrielle restera toujours confondue avec l'architecture privée.



1. Maison de Bonvoisin et son petit atelier industriel (86, rue Cerexhe - 15/17 rue Pétaheid) ± 1730 - Style Louis XIII - Classés - Un exemple de la proximité des activités et du logis d'un industriel.

2. Maison Closset (138-142 place Saucy) - 2^e moitié du XVIII^e - Style Louis XV - Classé - Selon une tradition orale sérieuse, la première manufacture Peltzer.

3. Foulerie Finck (23/25 rue Haute Crotte) - En bord de Vesdre, cette ancienne foulerie est aujourd'hui consacrée à l'habitation.

4. Manufacture (8 rue Francomont) - 2^e moitié du XVIII^e - Rehaussée au XIX^e - Détruite depuis peu dans une totale ignorance et dans la plus parfaite indifférence.

La maison Closset: l'exemple à suivre donné par la Régionale Verviétoise.

Le début du XIX^e s.: la mécanisation de l'industrie lainière. Le début de la Révolution Industrielle.

1799. A la demande des industriels Simonis et de Biolley, un mécanicien anglais s'installe à Verviers, il s'appelle William Cockerill. Il met au point les premières machines textiles utilisées sur les bords de Ves-

dre pour le filage (1800) et le tissage (navette volante 1802). C'est le début de la Révolution Industrielle dans la Cité Lainière. Cockerill part pour Liège en 1803 (son fils y fondera la sidérurgie liégeoise). Mais la mécanisation se poursuit dans l'industrie verviétoise. Elle permet une concentration en ville du travail qui se faisait jusqu'alors à domicile, dispersé dans les campagnes. Elle provoque dans la première décennie de ce XIX^e s. une vaste campagne de construction et d'aménagement de manufactures. Le modèle architectural est celui de la manufacture à étages. La superposition des ateliers facilite la transmission par engrenages et courroies de l'énergie mécanique. Les murs sont fort épais et percés de nombreuses fenêtres donnant un éclairage latéral. La charpente est en chêne avec poteaux latéraux et intermédiaires pour reprendre l'importante charge des machines. Ces usines sont caractérisées par deux à quatre étages et des toitures à la Mansard ou à croupettes, où sont encore aménagés deux niveaux.

L'architecture industrielle proprement dite est née. Mais elle ne s'est pas encore totalement affranchie de l'architecture privée. Si elle se distingue par des volumes beaucoup plus importants, elle reste attachée à un style traditionnel (néo-classique) avec l'utilisation de la brique et de la pierre calcaire. L'habitation du patron adjacente ou du moins voisine de l'usine reste aussi de tradition.

Si le travail à domicile ne décline que lentement dans les campagnes, la mécanisation entraîne quand même un très important exode rural. Celui-ci provoque, dans cette première décennie du XIX^e s., une très importante crise du logement. C'est dans ce contexte qu'il faut inscrire l'initiative de fabricants verviétois d'édifier les Grandes Rames: c'est la première cité ouvrière du continent européen, elle est construite à partir de 1808, elle abritera 800 personnes.

L'eau est la principale source d'énergie et la mécanisation de l'industrie accroît ce rôle. Un hauteur de chute minimale est nécessaire pour garantir une production d'énergie suffisante, c'est-à-dire qu'une certaine distance doit séparer les usines, On va assister à leur égreement le long de la Vesdre en dehors de Verviers.

1. Usine Simonis dite «Au Chat» (41 rue de Limbourg) - Style néo-classique - En cours de restauration.

2. Usine Bettonville (24-30 rue de la Chapelle) - Logis (1802-3) et usine (1804-6) - Style néo-classique - Classés — futur musée national de la laine — En cours de restauration.

3. Usine Simonis (1-5 Surdents) - Les Surdents sont un hameau en amont de Verviers né de l'installation de l'usine; dans le courant du XIX^e, Simonis y construisit une cité ouvrière, une chapelle, une école, des locaux de cercles...

4. Ecuries Simonis (12 rue de l'Est) - Néo-classique.
5. Usine (26 rue Biolley) - Néo-classique.
6. Fabrique Doret (85/96 rue des Alliés).
7. Grandes Rames (rue des Grandes Rames) - Première cité ouvrière.



L'usine Simonis (tout début du XIX^e s.). Vue du chantier.

Le XIX^e s. : L'âge d'or de l'industrie verviétoise.

En 1816 apparaît la machine à vapeur. La localisation des usines devient indépendante de la source d'énergie mais l'eau continue à jouer un rôle important dans la fabrication. La Vesdre et le Canal des Usines restent les principaux pôles d'attraction. Les usines s'implantent de nouveau à Verviers, elles s'y concentrent en s'installant l'une à côté de l'autre.

