

Patrimoine Industriel



N° 13 — SEPTEMBRE 1988

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



Sommaire

Articles et notes

J.P. GAILLIEZ: *Anderton (G-B); La Louvière (B); Fontinettes (FR); Peterborough (CA); De la Révolution industrielle à l'archéologie industrielle, un exemple de collaboration internationale du 19^e à la fin du 20^e siècle* 1

T. CORTEMBOS: *Les anciennes «Forges de Ciney»* 29

L.F. GENICOT: *En 1849, déjà l'industrie maudite* 34

Publications 35

La photo du numéro 49

Informations et agenda 50

Classement 55

Vie de l'association 56

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

Anderton (G-B), La Louvière (B), Fontinettes (FR), Peterborough (CA): De la Révolution Industrielle à l'Archéologie Industrielle, un exemple de collaboration internationale du 19^e à la fin du 20^e siècle.

La commémoration conjointe de l'ascenseur à bateaux des Fontinettes à Arques (France) et de l'ascenseur 1 à La Louvière nous permet de souligner le parallélisme qui existe entre les transferts de technologies qui ont été à la base de la révolution industrielle au 19^e siècle et les stratégies de sauvetage et de restauration à mettre en place un siècle plus tard, dans l'espoir de pouvoir transmettre aux générations futures une partie significative de cet héritage industriel.

1. Bref historique.

Sans vouloir remonter à la préhistoire des canaux dans le monde, on peut dire que le premier canal européen de taille significative fut le canal du Midi qui permettait de réunir la côte méditerranéenne à la côte pacifique. Ce canal fut l'œuvre de *RIQUET*, commandité par Louis XIV avec le concours actif de *COLBERT*. Il fut achevé dans sa totalité en 1681 quelques mois après la mort de son créateur... la Garonne était ainsi reliée à la Méditerranée (1).

Cette gigantesque réalisation a fait école... Les industriels britanniques avaient tout particulièrement besoin de voies de communications efficaces permettant le transport des marchandises pondéreuses, non seulement d'un bassin industriel à l'autre, mais aussi des différents ports maritimes vers l'intérieur du pays et vice-versa.

Malgré les discussions des historiens qui affirment que le premier canal anglais remontait aux Romains et reliait les rivières Trent et Witham par le canal de Fossdyke, on peut estimer que les anciens canaux des îles britanniques apparurent un siècle après le canal du Midi français. Le canal de Newry en Irlande du Nord fut ouvert en 1745. Il est un modèle du genre en ce qui concerne le soin mis à prévoir son approvisionnement en eau. En 1761 fut ouvert le très célèbre «Bridgewater canal», reliant Manchester à la côte ouest. S'il ne comprenait aucune écluse (le canal avait été conçu de façon à être de niveau tout au long de ses 75 kms), il avait fait l'objet d'ouvrages d'une

envergure exceptionnelle: un pont canal à Barnton et, à la mine de Worsley, il entrait sous terre pour desservir le charbonnage sur une longueur de 23 kms!! (2)

Quelques années plus tard, le canal de Bridgewater se voyait relié à la rivière Trent par le canal Trent and Mersey, long de 149 kms (jumelé au canal du Centre depuis 1985). C'est à Anderton, sur le flanc ouest de ce canal, qu'a été construit le premier ascenseur hydraulique au monde.

1.1. Antécédents du premier ascenseur hydraulique pour bateaux en Grande-Bretagne.

A de très nombreux endroits du territoire britannique, la situation géologique du pays a posé de très grands problèmes aux ingénieurs chargés de la construction d'un réseau de canaux devant relier d'une part, les différents bassins industriels entre eux et d'autre part, ces bassins industriels aux différents fleuves navigables et aux grands ports maritimes. Le canal devait franchir les fortes dénivellations qui séparaient certains fleuves du plateau sur lequel s'était développé l'essentiel du réseau de voies navigables.

A Anderton il s'agissait de relier la rivière «Weaver» (navigable et accessible à des bateaux de pleine mer) au plateau des Midlands que traverse entre autres le Trent and Mersey canal et le long de berges duquel se situaient une série de mines de sel, poteries, brasseries, etc.

A Ironbridge, il convenait de relier l'industrie charbonnière, les tuileries, les bisquiteries et les entreprises sidérurgiques situées sur ce même plateau des Midlands à la rivière Severn... Rien que dans le Sud ouest de l'Angleterre, on peut dénombrer plus de 20 appareils de type plan incliné ou ascenseurs construits au 18^e ou au 19^e siècle (3).

Au simple problème technique de la dénivellation, venait souvent s'ajouter le problème hydrologique de l'alimentation en eau des canaux situés sur les plateaux. C'est ainsi que très rapidement les ingénieurs britanniques spécialistes de la construction de ces canaux se sont mis à la recherche de systèmes originaux permettant de faire monter et descendre les bateaux sans cependant consommer une trop grande quantité d'eau tellement précieuse...

C'est ainsi que dès le 18^e siècle, certaines machines de type «ascenseurs» ont été construites; ainsi par exemple, sur le canal «Grand Western» (1832) qui reliait l'embouchure de la Severn sur la côte ouest (Bristol) à la côte sud des Cornouailles (Exmouth). Ce canal comportait 7 ascenseurs mécaniques qui méritent une attention

particulière (4 et 5). Cette réalisation supposait le franchissement d'une importante crête de partage entre les 2 bassins hydrographiques. Une série d'ascenseurs ont été construits à Taunton et dans les environs. Quoique de taille très limitée et d'utilisation manuelle, on peut dire qu'ils sont à l'origine du développement de la technique des ascenseurs hydrauliques.

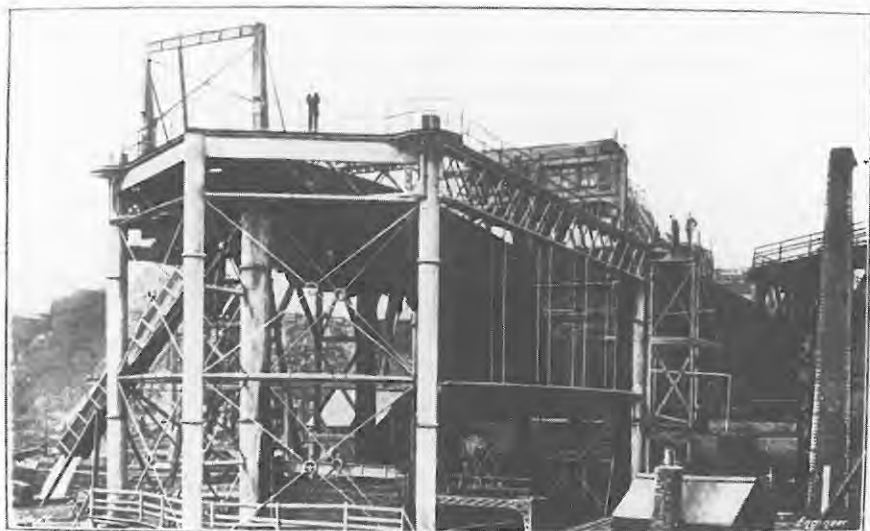
Observons-en les caractéristiques principales :

- L'ascenseur était constitué d'un système de 2 bacs reliés entre eux par des chaînes couissant sur une poulie centrale, elle-même équipée d'une manivelle et d'un frein manuel.
- Les chaînes étaient réglées de telle sorte que lorsqu'un bac était en position amont, l'autre était en position aval; chacun des 2 bacs était donc le contre-poids de l'autre.
- Les bacs étaient remplis d'eau et permettaient donc aux bateaux d'entrer et de sortir sans devoir être mis à sec.
- Le réglage du niveau d'eau dans les bacs était réalisé de telle sorte que le bac descendant était chaque fois chargé d'une quantité d'eau supplémentaire par rapport au bac montant. Cela facilitait grandement la manœuvre; l'opérateur devait simplement veiller à régler le mouvement au moyen du frein à main dont était équipée la poulie centrale.
- De façon à rendre le poids d'un même bac constant tout au long de sa course de montée ou de descente, les ingénieurs avaient pendu une chaîne en-dessous de chaque bac.

D'autre part, la technologie hydraulique s'était fortement développée dans les différentes usines et surtout dans les régions portuaires. C'est ainsi qu'à cette époque toutes les grandes villes, tous les grands ports étaient équipés d'une installation de distribution d'eau à haute pression, destinée à actionner tout un parc de grues hydrauliques, de presses et autres machines fonctionnant grâce à l'énergie fournie par l'eau à relativement haute pression. (3).

1.2. Premier ascenseur hydraulique à bateaux au monde: l'ascenseur d'Anderton.

Comme nous l'avons décrit, les ascenseurs à bateaux du Grand Western canal étaient une sorte de balance, dont les 2 plateaux étaient en réalité les 2 bacs reliés l'un à l'autre par une chaîne. L'ascenseur hydraulique fonctionne exactement sur le même principe, mais la chaîne qui constituait la connexion est remplacée, ici, par un système



GENERAL VIEW OF OLD LIFT

Ascenseur d'Anderton (Angleterre).

hydraulique d'eau à haute pression : 2 bacs supportés chacun par un piston plongeant dans un cylindre rempli d'eau. La descente d'un piston dans son cylindre fait automatiquement monter l'autre piston. Si donc on ajoute, comme c'était le cas déjà dans l'ascenseur mécanique, une surcharge d'eau dans le bac en position haute, celui-ci descendra et fera simultanément monter le bac qui se trouvait en position basse.

La balance hydraulique est donc la composante fondamentale de ce type d'ascenseur. Il faut remarquer toutefois que les ingénieurs britanniques, tout comme d'ailleurs plus tard les ingénieurs belges, français et canadiens, ont ajouté à cet équipement de base toute une série d'équipements annexes indispensables au fonctionnement de l'ensemble de l'ascenseur. Les principes de base de l'ascenseur hydraulique ont fait l'objet d'adaptations techniques très intéressantes sur le terrain, tout particulièrement dans la conception de ces équipements annexes.

La suite du présent article est un essai de synthèse présentant l'évolution de cette technique de base au niveau européen. Cette synthèse a été réalisée après la lecture de l'ensemble des documents dont la liste bibliographique est reprise en annexe.

2. Tableau de synthèse des grandes étapes de la construction et de l'évolution des ascenseurs d'Anderton, Fontinettes, La Louvière et Peterborough

Il est intéressant de comparer les différentes composantes qui ont permis la mise en chantier des différents ascenseurs dans le monde. Nous en fournissons ici un tableau de synthèse qui permettra au lecteur de mieux percevoir la dimension internationale de ces beaux ouvrages.

Date de la décision.	Responsable (politique) de la décision.	Responsable de la conception.	Cie responsable de la construction.	Début travaux
Anderton : 1872.	E. LEADER WILLIAMS, Ingénieur responsable du fleuve WEAVER navigable, remplacé en 1872 par J. WATT SANDEMAN	EDWIN CLARK Standfield and Clark, Ingénieurs conseils à Westminster.	EMMERSON and CO.	1872
Fontinettes : 1879	BERTIN, Ingénieur en chef des Voies navigables du Nord-Pas-de-Calais.	EDWIN CLARK & LATIMER CLARK (Sidengham DUER réalisa un projet qui ne fut pas retenu).	CAIL & Cie.	26.04.1881
La Louvière : 10 juin 1881	SAINCTE-LETTE, ministre des Travaux Publics. Henri GENARD, Ingénieur en chef, Directeur des Ponts et Chaussées.	EDWIN CLARKE & Ingénieur NOLET	S.A. COCKERILL J.	Février 1884
Peterborough : 1898 (adjudication)	BLAIR, ministre & ROGERS, Directeur du canal Trent.	Certains changements au système de E. CLARK avaient été déposés par la S.A. COCKERILL J. qui transmet à ROGERS nombre de plans et informations. ROGERS conçut néanmoins sa propre adaptation.	DOMINION BRIDGE (face à S.A. J. COCKERILL qui fut battu dans l'adjudication.)	1898

Mise en service	Ouverture officielle	Evénements ultérieurs	Etat au 04.06.1988
Anderton: 26 juillet 1875	—	1903: machine à vapeur remplacée par l'électricité 1908: électrification. L'ascenseur hydraulique devient ascenseur funiculaire électrique.	1967: dernier bateau commercial, depuis, bateaux touristes, vacanciers... 1981: accident nécessitant fermeture pour ± 1 an. 1983: chantier d'entretien général, découverte d'une corrosion très importante. Chantier arrêté Déc. 1987: démontage complet de la superstructure.
Fontinettes: 20.04.1888	08.07.1888	1967: mise en service de la nouvelle écluse à 1.350 T, l'ascenseur reste en «stand by». 1968: ascenseur arrêté définitivement. ± 1978 : le bac tribord est remonté (en injectant de l'eau sous pression). Un bateau est entré dans le bac, du béton est injecté dans le cylindre. Le canal d'amenée en amont est remblayé.	Mars 1988: un bateau «musée» est placé dans le bac aval. l'ascenseur est devenu un monument statique en cours de classement. L'ascenseur est pris en charge par l'Association des Fontinettes en étroite collaboration avec l'Espace Naturel Régional Nord-Pas-de-Calais.
La Louvière: Juin 1888	4 juin 1888	1917: ouverture du canal et mise en service des 3 autres ascenseurs.	Rien à signaler; parfait état de fonctionnement.
Peterborough: 30.04.1904	09.07.1904	1963-64: turbines hydrauliques remplacées par compresseurs à l'huile électriques.	Rien à signaler; parfait état de fonctionnement.

3. Transfert de technologies au 19^e siècle, coopération ou compétition à l'échelle internationale ?

Il serait tout à fait faux de croire que les nombreux transferts de technologies qui ont eu lieu au 19^e siècle étaient le résultat d'une coopération harmonieuse de type «pré-européen». Ils étaient souvent le résultat de luttes acharnées dans la conquête par les entrepreneurs de l'époque, de nouveaux marchés nécessitant l'apport de technologies nouvelles mises au point au sein de leurs entreprises respectives. Cette compétition s'accompagnait d'une surveillance attentive des réalisations concurrentes..., de leurs réussites ou de leurs échecs.

L'évolution de la technologie hydraulique au service des ascenseurs à bateaux est un modèle du genre...

L'ascenseur d'Anderton lui-même, était une sorte de synthèse avant-gardiste des différentes techniques longuement éprouvées dans les sites industriels de Grande-Bretagne, depuis le début du 19^e siècle.

3.1. Relations entre les ascenseurs d'Anderton, des Fontinettes et de La Louvière.

Alors qu'on peut facilement observer qu'aux Fontinettes, aussi bien qu'à La Louvière, on a tenu compte des causes possibles de l'accident d'Anderton en 1882, il est intéressant de comparer l'application de la technologie britannique de base par les ingénieurs français d'une part et les ingénieurs belges d'autre part.

Il y a 3 différences majeures entre l'ascenseur des Fontinettes et l'ascenseur belge :

- La technique de prise de la surcharge aux Fontinettes était compliquée; c'est d'ailleurs celle-ci qui, en grande partie, est à l'origine de l'usure prématurée de la base des 2 cylindres qui a rendu l'abandon de l'ascenseur inéluctable en 1967. La description technique que nous avons donnée plus haut permet de comprendre très facilement que les 30 ou 40 derniers centimètres du piston ont subi, depuis sa mise en service, une usure double du reste du piston; il était donc devenu impossible de resserrer le presse-étoupe suffisamment que pour empêcher les fuites importantes, sans toutefois provoquer un blocage lorsque la partie moins usée du piston devait s'engager dans le cylindre. La technique de base de la surcharge à La Louvière et aux ascenseurs 2, 3 et 4 est extraordinairement simple; elle ne nécessite aucun mouvement du piston autre que celui du simple balancement.
- La panique qui a suivi l'accident d'Anderton a amené les ingénieurs français à changer radicalement le mode de mise en communication des 2 cylindres en perçant les orifices de communication au bas de chacun des 2 cylindres et non plus en haut.

A La Louvière, on était probablement déjà remis du premier effet de l'accident. On a décidé de maintenir la communication sur une virole spécialement conçue dans le haut du piston. On avait veillé tout particulièrement à renforcer l'ouverture du cylindre par une sorte de collecteur qui, en réalité, est bien plus résistant que le reste du cylindre.

- Aux Fontinettes, la machine à eau utilisée pour la production de la haute pression était doublée d'une machine à vapeur. A La Louvière, il a été estimé qu'une double turbine à eau suffirait et on abandonna donc complètement la vapeur.

L'ascenseur 1 a été inauguré le 4 juin 1888; les ascenseurs 2, 3, 4 et bien entendu l'ensemble du canal n'ont été mis en service qu'en 1917, c'est-à-dire près de 30 ans plus tard. Entre-temps l'ascenseur 1 avait été utilisé à titre expérimental, de façon à procéder à des relevés et mesures d'ordres divers. Ainsi entre le 29 juin 1888 et le 28 juillet 1888 se sont déroulés les essais officiels (après l'inauguration par le Roi Léopold III!). Les rapports officiels citent un total de 9.024 manœuvres réalisées entre 1888 et 1901; c'est-à-dire une moyenne de 6 manœuvres par mois. Les renseignements ainsi obtenus, combinés aux observations faites tout au long de ces 30 ans sur les sites des ascenseurs hydrauliques dans le monde, ainsi que les nouveaux progrès de la technologie enregistrés pendant toute cette période, ont permis aux ingénieurs belges de faire des ascenseurs 2, 3, 4 une synthèse très intéressante qui nous permet de dire que ces ascenseurs constituent une synthèse remarquable de l'application de cette technique.

3.2. Transfert de technologies de la Belgique vers le Canada.

La voie majeure de pénétration fluviale à l'intérieur des territoires nord américains est le fleuve Saint-Laurent. Reliant les grands lacs entre eux, il assure une liaison entre l'océan atlantique et, par exemple, la ville de Duluth, à l'extrémité ouest du Lac Supérieur dans l'état du Minnesota, USA. Malheureusement les nombreux rapides et chutes diverses, parmi lesquelles les chutes du Niagara, rendaient cette liaison fluviale difficile, voire impossible, à certains endroits. C'est ainsi que les Canadiens ont, dès la fin du 19^e siècle, élaboré le projet de contourner les chutes du Niagara en aménageant un canal — le canal Trent and Severn — reliant le fleuve Saint-Laurent en aval des chutes du Niagara à la Baie géorgienne (sur le lac Huron). Ce Trent and Severn canal est constitué de sections de véritable canal reliant entre elles une série de petits lacs situés à la périphérie sud du bouclier continental nord américain. Ce canal devait franchir de très fortes dénivellations à certains endroits où l'alimentation en eau était difficile. L'ingénieur canadien ROGERS étudia attentivement ces problèmes et, bien entendu, prit contact avec les spécialistes européens. La Société John COCKERILL, fière d'avoir terminé l'ascenseur 1 à La Louvière, voyait là



Ascenseur de Kirkfield (Canada).



Ascenseur de Peterborough (Canada).

l'occasion de partir à la conquête du monde et d'implanter sa technologie sur le continent nord américain. Il envoya donc au Canada un émissaire spécial, *DE SOLA*, qui avait comme mission de créer un réseau de contacts, d'étudier les problèmes causés par la création du canal Trent and Severn et de proposer les services de la technologie belge. De 1896 à 1898, *DE SOLA* transmit aux Canadiens, de très nombreux plans de l'ascenseur 1 de La Louvière et une série de renseignements très importants sur le fonctionnement de cet ouvrage et des problèmes rencontrés lors de sa construction.

Malheureusement tous ces efforts furent vains pour la compagnie belge car, lorsque le Canada procéda à l'adjudication, il apparut qu'il y avait une volonté absolue des responsables de l'ouvrage de confier ces travaux à une firme canadienne. Or, la proposition belge remise lors de l'adjudication, était non seulement plus coûteuse, mais elle prévoyait que les différents postes de direction du chantier seraient assurés par des Belges.

ROGERS construisit donc 2 ascenseurs, dont celui de Peterborough qui est le plus grand au monde, à la fois, par la chute rachetée (21 m) et les dimensions du bac qui a une largeur presque double de celle des ascenseurs belges. Les grands principes des ascenseurs européens furent appliqués à Peterborough et à Kirkfield avec quelques différences :

- Les portes étaient immergées, laissant ainsi un tirant d'air libre beaucoup plus important.
- A Peterborough, toute la structure entourant l'ascenseur et supportant les guides (tours de 30,48 m de haut!) a été construite en béton non armé, réalisée en coulée continue, et ce, à l'encontre des conseils des ingénieurs de Cockerill. *ROGERS* voulait innover. L'application de cette technique lui valut les pires ennuis... (6 années de retard) et c'est pourquoi il avait changé d'avis pour Kirkfield, construit comme La Louvière en structure métallique.

4. 1988: Stratégie internationale au service d'un nouvel avenir pour ces belles machines...

4.1. 1988, état des lieux.