A partir de 1820 environ, l'architecture industrielle s'oriente très vite vers le fonctionnalisme. La pierre se fait de plus en plus rare. Le bois est remplacé par la fonte pour ce qui est des poteaux. Les toitures à la Mansard ou à croupettes disparaissent au profit de toitures en bâtières.

1. Usine (rue Bérilbou) - Ce bâtiment marque la transition vers le fonctionnalisme: il conserve une toiture à la Mansard mais la pierre se fait quasiment inexistante; une importante ajoutée au premier bâtiment a, elle, toutes les caractéristiques du fonctionnalisme.



Les Grandes Rames: première cité ouvrière du continent européen.

2. Usine Simonis (rue de Limbourg) - A côté du Chat, cet immeuble devrait être rénové.
3. Usine Wasson (rue Neufmoulin-Dison) - Immeuble rénové.
4. EIB (rue Pisseroule-Dison).

5. Filages et tissages Peltzer (rue du Gazomètre) - Démolition partielle.

Ont malheureusement disparu au début des années '80:

- l'usine Peltzer (rue Defays (ex-David), sans conteste possible le plus beau représentant de cette tendance architecturale construit à Verviers.
- l'extension de l'usine Bettonville dont on ne conservera donc que la partie début XIX^e.

1843, Verviers est relié au chemin de fer. La ligne de la Vesdre relie Liège à la Prusse. Ce fût une entreprise titanesque. Jugez plutôt: pour 36km 200 de ligne, il a fallu construire 22 ponts et 58 viaducs, il a fallu percer 19 tunnels (entre 50 et 650 m de long) et ce avec des moyens techniques dérisoires. La première gare de Verviers se trouve à l'ouest du centre. Elles sera l'origine du développement industriel de tout le quartier de Gérardchamps.

Vers 1850, la pollution des eaux devient particulièrement forte, principalement sur le Canal des Usines. Les usines qui ont besoin d'une eau propre la chercheront en s'implantant de plus en plus vers l'amont. Le quartier Est de la ville se développe et s'industrialise.

C'est à cette époque qu'apparaissent dans la région les premiers sheds. A Verviers cependant, on ne trouvera de raikems (c'est ainsi que l'on surnomme les sheds dans la région) que vers 1870. Ces ensembles sont très caractéristiques avec leur toiture en dents de scie. L'un des pans est vitré, abrupt et orienté vers le nord : il permet un éclairage uniforme de l'atelier, sans éblouissement ou d'effet de serre. L'autre pan sert de couverture opaque.

Vers 1870, on assiste à un renouveau de l'architecture : l'éclectisme fait son apparition. Les façades à rue sont composées d'une succession de pignons, avec des motifs géométriques et jeux de couleur dans les briques, avec quelquefois de fausses baies. Elles sont aussi surmontées par des bucranes (têtes de bélier ou de cheval). C'est que l'usine est devenue l'image de marque de l'entreprise. C'est notamment à cette époque que l'on voit des gravures de bâtiments industriels figurer en en-tête de lettre.

1870, c'est aussi une période d'urbanisation importante pour la ville. On crée sur un modèle hausmanien le quartier des Boulevards. C'est le quartier choisi par la bourgeoisie verviétoise. Elle quitte ainsi la vallée pour s'installer plus haut sur le flanc sud. En trente ans, le quartier des Boulevards sera complètement urbanisé.

En 1878, le barrage de la Gileppe est inauguré. Il alimente en eau l'industrie. La localisation de cette dernière devient alors totalement indépendante des cours d'eau.

1. Usine Hauzeur-Gérard (rue Houget) ± 1870.

2. Solvent Belge (rue de Limbourg) 1892 - Les bâtiments ont été rénovés par l'entreprise qui les occupe.

3. La Vesdre (rue de Renoupré-Dison) - Une extension de ces bâtiments est d'influence art nouveau.

Le XX^e s. : L'irrésistible déclin de l'industrie textile.

En 1900, l'industrie de la laine est à son apogée à Verviers. A partir de ce moment, et surtout après la première guerre mondiale, on ne construira plus beaucoup d'usines : quelques agrandissements, quelques reconstructions après incendie. C'est déjà le reflet d'une industrie qui ne s'adapte plus. Les quelques constructions de l'entre-deux-guerres seront surtout des immeubles à ossature en béton armé. Les années 1950 et surtout les années 1960 sonneront définitivement le glas de l'industrie lainière.