4.1.1. ANDERTON

Après l'accident grave de 1882, l'ascenseur avait été reconstruit en faisant appel à de nouveaux matériaux lors de la fabrication des 2 cylindres. Le fait que les 2 sas aval étaient noyés dans l'eau de la

rivière *WEAVER*, laquelle était fortement chargée de sel, a provoqué une oxydation rapide et importante des 2 pistons qui, en 1910, a nécessité une nouvelle réparation majeure. Décision fut alors prise d'appliquer les nouveaux progrès technologiques: l'ascenseur hydraulique devait devenir électrique... En un temps record, une nouvelle structure fut construite en superposition à la structure de l'ascenseur hydraulique, ce qui permit de rendre le nouvel ouvrage opérationnel en n'arrêtant la navigation que pendant 2 fois une petite dizaine de jours...!

Après avoir fêté son centenaire, l'ascenseur d'Anderton a été victime de nombreux problèmes. En 1985, les ingénieurs britanniques décidèrent de procéder à un entretien général de la structure de l'ascenseur, qui devait commencer par un sablage complet. Celui-ci fut à l'origine d'un problème très grave: le sable sous pression décapa profondément la structure métallique au point de déstabiliser les différents points d'assemblage, les rivets, etc, et de rendre cette structure dangereuse.

Depuis les années 60, l'ascenseur d'Anderton n'était plus utilisé à des fins de transport commercial; par contre, il était devenu une véritable attraction touristique pour les milliers de Britanniques passant leurs vacances sur les canaux anglais.

Après 4, 5 ans d'hésitations, le *BRITISH WATERWAYS BOARD* a décidé, en 1987, de procéder au démontage complet de la structure de l'ascenseur, de le réparer et de la remonter, de façon à rendre un des 2 bacs à nouveau opérationnel au service de la navigation touristique.

En décembre 1987, la structure a été complètement démontée et les amis britanniques espèrent vivement que les budgets seront libérés, afin que ce démontage temporaire ne devienne pas définitif...

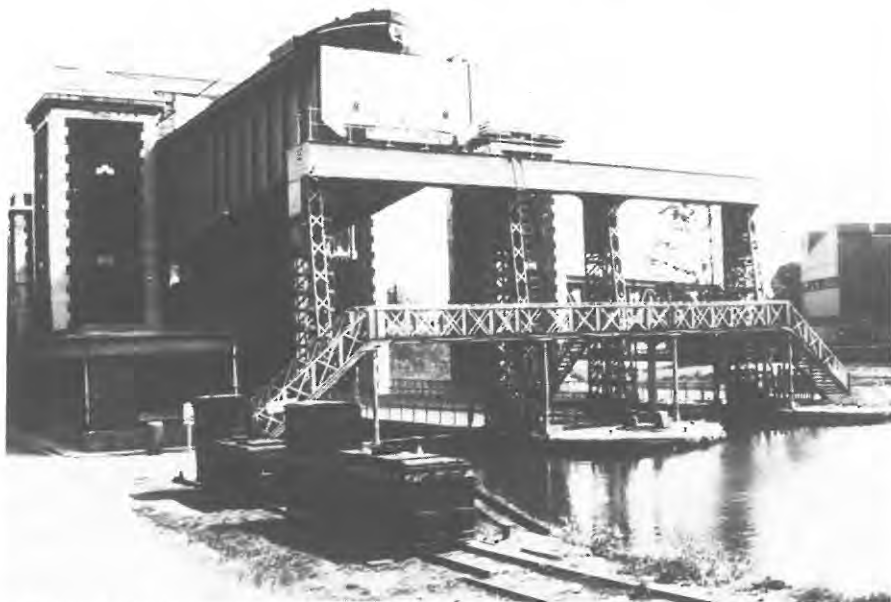
4.1.2. FONTINETTES.

Dès la fin des années 50, un problème majeur est apparu aux pistons de la balance hydraulique à la suite de l'usure de la base de ces 2 pistons.

Un an après la mise en service de la nouvelle écluse à 1.350 T (1967), l'ascenseur fut abandonné.

Afin toutefois de donner à cet ouvrage statique une image quelque peu dynamique, décision fut prise en 1977, de relever le piston de

gauche une dernière fois, afin de pouvoir injecter du béton dans le cylindre, après avoir pris soin d'introduire une péniche dans le bac. Grâce à cette initiative, les visiteurs peuvent encore avoir l'impression de voir l'ascenseur fonctionner : la silhouette de l'ascenseur nous montre en effet un bac en position haute dans lequel se trouve une péniche... En mars 1988, une seconde péniche a été introduite dans le bac aval ; celle-ci doit héberger des expositions et un centre d'accueil.



Ascenseur des Fontinettes (France).

Très vite, l'ascenseur perdit tout pouvoir d'attraction vu son état statique et à la fin des années 70, l'ensemble de la structure commença à se dégrader sérieusement.

En 1981, un colloque fut organisé à l'initiative d'une association qui s'était créée à Arques, avec comme objectif la remise en valeur du site et le développement d'une action de type touristique. Depuis lors, des visites sont organisées, une partie de l'installation a été repeinte et de nouveaux projets sont à l'étude.

4.1.3. PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

Le canal Trent and Severn n'a, en fait, jamais été exploité au service de la mission pour laquelle il a été construit. Un troisième ascenseur aurait dû être construit là où le canal rejoint la Baie géorgienne. Ce ne

fut jamais le cas; on se contenta d'un plan incliné accessible seulement à des bateaux de 70 T à 80 T maximum. Ce canal a donc été utilisé à des usages locaux, mais non au service de la navigation trans-américaine comme il avait été pensé à l'origine.

Par contre, dès le départ, les touristes ont perçu l'énorme potentiel de dépaysement qu'offrait un voyage du Saint Laurent à la Georgian Bay à travers les premiers contreforts du bouclier continental nord américain. L'abondance de ressources disponibles dans les années 70 a permis à l'administration des Parcs Canada de procéder en 1965 à une révision complète de l'ascenseur, afin de l'adapter aux exigences du tourisme moderne. C'est ainsi que (faut-il dire heureusement ou malheureusement?) l'ensemble des installations hydrauliques à l'eau d'origine ont été remplacées par des installations hydrauliques à l'huile entraînées par des moteurs électriques. De ce fait, les belles turbines actionnées par des roues à aubes ont été démontées et mises à la mitraille... La première grande structure au monde à avoir été construite en béton non armé. D'une certaine façon, c'est peut-être plus réjouissant car ces transformations permettent probablement de garantir un long avenir aux installations; cependant lors de la visite du site, on a l'impression que celui-ci a véritablement perdu son âme... ainsi, par exemple, les opérateurs sont devenus de simples pousse-boutons, comme tant de leurs collègues opérateurs d'équipements produits par la technologie actuelle...

4.1.4. ASCENSEURS 1, 2, 3, 4 EN BELGIQUE.

Les 4 ascenseurs sont situés en série sur le même canal: le canal du Centre. La navigation y est restée stable, malgré une importante régression par rapport au tonnage de l'entre-deux guerres et des années 50. Comme beaucoup d'autre canaux au gabarit de 300 T, le canal du Centre est en train de vivre sa modernisation: d'ici quelques années, il sera remplacé par un canal à 1.350 T. La chute rachetée jusqu'ici par les 4 ascenseurs et les 2 écluses traditionnelles sera rachetée, sur le canal à 1.350 T, par un seul ascenseur vertical d'une chute de 73,40 m. Cela veut donc dire que, dès l'achèvement de ce grand ascenseur funiculaire (le plus grand au monde...), la question vitale de l'avenir des 4 ascenseurs hydrauliques sera posée! Elle concerne non seulement la région, mais aussi notre pays, l'Europe et, en réalité, le monde qui doit voir dans cette fantastique réalisation du 19^e siècle une partie de ses racines... tout comme la statue de la Liberté à New York et la tour Eiffel à Paris... Ce n'est en effet pas uniquement une coïncidence que ces 2 ouvrages prestigieux soient centenaires en 1988, en même temps que l'ascenseur des Fontinettes et l'ascenseur de La Louvière.

4.2. Stratégies internationales.

Tout comme voici un siècle, une réelle rivalité s'était développée au niveau des échanges technologiques entre les différents pays occidentaux, la stimulation au niveau international peut devenir une stratégie véritablement efficace.

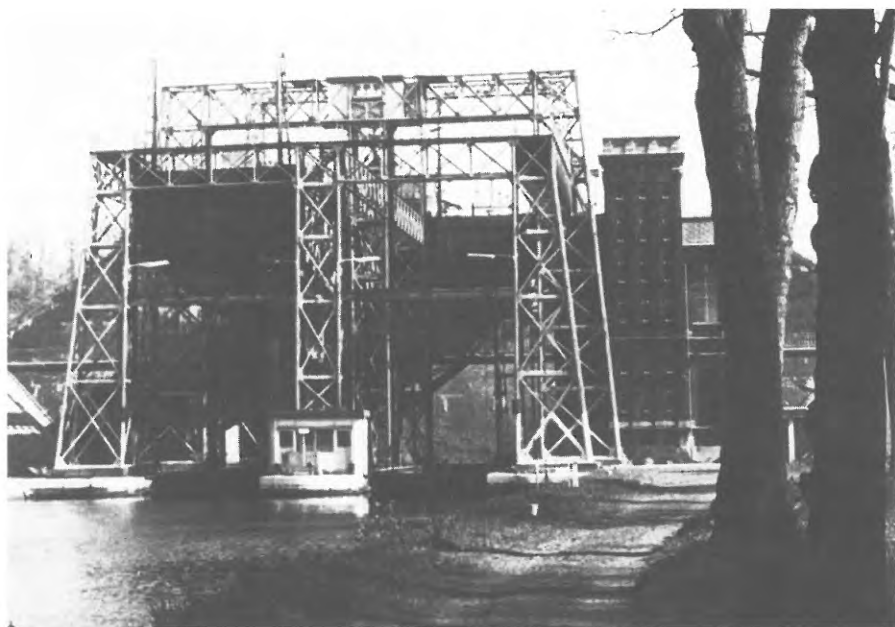
J'ai personnellement découvert l'ascenseur d'Anderton à travers un voyage d'étude et d'animation que j'ai organisé pour mes étudiants à l'école normale moyenne (régendat) à Braine-Le-Comte. Nous étions partis en 1978 donner une tournée de théâtre en anglais dans les pubs situés le long du canal. Nous naviguions et logions à bord de 5 «narrow boats» traditionnels. Ce voyage nous amena à franchir l'ascenseur d'Anderton en bateau. L'ingénieur britannique à qui j'avais demandé de venir nous commenter l'origine de cette belle machine, nous expliqua l'histoire de cet ascenseur et les multiples relations qui existaient entre celui-ci et les ascenseurs belges...

De retour en Belgique, je découvris notre splendide site et, simultanément, la menace gigantesque qui pesait sur lui. A cette époque, je pris connaissance d'un projet de remplacement de l'ancien canal par une voie rapide de contournement de la ville de La Louvière... C'est cette prise de conscience qui m'a amené à mettre en place une action aux facettes multiples destinées à garantir l'avenir de ces 4 ascenseurs. Une des facettes de cette action est le développement de contacts internationaux multilatéraux.