CONSERVATION ET REAFFECTATION DU PATRIMOINE INDUSTRIEL

Le rôle capital de la Régionale Verviétoise

La Régionale Verviétoise, Société locale de logement social, s'est attachée depuis une dizaine d'années à la réalisation d'opérations de rénovation urbaine dans la région verviétoise. Elle a marqué un intérêt constant pour la reconversion d'anciens sites industriels en logements.

A Verviers, c'est l'opération Moulin-St-Antoine avec la restauration de la maison Closset. C'est aussi la restauration de l'usine Simonis. A Dison, c'est la rénovation du site des usines Tiquet et l'opération Neufmoulin avec la rénovation des usines Wasson. A Dolhain-Limbourg enfin, c'est l'opération Moulin en Rhuyff avec la rénovation du site des usines Bodeux.

La maison Closset. Cet immeuble du XVIII^e siècle, première manufacture Peltzer transformée en 1981 en 9 appartements sociaux et un rez-de-chaussée aujourd'hui occupé par la Société Royale des Architectes de Verviers et Environs. Coût: une vingtaine de millions de FB.

L'usine Simonis dite «Au Chat». Ce bâtiment est un témoin des premiers temps de la mécanisation de l'industrie verviétoise. Il est en cours de restauration, les travaux devraient s'achever cette année; 45 logements sociaux et un emplacement commercial y sont aménagés. Coût: près de 100 millions de FB. Sur le site, la rénovation de deux autres immeubles industriels était prévue; l'un des deux est en cours de démolition, on espère encore pour le second...

Le site des usines Tiquet a été presque totalement assaini. 58 logements neufs ainsi que 4 commerces ont été reconstruits. Seul l'immeuble qui abritait les bureaux de l'usine a été rénové. Le site des usines Bodeux a subi le même sort: 79 logements neufs reconstruits avec l'intégration de l'ancien bief.

La rénovation des usines Wasson. Plusieurs bâtiments industriels du milieu du XIX^e siècle ont été transformés un peu à l'image de certaines réalisations lilloises, en y intégrant une architecture résolument moderne. C'est 32 logements et 3 commerces aménagés dans les anciennes usines ainsi que 17 logements et un commerce neufs qui ont été mis en location l'année dernière.

Le Musée National de la Laine

A Verviers, on parle depuis plus de vingt ans de la réalisation du Musée National de la Laine. Il sera bientôt une réalité. La restauration des usines Bettonville devrait débuter au printemps 1988. Coût: une centaine de millions à charge de la Région Wallonne (site industriel à rénover), de la Communauté Française (Monuments classés, infrastructure culturelle, muséologie), la Province de Liège et la Ville de Verviers.



L'usine Bettonville: le futur musée national de la laine.

Le Musée couvrira la période artisanale et la période industrielle. L'usine proprement dite abritera une section technique au rez-de-chaussée, aux premier et deuxième étages, une section économique avec la reproduction d'un intérieur d'ouvrier, une salle consacrée au barrage de la Gileppe et une autre réservée à la Fédération Patronale de l'Industrie Lainière au troisième étage. La maison de maître, adjacente à l'usine, abritera des salles de conférence et de projection, des salles pour expositions temporaires, bibliothèques, archives, bureaux. Les autres bâtiments serviront de conciergerie et pour les réserves.

Les réaffectations prioritaires

Si de nombreux éléments du patrimoine industriel verviétois ont conservé ou retrouvé une affectation industrielle ou économique, si quelques-uns ont pu être mis en valeur, d'autres, et non des moindres, sont aujourd'hui menacés de disparition. C'est le cas des Grandes Rames, des écuries Simonis, de la Grand' Poste.

Les Grandes Rames. La première cité ouvrière du continent européen a conservé sa destination sociale. Propriété du CPAS de Verviers, elle héberge des personnes défavorisées. Mais les Grandes Rames sont à la limite de l'insalubrité. Certains immeubles sont déjà condamnés et laissés à l'abandon. Menacés de démolition au début des années 80, les Verviétois ont perçu l'importance et la valeur de cet ensemble.

Les écuries Simonis. Sans conteste, un des plus beaux éléments du patrimoine architectural verviétois, le plus méconnu aussi. Une architecture qui rappelle les Salines de Chaux ou le Grand-Hornu. A l'abandon depuis des années, elles risquent de disparaître dans l'indifférence générale.

La Grand' Poste. Construit en 1907 pour abriter les services de Postes, Télégraphes et Téléphones, ce bâtiment imposant est le reflet de l'importance économique et industrielle de Verviers au cours du XIX^e siècle. Sa grande tour, avant d'avoir une valeur esthétique, avait une fonction technique: c'est de là que partaient les fils téléphoniques alimentant les quatre coins de la ville. La Grand' Poste est un élément du patrimoine cher au cœur des Verviétois. Désaffectée, elle est aujourd'hui menacée de démolition par les Travaux Publics.