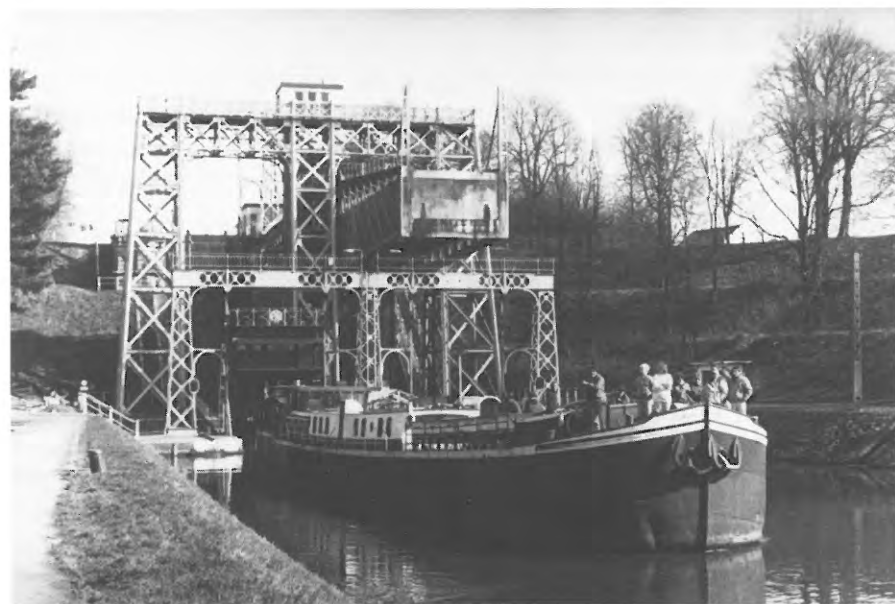
4.2.1. LA LOUVIERE - ANDERTON.

La Grande-Bretagne est mondialement célèbre pour son savoir-faire en matière de remise en valeur de son patrimoine culturel, architectural et industriel. La proposition de l'idée de jumelage entre le canal du Centre et le canal Trent and Mersey en Angleterre devait permettre à une délégation du ministère des Travaux Publics de partir à la découverte des trésors britanniques et de voir avec quelle compétence les spécialistes de ce pays ont préservé et remis en valeur des sites comme celui mondialement célèbre d'Iron Bridge. Cette découverte était de nature à créer une sorte d'envie de faire de même en Belgique... Notre groupe dynamique était déjà en marche, prêt à solliciter toutes les bonnes volontés...

Au moment de ce jumelage, l'ascenseur d'Anderton était «hors d'état de marche à la suite de travaux de sablage et de restauration générale». Les 3 ou 4 années qui suivirent ont été de véritables années noires pour les amis de l'ascenseur d'Anderton: personne ne semblait



Ascenseur n° 1 (La Louvière).



Ascenseur n° 3 (Bracquegnies).

véritablement vouloir s'engager à rechercher les budgets nécessaires pour la restauration complète de l'ascenseur sous sa forme dynamique. A plusieurs reprises, lors d'un rallye de protestation, de conférences et de rencontres, les représentants des différentes associations concernées en Grande-Bretagne ont mentionné l'exemple de l'action menée en Belgique, afin d'exercer une sorte de pression sur ceux qui auraient à prendre les décisions nécessaires pour la remise en état d'Anderton. Dans le cadre des festivités du centenaire de l'ascenseur de La Louvière, un convoi symbolique de narrow boats britanniques va relier Anderton à La Louvière. Ce sera une nouvelle fois l'occasion pour les Anglais d'attirer l'attention du grand public sur le futur de l'ascenseur d'Anderton.

4.2.2. LA LOUVIERE - FONTINETTES.

Les amis français de l'association des Fontinettes ont la volonté d'entretenir l'ensemble des installations de l'ascenseur et d'en faire un grand site touristique et culturel. Pour cette raison, ils doivent pouvoir convaincre un maximum de représentants des différentes autorités concernées. La découverte du canal du Centre et de ses 4 ascenseurs en parfait état de fonctionnement est, pour eux, un outil psychologique d'une importance capitale. Ils peuvent montrer à tous ces responsables comment une action de grande envergure a pu être lancée avec les moyens du bord...

D'autre part, il est tellement efficace de montrer aux responsables l'état de l'ascenseur des Fontinettes où du béton a été injecté dans 1 des cylindres, rendant absolument impossible tout espoir de voir refonctionner cet ascenseur... Il s'agit là d'une démonstration par l'absurde particulièrement éloquente.

4.2.3. LA LOUVIERE - PETERBOROUGH.

Nous passons ici à l'échelle planétaire. Certes, il est peu probable que de très nombreux Belges se rendent à Peterborough ou que des Canadiens viennent en masse voir les ascenseurs belges, étant donné que, de part et d'autre, les ascenseurs fonctionnent encore. Cependant, lors de ma visite à Peterborough en 1986, j'ai découvert une réelle forme de dynamique interne. Les responsables de «Park Canada» sont extrêmement fiers du bon état des équipements des 2 ascenseurs. En soi, le remplacement de la machinerie d'origine par une machinerie plus perfectionnée ne semble poser aucun problème. Ce n'est qu'à la vue d'un montage audiovisuel que ces personnes prennent conscience de l'énorme richesse de l'équipement d'origine

dont nous pouvons encore disposer en Belgique. Cela leur donne véritablement envie de venir redécouvrir tous ces équipements, surprenant par leur ingéniosité et leur efficacité. Très souvent ils expriment le souhait de ne pas voir la Belgique procéder à l'automatisation de ces équipements.

D'autre part, j'ai toujours observé une réelle fierté lorsque les responsables belges font une comparaison entre les ascenseurs canadiens et les ascenseurs belges; ils s'arrangent pour dire que, non seulement, notre ascenseur 1 est beaucoup plus âgé que les ascenseurs canadiens, mais que surtout, il a été maintenu complètement dans sa forme originale.

4.2.4. LIENS PERMANENTS.

C'est afin de souligner ces différents liens multilatéraux que des décisions de base ont été prises par la *COMPAGNIE DU CANAL DU CENTRE*:

A. Tous les bateaux de la flotille de la *COMPAGNIE DU CANAL DU CENTRE* destinés à transporter les passagers sur le canal reçoivent le nom d'un ascenseur hydraulique dans le monde. C'est notre façon à nous de saluer en permanence toute la famille des ascenseurs hydrauliques dans le monde: *ANDERTON, FONTINETTES, KIRKFIELD, PETERBOROUGH et HEINRICHENBURG*.

B. Dans les locaux prestigieux de l'ascenseur 1 à La Louvière, mis à notre disposition par l'Administration des Voies hydrauliques, nous avons officiellement remis à chaque pays dans lequel se trouve un ascenseur, une salle d'exposition. Les milliers de visiteurs de la *COMPAGNIE DU CANAL DU CENTRE* peuvent ainsi découvrir les frères jumeaux, les ancêtres ou les descendants de l'ascenseur 1 de La Louvière... Cette initiative a, elle aussi en permanence, un effet stratégique sur la coopération avec les différents pays concernés.

C. Le *CANAL DU CENTRE* a été jumelé le 9 MAI 1984 avec le *CANAL TRENT AND MERSEY* (Anderton, Northwich). A l'occasion du *CENTENAIRE* de *L'ASCENSEUR 1*, il a été jumelé le 4 JUIN 1988 avec le *CANAL DE NEUFOSSE* en France (Fontinettes, Arques) et le *CANAL TRENT AND SEVERN* au Canada (Peterborough, Ontario).

D. La *COMPAGNIE DU CANAL DU CENTRE* a été l'objet, en quelques années, de distinctions internationales de très haut niveau:

1984: **PREMIER PRIX** de la **DUNHILL DISTINCTION**.

1985: **PREMIER PRIX** du **CONSEIL DE L'EUROPE**.

1985: **PREMIER PRIX** de la **FONDATION ROI BAUDOUIN**.

1986: **PREMIER PRIX** de la **FORD CONSERVATION FOUNDATION**.

Nous donnons ci-dessous un résumé comparatif des techniques hydrauliques appliquées à Anderton, Fontinettes, La Louvière et Peterborough, des différents incidents ainsi que des évolutions techniques qui en ont résulté.

5. Etude comparative de l'évolution des techniques hydrauliques appliquées à Anderton, Fontinettes, La Louvière et Peterborough.

Détails de fonctionnement en ce qui concerne le balancement principal.

ANDERTON.

Le bac descendant s'immergeait chaque fois dans l'eau de la rivière Weaver, ce qui permettait d'éviter le problème de la jonction étanche du bac avec le bief aval, mais qui provoquait le problème de perte de la surcharge dès que le bac entraînait en contact avec l'eau dans laquelle il devait s'immerger. Le déséquilibre ainsi provoqué devait être compensé par une injection de pression complémentaire fabriquée avec une machine à vapeur.

FONTINETTES.

Le bac descend dans une cale sèche. La différence de pression entre le bac descendant et le bac montant est donc maintenue tout au long de la manœuvre.

LA LOUVIERE.

Idem que Fontinettes.

PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

Idem que Fontinettes.

Comment assurer l'étanchéité de la jonction entre le bac et le bief aval du canal ?

ANDERTON.

Pas de problèmes étant donné que le bac était immergé dans l'eau de la rivière.

FONTINETTES.

La jonction était assurée par un boudin gonflable en toile caoutchoutée qui venait se serrer entre le profil du bac et le profil du bief.

LA LOUVIERE.

Le bac descendant vient se coincer dans le profil du bief aménagé en forme de coin triangulaire rendant la jonction étanche.

PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

La jonction était assurée par un boudin gonflable qui venait se serrer entre le profil du bac et le profil du bief.

Comment assurer l'étanchéité entre le bac amont et le bief amont du canal ?

ANDERTON.

Le bac ascendant venait se coincer dans le profil du bief amont aménagé en forme de coin triangulaire rendant la jonction étanche. La caractéristique du profil en coin rendait la jonction étanche mais ne permettait aucun ajustement de position dès que l'étanchéité était assurée. Cette technique était applicable à Anderton vu la constance du niveau d'eau dans le bief amont s'étendant sur une trentaine de kilomètres du canal Trent and Mersey.

FONTINETTES.

Un boudin en toile caoutchoutée est gonflé à l'air comprimé dès que le bac a atteint la position souhaitée. Ce boudin vient assurer une jonction étanche tout en permettant de changer le bac légèrement de position.

LA LOUVIERE.

Technique du coin étanche.

PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

Boudin gonflable.