Pierre BRICTEUX
Ingénieur civil
110, avenue Elisabeth
4800 Verviers



Grand' Poste de Verviers.

Bibliographie

P. BERTHOLET — *Verviers et sa région en gravures.*

Ed. Desoer-Gamma, Liège 1981.

P. BRICTEUX — *Circuit pédestre - Verviers Industriel.*

Le Cri n° 4, déc. 86-mars 87, supplément. Verviers.

Ministère de la Communauté Française. Administration du Patrimoine Culturel — *Le patrimoine monumental de la Belgique. Wallonie.* Volume 11. Province de Liège. Arrondissement de Verviers. Entité de Verviers. Ed. P. Mardaga, Liège 1984.

J. SPORCK — *Le problème de l'eau et la localisation des industries dans la région de Verviers.* Mémoire de licence en géographie. ULB 1948.

WIRTGEN-BERNARD Chr. et DUSART M. — *Visages industriels d'hier et d'aujourd'hui en Pays de Liège.* pp. 123-138: *L'industrie textile verviétoise.* Ed. P. Mardaga, Liège 1981.

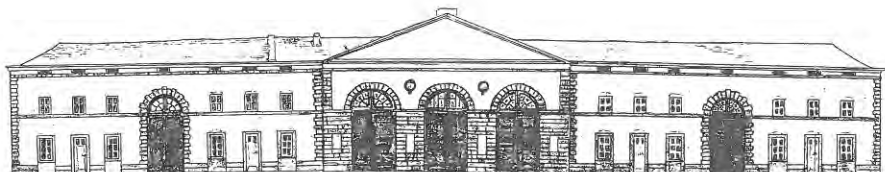
Documents Régionale Verviétoise, Echevinat des Affaires culturelles de la Ville de Verviers. Photos et dessins de l'auteur.

Pré-Musée de la laine

Institut textile, rue de Séroule 8 à 4800 Verviers.

Ouvert toute l'année (sauf les jours fériés légaux) du lundi au samedi de 14 à 17h, le mercredi de 14 à 18h.

Renseignements: Musées Communaux 087/33.16.95.



Ecuries Simonis.

Archéologie de l'automobile

«Har, hu, hot, v'la l'machine Pétiaux qui rott'...» (1)

Le premier véhicule automobile du Continent aurait-il été namurois et précédé d'une trentaine d'années le «Fardier» de Cugnot (1769)?

Des moteurs à vapeur existaient depuis la fin du 17^e siècle (marmite de Papin en 1687, moteurs de Newcomen et Savery en 1705) et Newton avait déjà réalisé en 1680 un véhicule à quatre roues propulsé par la réaction de l'échappement d'une chaudière à vapeur.

L'idée de l'utilisation de moteurs à vapeur était donc bien latente en cette fin du 17^e siècle et début du 18^e, époque à laquelle vivait à Namur un certain Hubert Pétiaux (1684-1751), entrepreneur architecte et mécanicien (2).

Vers 1725, chargé de la réparation des fortifications de la citadelle, il avait réalisé une machine fixe actionnant une sorte de précurseur du téléphérique pour faire monter une benne chargée de pierres, chaux et autres matériaux, et simultanément en faire descendre une autre vide.

Mais, selon la «mémoire populaire», au début du 19^e siècle, son chef-d'œuvre avait été la construction d'une voiture qui manœuvrait sans cheval tout en faisant un bruit énorme et qui fut à l'origine du dicton cité ci-dessus.

Il est vraisemblable que pour actionner son véhicule, Pétiaux ait utilisé un moteur à vapeur. C'est, à notre avis, à peu près une certitude si l'on tient compte, d'une part, que l'engin avançait en faisant un bruit énorme et, d'autre part, que son constructeur fut obligé de le détruire pour éviter les poursuites de l'«Officialité», qui la considérait comme une invention du diable. Ce n'est pas une simple commande mécanique, à pédales ou autre, qui aurait pu mériter une telle appréciation.

Serait-il possible de retrouver le moindre indice de texte descriptif ou de croquis relatif à cette «invention», ou restera-t-elle un mystère?

(1) *Légendes Namuroises* par Jérôme Pimpurniaux (Adolphe Borgnet) 1837.

(2) Pétiaux, habile mécanicien et architecte, auteur de nombreuses constructions à Namur, était analphabète comme en fait foi un contrat signé d'une croix sous laquelle une autre main a écrit: «marque de Hubert Pétiaux pour ne savoir écrire». C'est d'ailleurs sa fille Marguerite qui tenait ses comptes. Celle-ci, femme d'affaire accomplie, géra par la suite, souvent seule, la verrerie créée par son mari Sébastien Zoude; mais ceci serait une autre histoire d'archéologie industrielle.

Ph. QUESTIENNE

Ingénieur Civil, rue des Buissons 81, 4000 LIEGE

ON CHERCHE DES RENSEIGNEMENTS :

OBJET : La machine élévatoire de la distribution d'eau de Porcheresse
(Commune de Daverdisse), période de fonctionnement : ± 1910 à 1953.

Localisation :

A l'O-S-O du village, sur la rive droite de l'Almache, parcelle cadastrale 268/2.

D'après le témoignage oral de Georges LEMAIRE, de Gembes, le lieu-dit s'appelle «La Tannerie». Sur l'autre rive, en vis-à-vis, le plan cadastral indique «A la papeterie».

Description sommaire :

Un canal bien conservé, avec grilles, vannes... amenait l'eau de l'Almache à l'arrière d'un petit bâtiment (5,80m x 8,70m), situé en contrebas et abritant la machinerie.

L'eau actionne, par son poids, une roue à aubes qui, elle-même met en mouvement deux pistons à double action couissant dans des cylindres horizontaux situés de part et d'autre d'un réservoir en fonte dans lequel s'accumule l'eau sous pression. L'origine de cette eau est à vérifier par des sondages : elle peut venir d'un captage pratiqué sur un ruisseau qui se jette dans l'Almache à quelques mètres en aval ou d'un captage en sous-sol. L'eau sous pression est envoyée dans un tuyau de fonte qui l'amène au village pour être distribuée à des bornes-fontaines et des abreuvoirs publics. Le trajet de la conduite de distribution est à repérer. Un dénivelé de 45 m doit être franchi.

L'indication «Cie Gle Liège» se lit, en relief, sur plusieurs pièces de fonte.

Renseignements d'archives :

En août 1914, les Allemands incendient la majeure partie du village de Porcheresse. Les archives précédant cette date sont détruites.

Au *Registre aux délibérations du Conseil Communal - Commune de Porcheresse* (du 4/10/1914 au 3/2/1925) on peut lire :

15/2/1920 : «la roue motrice activant la machine est tombée en morceaux...»

18/4/1920 : «... lettre adressée à Monsieur le Commissaire voyer par la maison PAS-TEGER, de Liège sous la date du 7 avril 1920 avec le plan de reconstruction de la roue de commande de la machine élévatoire de la distribution d'eau, dont le coût serait de 14.350 F plus 1.250 F pour la fourniture d'un vannage pour cette machine...»

10/2/1921 : «Attendu que les appareils de la machine élévatoire sont remontés et (sic) état de fonctionner immédiatement, moyennant quelques petites réparations à faire au canal d'adduction... Décide qu'il y a lieu de faire exécuter en régie une partie d'environ 5 mètres du canal derrière le bâtiment de la machine et d'établir la maçonnerie nécessaire à l'établissement de l'emplacement pour remettre en marche la machine».

Prière de bien vouloir communiquer toute information au sujet de cet appareil, de machines similaires, ou de leur fabricant à :

M. Maurice EVRARD

Membre correspondant de la Commission Royale des Monuments et des Sites

Au Tilleul 113

6921 CHANLY

Téléphone : 084/38.80.76

Appel à tous!

(« Bulletin » du P.I.W.B.)

Nous cherchons de la matière rédactionnelle sur :

1. Articles et notes.

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 destruction).

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 **prochain numéro** est fixée au 31 mai 1988. Merci!

Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles

Association sans but lucratif — siège social :
Musée d'Armes, Quai de Maestricht, 8, B-4000 Liège (Belgique)
Tél. 041/23.31.78 ou 23.15.62

Conseil d'administration

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

Membres: Albert BAETEN, André DAGANT, Henri-Joseph DELREE,
Jean-Pierre DUCASTELLE, Jean-Pierre GAILLIEZ, Luc-F. GENICOT,
Roger MOSSERAY, Jacques REYBROECK, Guido VANDERHULST,
Jean-Jacques VAN MOL.

Cotisations annuelles

Membre effectif:	FB 300
Membre adhérent:	FB 200
Membre adhérent protecteur:	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.

Bulletin périodique

Publié avec l'aide de la Communauté Française
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. 010/47.48.73 ou 47.49.19
ou 47.45.89

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

Les auteurs d'articles ont droit à dix exemplaires justificatifs du bulletin, les
auteurs de comptes rendus et de notes d'information à cinq exemplaires.

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