Comment le bac amont reçoit-il sa surcharge d'eau qui lui permettra de descendre et en descendant de pousser le bac aval vers le haut ?

ANDERTON.

Comme nous l'avons vu plus haut, le fait que le bac descendant plongeait dans l'eau de la rivière, neutralisait progressivement la différence de poids qui permettait au bac plus lourd de descendre tout en poussant le bac plus léger. Ainsi donc la course du bac ascendant était achevée grâce à une injection d'eau sous pression provenant de la salle des machines. On ne bougeait pas au niveau d'eau dans le bac amont. C'est en réalité le bac aval qui, du fait de cette immersion, devenait plus léger. Au fur et à mesure qu'il s'élevait, il devenait toute-fois plus lourd. C'est à ce moment qu'un système ingénieux de siphons permettait de vider une partie du contenu du bac, de façon à l'alléger suffisamment que pour permettre le balancement.

FONTINETTES.

Après que le bac ascendant était arrêté dans la position permettant aux bateaux d'entrer ou de sortir et avant de refermer la porte, le bac amont était légèrement descendu (nous avons vu que les boudins gonflables permettaient ce léger ajustement de position) et embarquait donc de cette façon 1 surcharge d'environ 30 cm d'eau, ce qui, sur la

superficie du bac, représentait environ 60 T. Après avoir «embarqué» cette surcharge la porte était fermée et le bac était remonté de 30 cm avant que le balancement suivant ne soit mis en route.

LA LOUVIERE.

Système beaucoup plus simple. Le bac ascendant s'arrête systématiquement, de façon à ce que le niveau d'eau dans le bac se trouve 30 cm plus bas que le niveau d'eau dans le canal. Une légère ouverture des portes permettra à l'eau du canal de s'injecter dans le bac et de monter ainsi de 30 cm.

PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

Idem que pour La Louvière.

Comment le bac descendant est débarrassé de cette surcharge dès qu'il a atteint son niveau inférieur en aval ?

ANDERTON.

Comme nous l'avons vu plus haut, il ne s'agissait pas à Anderton de «débarrasser» le bac aval de la «surcharge»; il s'agissait plus exactement de rendre le bac aval plus léger. Dès que le bac amont commençait à descendre, il y avait automatiquement une différence de poids importante en faveur du bac amont du fait de l'immersion du bac aval dans l'eau de la rivière. Un système de tuyaux faisant vase communiquant avec l'eau de la rivière permettait d'éjecter dans la rivière une partie de l'eau contenue dans le bac.

FONTINETTES - LA LOUVIERE - PETERBOROUGH & KIRKFIELD.

Le bac descendant s'arrête de façon à ce que le niveau d'eau dans le bac se situe 30 cm plus haut que le niveau d'eau dans le bief inférieur. Une légère ouverture des portes permet donc à ces 30 cm de s'éjecter et de rejoindre l'eau du bief aval du canal.

Problème intéressant de l'équilibrage des poids à la suite de la variation permanente de ceux-ci en cours de balancement.

FONTINETTES.

Lors d'une manœuvre de balancement, le piston qui descend devient progressivement plus léger puisqu'il s'immerge lentement dans l'eau du cylindre. Inversement, le piston ascendant devient de plus en plus lourd au fur et à mesure qu'il sort du cylindre dans lequel il était immergé. La superposition des 2 phénomènes a tendance à freiner le mouvement de balancement en fin de course. A Fontinettes, on avait construit des compensateurs. Chaque bac était relié par un tuyau flexible à une sorte de château d'eau avec lequel il constituait 2 vases

communiquants. Au fur et à mesure que le bac descendait, il recevait du château d'eau une quantité d'eau correspondant à la perte de poids due à l'immersion du piston descendant dans son cylindre. Inversément une partie de l'eau du bac ascendant se voyait refoulée dans le château d'eau, allégeant ainsi le bac d'un poids égal au gain de poids acquis par le piston ascendant à la sortie de son cylindre. Cet équipement a rapidement été abandonné à la suite des problèmes posés par les tuyauteries souples reliant chaque bac à sa tour. En cas de rupture de ces tuyaux, le bac se vidait complètement, rompant ainsi l'équilibre nécessaire au balancement et risquant de mettre le bateau contenu dans le bac à sec. Un équipement semblable avait été prévu pour l'ascenseur 1 de La Louvière, mais il n'a pas été construit.

Matière des cylindres de la presse principale.

ANDERTON.

Fonte mais de mauvaise qualité ayant provoqué un accident grave le 18.04.1882.

FONTINETTES.

On opte pour l'acier laminé sans soudure; l'étanchéité étant assurée par une chemise de cuivre de 3mm d'épaisseur posée à l'intérieur.

LA LOUVIERE - PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

Les ingénieurs en reviennent à la fonte en surveillant particulièrement la qualité de celle-ci et en la consolidant de frettes d'acier posées à chaud tout autour du cylindre en fonte.

Fond du puits sur lequel reposent les cylindres.

ANDERTON.

Le cylindre reposait sur une couche de bois sertie dans un socle en béton; l'affaissement de ce bois aura probablement contribué à l'accident de 1882.

FONTINETTES.

Les cylindres ont été posés sur une plaque d'acier sertie dans du béton.

LA LOUVIERE.

Le cylindre repose sur une plaque de pierre bleue sertie dans du béton.

PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

Le cylindre repose sur une plaque de granit sertie dans du béton.

Conduite mettant les 2 cylindres en communication.

ANDERTON.

Cette tuyauterie était complètement rigide et raccordée à la virole supérieure au moyen d'un orifice simple pratiqué dans celle-ci (la virole était fortement déformée). Cet élément est venu s'ajouter aux autres causes provoquant l'accident de 1882.

FONTINETTES.

L'accident anglais a provoqué en France une attitude extrêmement prudente : au lieu de raccorder les 2 cylindres à partir de la virole supérieure, on y a raccordé les 2 cylindres à partir du fond du cylindre. Une tuyauterie rigide revenait à la surface afin d'y aménager la vanne centrale permettant l'ouverture et la fermeture du système. La grande longueur de ces tuyauteries rigides en fonte représentait un point faible du système.

LA LOUVIERE - PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

On a maintenu le raccord sur la virole supérieure, mais au lieu d'opérer un trou dans le cylindre, on a adopté la solution du collecteur; c'est-à-dire une série de petits trous tout autour du cylindre avec un renforcement extérieur. En plus, la tuyauterie de raccordement entre la vanne centrale et chaque cylindre est équipée de «genoux» permettant une certaine flexibilité horizontale et verticale.

Système de guidage des bacs destiné à éviter que le bac ne tourne sur lui-même sous l'effet du vent.

ANDERTON

Le bac était guidé à ces 4 extrémités, ce qui nécessitait un certain jeu (± 1 cm à chaque extrémité) correspondant aux variations de la longueur du bac sous l'effet de la dilatation. Ce total de 2 cm était beaucoup trop important et fut une cause supplémentaire de l'accident de 1882.

FONTINETTES.

Guide aux 4 extrémités + guide au centre de part et d'autre de chaque bac.

LA LOUVIERE - PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

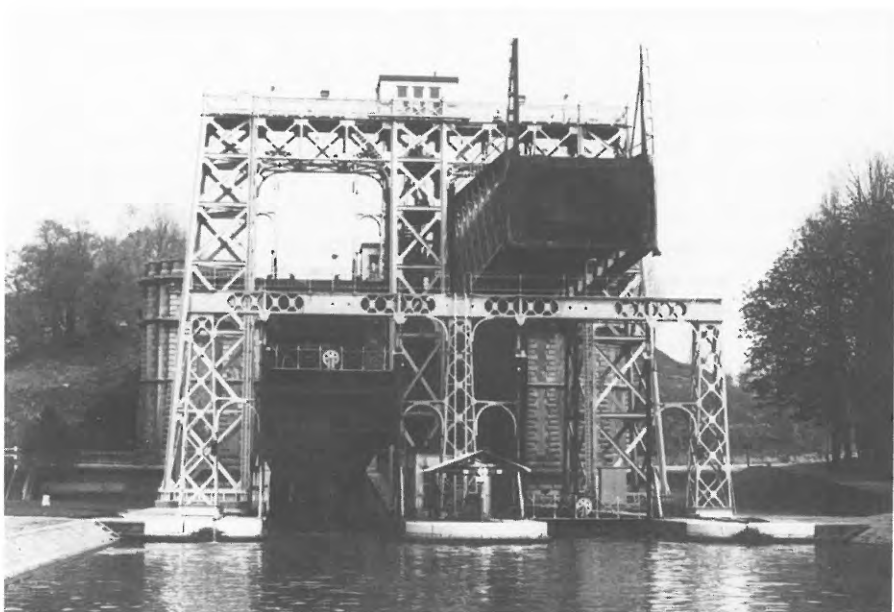
Uniquement des guides centraux de part et d'autre de chaque bac.

FONTINETTES - LA LOUVIERE - PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

Les guides construits au centre du bac dans le même axe que le piston permettaient de ne devoir tenir compte que d'une dilatation très limitée (donc peu de jeu possible). L'entretien de ces guides doit être fait avec un soin particulier, de façon à éviter le moindre jeu au bac lorsqu'il atteint sa position supérieure.



Ascenseur n° 2 (Houdeng-Aimeries).



Ascenseur n° 4 (Thieu).

Fonctions annexes : fabrication de la pression nécessaire pour compenser les fuites aux presses centrales ainsi que pour d'autres usages éventuels (levage des portes, etc...)

ANDERTON.

La pression était assurée par une machine à vapeur; c'était donc la vapeur qui actionnait les différentes machines. Le fait de devoir maintenir la machine sous pression toute la journée représentait un handicap majeur. La vapeur fut remplacée par l'électricité en 1903. 5 ans avant l'électrification complète de l'ascenseur qui, en 1908, vit sa transformation d'ascenseur hydraulique en ascenseur électrique funiculaire avec contrepoids.

FONTINETTES.

Pour la première fois on a fait confiance à la force hydraulique jusqu'au bout. On a construit une machine à eau actionnant les compresseurs hydrauliques. Une machine à vapeur avait cependant été prévue pour certaines fonction annexes. Une turbine séparée actionnait le compresseur à air qui permettait de gonfler les boudins d'étanchéité entre le bac et le bief. Une seconde turbine permettait à une pompe de puiser l'eau qui s'accumulait au fond des cales; une troisième actionnait le cabestan amont qui permettait de faire entrer et sortir les bateaux.

LA LOUVIERE - PETERBOROUGH - KIRKFIELD.

La synthèse presque parfaite a été atteinte : un accumulateur est raccordé à une machine à eau double (toujours une en réserve en cas de réparation ou de panne). La diversification des fonctions ne s'opère qu'au-delà de l'accumulateur : levage des portes; jonction hermétique du bac avec le bief; réserve de pression en cas de fuite pendant le balancement; anciennement fonctionnement des cabestans, etc.

Jean-Pierre GAILLIEZ
4 juin 1988

1865-1888 : Chronologie des grandes étapes de la construction des ascenseurs hydrauliques à Anderton, Fontinettes, La Louvière, Peterborough.

GB	Fr.	B	Can.	
1865				Proposition est faite par E. Leader Williams de construire un ascenseur reliant la rivière Weaver au Canal Trent and Mersey 15 mètres plus haut à ANDERTON.
1872				Loi votée à Westminster, construction de l'ascenseur confiée à EMMERSON and MUR-GATROYD and Co sur base des plans réalisés par EDWIN CLARK de la Co CLARK, STAND-FIELD and CLARK, ingénieurs consultants à Westminster
1875				26 juillet: le premier ascenseur hydraulique au monde est ouvert à la navigation à ANDERTON.
		1877		28 mars: délégation des milieux économiques et politiques reçue par A. BEERNAERT, Ministre des Travaux Publics: ils attendent le canal...
	1877			20 juillet: loi française portant les écluses à 38m 50 (Freycinet).
		1878		8 avril: pétition adressée au sénat belge par les représentants des bassins de Charleroi, Namur, Mons et du Centre.
		1878		Novembre: MORELLE, ingénieur en chef des Travaux Publics pour le Hainaut se rend à ANDERTON.
	1879	1879		BERTIN, ingénieur en chef des Voies navigables du Nord-Pas de Calais charge SIDENGHAM DUER et EDWIN CLARK d'établir un projet d'ascenseur pour FONTINETTES.
				SAINCTELETTE, Min. des Travaux Publics prévoit un poste budgétaire pour le Canal du Centre et 4 ascenseurs hydrauliques. 2 commissions se rendent à ANDERTON; prise de contact avec la France à la suite des avis contradictoires remis par ces 2 commissions. Le choix des Français pour CLARK incite SAINCTELETTE à opter pour ce système et à demander à CLARK.
	1881			26 avril: marché direct à forfait est passé avec CAIL et Cie pour les ouvrages métalliques.
		1881		10 juin: SAINTCTELETTE annonce: les plans et devis seront terminés pour fin 1881 par CLARK, adjudication prévue avant 1882.
		1881		Mi-août: EDWIN CLARK adresse son avant-projet aux Travaux Publics.
		1881		Mi-sept.: EDWIN CLARK adresse les plans complets et devis.
1882				18 avril: accident grave à Anderton: la virole supérieure explose.

GB	FR	B	Can	
		1882		28 nov. : 3 ^e rapport de GENARD à l'ingénieur en chef sur le tracé.
	1883			Août: adjudication pour les terrassements et maçonnerie; septembre: début travaux.
		1884		Février: plans définitifs de l'asc. 1 par Ing. NOLET de CLARK, STANDFIELD. CLARK. HENRI GENARD, Ing. en chef, est chargé de la direction des études et de la construction.
			1884	ROGERS est nommé ingénieur en chef du TRENT CANAL en Ontario.
		1884		30 mai: essais sur cylindres en acier, pression portée avec succès à 135 at.
	1884			Août: culée amont est terminée.
		1884		31 déc.: de MOREAU, min Travaux Publics dans gouvernement BEERNAERT annonce que l'étude de la section de LA LOUVIERE est terminée.
		1884		1 mai: terrassement et maçonnerie adjugés à Mortiaux-Hanssens-Bauwens.
	1885			Août: début des ouvrages métalliques.
		1885		30 octobre: parties métalliques confiées à la Soc. J.Cockerill.
	1886			Janvier: culée aval est terminée après de très grosses difficultés (sables...).
	1887			Octobre: fin du montage des parties métalliques.
	1887-88			Hiver: premiers essais de fonctionnement.
	1888			20 avril: l'ascenseur est mis en service.
		1888		27 avril: premier balancement à LA LOUVIERE.
		1888		4 juin: inauguration par le Roi LEOPOLD II et Auguste BEERNAERT, Premier Ministre et Ministre des Travaux Publics faisant fonction.
		1888		29 juin - 28 juillet: essais officiels (362 manœuvres).
	1888			Inauguration officielle par le Ministre des Travaux Publics DELUNSMONTAND.

Bibliographie

1. J. ROLIN — *Chemins d'Eau*, Editions Maritimes et d'Outre-Mer, Paris, 1980.
2. R. NICHOLSON — *Guide to the Waterways, North West, B.W.B., Publications*, London 1975.
3. N. COSSONS — *The BP Book of Industrial Archaeology*, David and Charles, London, North Pymfret, Vancouver, 1975, pp. 403-405.
4. J. GREEN — *Ascenseurs verticaux du Grand Western canal*, Cahier du Canal du Centre, Le Rœulx, 1983.
5. R. RUSSEL — *Lost Canals and Waterways of Britain*, Sphere Books Ltd, London, 1983.
6. M. DUFOURNY — *Quelques données et résultats pratiques sur les ascenseurs belges, Rapport*, Paris, 1889. (Congrès international de l'utilisation des eaux fluviales).
7. H. GENARD, G. DENIL — *Note sur les dispositifs des joints entre les parties fixes et mobiles des élévateurs pour bateaux*, Bruxelles, 1904, pp 80-81.

8. A. DESOUTTER, P. HANOTTE — *Arques/les Fontinettes, l'ascenseur à bateaux, Notice technique*, Arques, 1979.
9. M. DUER — *Rapport*, présenté à la séance du 21 mars 1876 de la Société des ingénieurs civils de Londres. *Minutes of proceedings*, Inst. C. Eug. march 21, 1876.
10. CASSAGNES — *Annales industrielles*, Paris, 1876.
11. V. BELLINGRATH — *Bau und die Betriebsweise eines deutschen Kanalnetzes*, Berlin, 1879. *Annales des Travaux Publics*, n° 2? 1880.
12. M.M. FREIHERR — *Die Wasserstrassen Nord Europa's*, V. Weber, Leipzig, 1881. *Ascenseurs des Fontinettes*, Revue industrielle du 5 octobre 1881.
13. M. HIRSCH — *Notice sur les élévateurs et plans inclinés*, Imprimerie Nationale, Paris, 1881. *Centralblatt der Bauverwaltung*, n° 4 du 28 janvier et n° 7 du 18 février 1882.
14. M.E. CLARK — *Report upon the accident to the hydraulic Canal Lift at Anderton*.
15. M. CADART — *Note sur l'accident survenu le 18 avril 1882 à l'ascenseur d'Anderton et sur les causes qui l'ont provoqué, suivie de la traduction du rapport publié sur le même sujet*.
16. LA COMPAGNIE DE FIVES-LILLE — *Recherches sur les causes de l'accident d'Anderton*, Paris, 25 juin 1882.
17. R.P. VAN TRICHT — «Note», *Revue des questions scientifiques*, juillet 1885.
18. M. HARRAND — *Ascenseurs hydrauliques pour bateaux*. (Système Edwin Clark).
19. SEYRIG — *Les ascenseurs hydrauliques*, 1883.
20. M. CH. LAGASSE — «Deux notes», *Revue des questions scientifiques*, avril 1884 et juillet 1885.
21. M.L. CHATCHER — *Observations sur la construction des ascenseurs hydrauliques*, dans *Annales des Ponts et Chaussées de France*, 1^{er} semestre 1885.
22. SOCIÉTÉ DES INGÉNIEURS CIVILS DE PARIS — *Mémoires*, 1885.
23. M.J. VAN BRUNEN — *Note sur les ascenseurs hydrauliques et les plans inclinés*, 1885.
24. J. JACQUIER — *Note sur un projet de plan incliné pour bateaux*, Bruxelles, 1885.
25. TEW DAVID — *Canal inclines and lifts*. Alan Sutton Publishing Limited Brunswik Road, Gloucester, 1984.
26. JEAN MURRAY COLE — *The Peterborough Hydraulic Lift Lock, Friends of the Trent-Severn Waterway*, 1987.
27. BORG RONALD — *Peterborough: Land of Shining Waters*, Toronto, 1966.
28. COLE, A.O.C. — *Illustrated Historical Atlas of Peterborough County 1825-1875*, Peterborough, 1975.
29. COLE, A.O.C. AND J.M. — *Kawartha Heritage*, Peterborough, 1981.
30. M.L. EVANS — *Debate and Procrastination: Newspaper Opinion about the Trent Canal in the Later 19th Century*, Parks Canada Research Bulletin n° 147, 1980.
31. FRANCIS, DANIEL — *I remember*, Peterborough, 1974.

32. FRANCIS, WALTER J. — *Mechanical Canal Locks in Canada*, Transactions of the Canadian Society of Civil Engineers, 1906.
33. GUILLET, EDWIN C. — *The Valley of the Trent*, Champlain Society, Toronto, 1957.
34. MCMAHON, NANCY — *Preliminary Construction History of the Peterborough Lift Lock, 1896-1904*, Parks Canada, 1983.
35. PASSFIELD, ROBERT W. — *The Peterborough Lift Lock*, Staff Report, Historic Sites and Monuments Boards of Canada, 1979.
36. ROGERS, RICHARD B. — *Trent Canal*, Transactions of the Canadian Society of Civil Engineers, Vol. XI, Part II, 1897.

○ Les anciennes «Forges de Ciney»

La société qui porte ce nom bien connu, regroupait à l'origine plusieurs petites forges de la région qui produisaient entre autres des poêles de cuisines et des faulx. En 1921, elle occupe un atelier de la rue de l'Univers (ou de la Station), puis elle déménage en 1922 vers le lieu-dit «paradis», sur le site de l'ancienne carrière et des fours à chaux Rouard-Carlier, fermés en 1908, auxquels avait succédé la scierie Jenty. Elle s'installe donc au Quai de l'Industrie, à Ciney.

L'usine a été dirigée jusqu'en 1961 par l'ingénieur Charles Balthazar (†1969) qui avait fait ses débuts en tant que directeur d'une importante fabrique à Novgorod (Russie). Sous son impulsion, la prospérité de l'entreprise alla croissant entre 1925 et 1930. Elle est due notamment à l'exploitation du brevet Barrault, du nom d'un ingénieur français, portant sur un appareil qui permettait la consommation d'un charbon de petit calibre et donc beaucoup moins coûteux. Ainsi naquit en 1928 le «Calo Ciney».

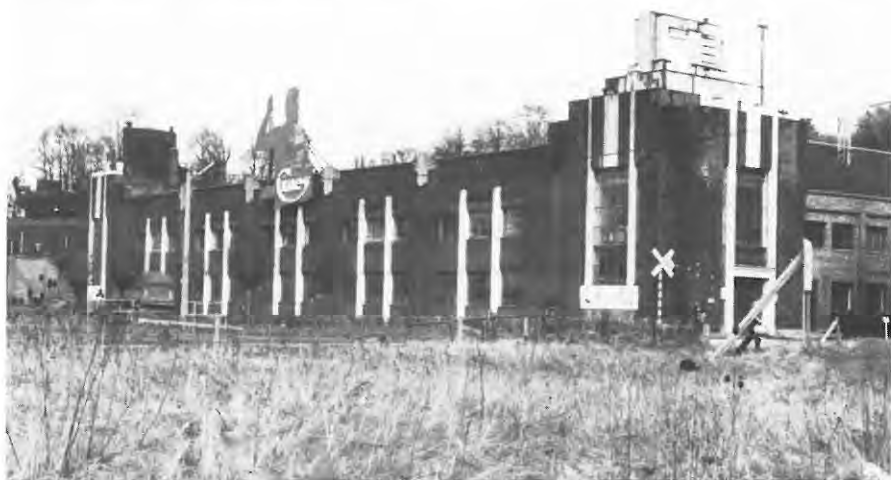


Fig. 1. Le magasin et les bureaux (1934). © I.P.M.

La faillite de la société en 1976 fut suivie d'une reprise par les Fonderies du Lion (Efel), de Frasnes-lez-Couvin, qui abandonnèrent les opérations de la fonderie au seul profit de celles du montage, puis fermèrent définitivement les portes des ateliers cinaciens en janvier 1988.

L'ensemble de ceux-ci (voir plan à la fig. 4) est établi non loin de la gare, dans la vallée du Bocq, au fond de l'ancienne carrière. Il est marqué surtout par deux bâtiments particulièrement intéressants.

Le long de la rue, en effet, une importante bâtisse en brique brune abrite au rez-de-chaussée le *magasin d'approvisionnement* (fig. 4, n° 27), à l'étage les bureaux d'étude et les laboratoires de la firme. Au-dessus de la façade, l'énorme sigle «Ciney» est venu profiler un buste de forgeron (fig. 1).

Cette œuvre caractéristique de l'architecture de l'entre-deux-guerres, fut réalisée en 1934 sur les plans de l'architecte André Guinotte, de Bruxelles. Sa façade principale, de cinq amples travées aux deux registres, est épaulée aux angles par des massifs de plan rectangulaire qui s'élèvent plus haut.

Des pilastres d'ordre colossal accusent le rythme des travées. Ils sont animés par une modénature en brique et ponctués au sommet d'un motif art-déco en béton architectonique. Dans chaque travée, deux poteaux en béton cantonnent des baies horizontales à châssis métalliques. Aux extrémités, la composition se verticalise par l'intermédiaire d'une grande verrière dans une structure en béton. Sur les flancs, une verrière du même genre coiffe le portail métallique, probablement d'origine. Les toitures sont plates, mais chapeautées d'une cheminée sur les deux massifs d'angle.

En retrait sur ce bâtiment s'étale la *fonderie* (fig. 4, n° 7). Elle a été construite en 1927 d'après les projets du directeur, Ch. Balthazar, pour répondre aux impératifs de la technique moderne d'alors: les matières premières étaient introduites par une extrémité qui bénéficiait d'une ligne de raccordement propre au chemin de fer, et sortaient à l'autre bout à l'état de produits finis.

Le long vaisseau, en brique, ne mesure pas moins de 160 m de longueur sur 30 m de largeur. Il développe 38 travées, chacune étant ajourée d'une ample baie en plein cintre dont le vitrage est armé d'un châssis en fer. Des pilastres de brique scandent leur progression sous une frise à denticules. La couverture est formée d'un toit à deux versants de faible inclinaison, revêtu de tuiles mécaniques.



Fig. 2. L'intérieur de la fonderie (1927). © I.P.M.

L'intérieur (fig. 2) est divisé en deux nefs blanchies d'allure impressionnante. Entre elles rebondissent des arcades évidées. Cet espace accueillait au principal le parc à matières, les cubilots pour la fonte et le hall de moulage équipé d'un monorail. Une charpente métallique protège le tout. Sur le côté, une troisième nef, isolée, abritait des sections auxiliaires, dont en particulier celle du modelage qui était considérée comme « l'âme de la fonderie » puisque les premiers modèles en plâtre de la future production y étaient exécutés et testés.

Entre ces deux corps de bâtiment essentiels, la cour est occupée par les *ateliers de parachèvement* qu'on a distribués sous des halles parallèles entre elles, au fur et à mesure des nécessités de l'entreprise.

Perpendiculairement à la voirie, à droite du magasin d'expédition, se dresse un étroit édifice réservé aux *bureaux administratifs* (fig. 4, n° 1). Haut de quatre niveaux, en brique et pierre bleue, il aurait été construit en 1950, sur les plans du même architecte A. Guianotte. Son style est mitigé. Il fut vendu en 1980 par Efel et reconverti en appartements.

Tout à côté de lui, la *maison directoriale* remonte aux alentours de 1914. Elle appartenait en fait à l'entreprise précédente, la scierie Jenty.

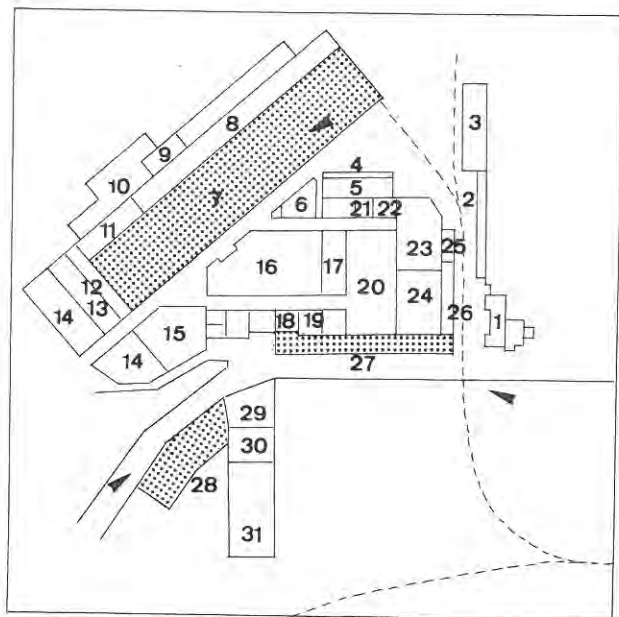


Fig. 4. Plan général des Forges de Ciney (état vers 1950?). (d'après la « Brochure »).

1. Bureau Administration
2. Abri vélos
3. Mag. produits finis
4. Abri motos
5. Bloc social
6. Direction technique
7. Fonderie
8. Sablière
9. Noyautage
10. Mag. plaques modèles
11. Modelage
12. Ebarbage
13. Préparation
14. Mag. pièces brutes
15. Entretien
16. Emallage
17. Polissage
18. Nickelage
19. Chromage
20. Montage
21. Montage façades
22. Réparation
23. Tôlerie
24. Nettoyage et emballage
25. Infirmerie
26. Mag. pièces rechange, et service du personnel
27. Mag. approvisionnement ou expédition
28. Mag. produits finis
29. Garage, atelier
30. Menuiserie
31. Garages

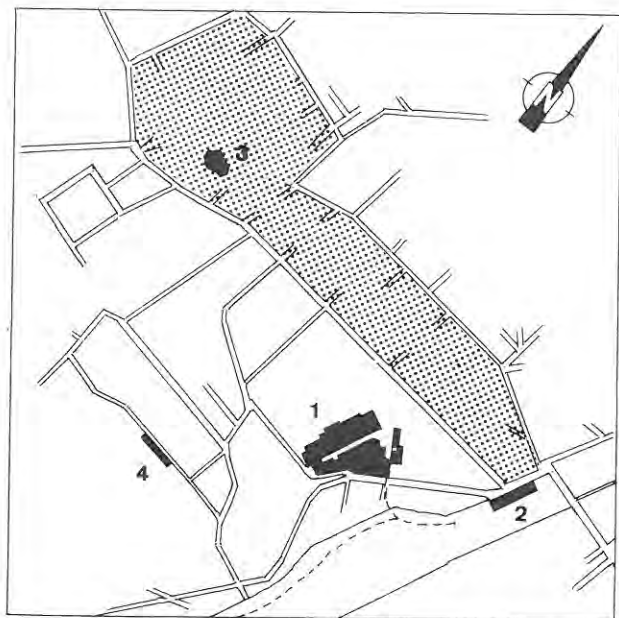


Fig. 5 situation sur le plan de Ciney (état actuel).

1. Les forges
2. La gare
3. La collégiale
4. La vieille ville apparaît en grisé.



Fig. 3. Le magasin des produits finis. Au fond, le bâtiment de 1934. © I.P.M.

Au-delà de l'usine même, et en face d'elle, une suite de constructions épouse la courbe de la rue. Elles logeaient autrefois les *magasins* des produits finis (fig. 4, n° 28), des garages et d'autres ateliers (fig. 3). Leur niveau unique voit alterner avec régularité des fenêtres bombées et des portails surmontés de pignons aux toitures débordantes grâce à des ossatures en bois peintes en rouge.

Ajoutons que Ch. Balthazar eut aussi des préoccupations sociales, comme tout «patron» qui se respectait à l'époque. C'est ainsi qu'en 1927, il fit bâtir une sorte de cité pour loger ses ouvriers, sise au lieu-dit des «Huit Ponts», dans la rue qui porte aujourd'hui son nom. C'est ainsi, également, qu'il inaugura en 1929 la «Salle des fêtes des forges». Même sans cela, le complexe des Forges de Ciney constitue un témoin, encore tout frais, d'une vie économique et sociale longue d'un bon demi-siècle. Il présente, en outre, de l'intérêt pour l'histoire de l'architecture et des mentalités : le bâtiment de la *fonderie* (1927), dont la vocation était strictement industrielle, est l'héritier direct des formules constructives du XIX^e siècle industriel ; en revanche, le *magasin* avec les bureaux (1934), posé à peine plus tard à front de rue, représente un courant architectural plus contemporain et fonde l'image de marque de la société sur un monument moderne.

L'avenir des ateliers est en suspens. Il mériterait à coup sûr de l'attention. On peut ou doit espérer une réaffectation qui puisse, à la fois, assu-

rer le renouveau économique de l'endroit et garantir la survie des composantes les plus significatives de cet ensemble peu commun dans la région.

Thérèse CORTEMBOS,

Collaborateur scientifique à l'Administration du Patrimoine culturel.

Données bibliographiques:

S.A. Les Forges de Ciney à Ciney, *Brochure d'accueil*, s.l., s.d.;

Les Forges de Ciney s.a. Description des installations, Namur, s.d. (archives de l'usine);

E. LAVIS, *L'industrialisation de Ciney pendant et après le XIX^e siècle*, dans «Cercle culturel cinacien», 1983, n° 60, p. 1-45;

Renseignements inédits de Monsieur W. Tintot, ancien directeur commercial, et de Monsieur L. Viroux, ancien secrétaire général des Forges, que je remercie. — Les photos I.P.M. des fig. 1 à 3 datent de 1987.

○ En 1849 déjà, l'industrie maudite...

La Belgique, on le sait, fut une terre précoce d'industrie sur le Continent. En sorte qu'un débat s'est instauré assez tôt chez nous, entre détracteurs et partisans des effets de cette industrialisation. Il s'est porté naturellement parmi les cercles d'architectes (où il a été, il est vrai, contaminé par une autre querelle, très caractéristique également pour l'époque, qui opposait les tenants de l'académisme à l'antique et les défenseurs d'un ressourcement national). C'est dans ce contexte polymorphe qu'il faut relire l'opinion d'un certain Guillery.

Ce dernier compose en 1849 un plaidoyer vibrant en faveur de l'architecture rurale pour le n° 2 d'avril du «Journal de l'architecture et des arts relatifs à la construction» Il écrit p. 56:

«Voilà une usine, une fabrique (i.e. le moulin à eau); mais sans fumée, sans poussière noire, sans agglomération de travailleurs dans un lieu trop étroit. On se lasse bientôt de voir des manufactures, de vastes ateliers où voltigent des débris de laine ou de coton; on se lasse d'entendre le bruissement des métiers, des machines; de voir des hommes exposés à une chaleur étouffante ou à des émanations dangereuses; de voir des enfants sacrifier à un gain bien modique leur gaité et leur santé future. On retourne alors avec plaisir au travail des champs, où de larges poitrines respirent un air pur, où les forces musculaires se développent, où l'on ne ressent ni les contagions qui attaquent le corps ni celles qui corrompent les cœurs.»

Dans une mise au point, le fascicule suivant de la même revue parle de Guillery comme d'un «poète-paysagiste»... Rien de neuf sous le soleil 140 ans plus tard!

L.F.G.

□ P. PIEYNS-RIGO, **Inventaire des autorisations d'établissements insalubres et dangereux établis dans la province de Liège (1815-1908)**. Bruxelles, Archives générales du Royaume, 1985. 2 vol. In-4, 819 p.

D'un très grand intérêt pour l'étude de l'industrialisation au XIX^e siècle, cet important fonds d'archives reposant au dépôt de Liège conserve toutes les demandes introduites auprès de l'autorité provinciale pour l'établissement d'industries ou de machines jugées dangereuses. L'analyse a porté sur 8.990 demandes couvrant une période de 94 ans. L'inventaire suit un ordre chronologique strict; pour chaque cas, on trouve successivement la date d'autorisation, le nom du ou des promoteurs, le type d'établissement souhaité ainsi que le lieu d'installation. La consultation de ce vaste ensemble est facilitée par la présence de trois volumineux index (tome II): le premier reprend en ordre alphabétique les noms des différents promoteurs suivis du lieu d'installation; le second — de loin le plus précieux pour notre discipline — fournit un catalogue hiérarchisé des installations projetées en se basant sur une répartition des industries en grands secteurs économiques, qu'il convient de signaler ici en détail: 1. Agriculture, élevage, pêche, horticulture; 2. Mines, métallurgie (par ex. mines de charbon, carrières, sidérurgie, artisanat relatif au travail du métal, armurerie, fabrication d'appareils d'éclairage); 3. Bois, papier (par ex. menuiserie, tonneleries, papeteries, papiers peints et cartons); 4. Aliments, corps gras, produits chimiques (par ex. abattoirs, brasseries, manufactures de tabac, menuiseries, sucreries, savonneries, fabriques de poudre); 5. Textile, cuir, habillement (par ex. filatures, teintureries, corroieries, tanneries); 6. Bâtiments, matériaux de construction (ce secteur a pour objet les traitements effectués aux différents matériaux de construction après leur extraction ou lors de leur fabrication); 7. Transports, commerce (par ex. chemins de fer, tramways, exploitations commerciales en général); 8. Professions libérales (par ex. cirques, théâtres, cinémas, blanchisseries, bains publics); 9. Services publics (par ex. écoles publiques, éclairage, voiries). A l'intérieur de ces subdivisions, l'Auteur a encore procédé, d'une part, à un classement en fonction du contenu de la demande (s'agit-il de bâtiments, de machines, de produits ou de conditions particulières de travail) et, d'autre

part, à une distinction concernant le type d'énergie utilisée, ce procédé permettant de souligner de manière frappante l'apparition des nouvelles sources d'énergie et de dater avec précision leur essor : acétylène, électricité, gaz, produits pétroliers et vapeur. La conception très complexe de ce second index, on ne peut plus révélateur du contenu du fonds, a impliqué nécessairement le recours à l'informatique. Enfin, le troisième index fournit la liste topographique des lieux d'installation des industries, avec mention de l'arrondissement et du canton.

Les quelques lignes qui précèdent prouvent à suffisance — espérons-le — toute la richesse de ce fonds d'archives unique en son genre et d'une utilité « vitale » pour tous ceux qui sont amenés à s'intéresser au passé industriel liégeois.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ Adriaan LINTERS, **Industria. Architecture industrielle en Belgique**. Liège-Bruxelles, Ed. P. Mardaga, 1986. Gd In-8, 232 p., ill. Fr. b. 1.950.

Portée sur les fonts baptismaux en Angleterre il y a une bonne trentaine d'années, grâce notamment aux travaux de Kenneth Hudson et de R.A. Buchanan, l'archéologie industrielle fit — comme on le sait — rapidement sa percée sur le continent, y compris dans les pays de l'Est pourtant hostiles à toute trace de capitalisme révolu. En Belgique, c'est aux environs de 1970 qu'on se mit à étudier notre héritage industriel et technologique, et ce sous l'impulsion de quelques pionniers tels Marinette Bruwier, Georges Van Den Abeelen et le regretté Jan Dhondt, qui fonda le premier groupe de travail belge d'archéologie industrielle. Depuis lors, d'importantes initiatives se développèrent peu à peu des deux côtés de la frontière linguistique et des études ponctuelles allèrent grandissantes. De nos jours, l'archéologie industrielle est devenue, bien entendu, une discipline scientifique à part entière et a créé, tant auprès des spécialistes et des médias que du grand public, un engouement qui se traduit par une véritable manne de publications allant tous azimuts et devenant quasi incontrôlable pour les chercheurs. Devant cet état de choses, il s'avérait nécessaire de faire paraître un ouvrage de synthèse sur le sujet qui nous occupe ici. C'est désormais chose faite — ou, tout au moins, tentée — par A. Linters.

Cet ouvrage comprend deux parties bien distinctes : un texte d'introduction trilingue (français, néerlandais, anglais) d'une cinquantaine de pages et ensuite uniquement des illustrations.

Dans son introduction, l'auteur s'efforce de décrire l'évolution de l'industrie et de l'architecture industrielle en Belgique depuis, grosso modo, la révolution industrielle jusqu'à l'aube de la première guerre mondiale. Il a limité son étude à quelques grands secteurs: le charbon, la sidérurgie, le verre, le textile, les brasseries et distilleries, les transports; rien de très original malheureusement dans ce support textuel qui risque de ne pas satisfaire la curiosité ou l'appétit de savoir de certains lecteurs. Pour l'Auteur, tout semble notamment être pour le mieux dans le meilleur des mondes du progrès technique et de l'évolution des formes; certes, il est bien fait mention, ça et là, des conditions de travail épuisantes de jadis ou d'un habitat insuffisant, mais d'une manière presque joyeuse et trop superficielle. Quant aux quelques pages relatives plus spécifiquement à l'architecture industrielle (p. 41-58; à diviser par trois puisque le texte est trilingue), elles manquent de maturité et d'une bonne connaissance du milieu architectural et urbanistique envisagé sous ses différents styles. On pourrait encore demander à A. Linters la raison pour laquelle il n'a pas considéré l'archéologie industrielle dans son sens large, comme par exemple A. Daumas l'a fait pour la France, mais plus limitativement la seule *architecture* industrielle. Pas question donc de chercher ici des informations ou des illustrations détaillées sur les objets techniques, instruments, appareils, machines, etc. L'occasion était pourtant très propice pour tracer une réelle synthèse de *tous* les champs d'investigation, tant mobiliers qu'immobiliers, de notre archéologie industrielle; c'eût été là combler une sérieuse carence et l'Auteur était, du reste, tout indiqué pour dresser ce bilan étant donné toutes les connaissances qui sont siennes dans la discipline qui nous concerne.

Viennent ensuite les illustrations (p. 59-228), ou plus exactement les photographies dues à Christine Bastin et Jacques Evrard, dont on s'étonne de ne pas voir figurer les noms sur la jaquette et la couverture de l'ouvrage, comme si la photographie était chose purement accessoire alors qu'elle vient ici sauver en quelque sorte la valeur de cette *Industria*. Ces photos — des dizaines et des dizaines en couleur ou en noir et blanc — sont tout simplement superbes et on ne peut plus révélatrices, sommées de légendes qui ne sont hélas pas toujours très explicites ou précises au niveau chronologique. L'histoire des formes architecturales y trouve vraiment un écho intéressant, qu'il s'agisse du Grand Hornu, de l'étonnante chocolaterie de Nerem, dont la façade s'orne d'un gigantesque motif Modern Style, de l'abattoir d'Anderlecht, qui offre une des plus belles charpentes métalliques de Belgique, des serres royales de Laeken, de la façade d'acier et de

verre des grands magasins Old England à Bruxelles, du chapelet d'écluses sur le canal Blaton-Ath ou plus simplement de tous ces longs murs aveugles des usines s'ornant de décors en relief. Entretenus, nettoyés, repeints, des bâtiments parfois réaffectés à un nouvel usage possèdent une beauté indéniable: raffinerie de sucre Graeffe occupée par le Plan K, un centre culturel expérimental; gares de Tours et Taxis à Bruxelles; bureaux de charbonnages du quartier Vivegnis à Liège utilisé par «251 Nord», un groupe avant-gardiste dans les arts plastiques. On y trouvera aussi le témoignage multiforme des «architectures sans architectes», où l'écho de l'évolution des styles est affaibli, sinon inexistant: séchoirs à briques, fours à chaux, filatures. Enfin, un certain nombre de photos relatives à l'architecture domestique et noble: gares, hôtels particuliers où l'emploi du fer révèle des possibilités décoratives illimitées. Bref, nous disposons ici d'un ensemble iconographique de première main et d'une luxuriance qui mérite plus qu'un simple coup d'œil distrait, même si on reste parfois perplexe devant la présentation et l'enfilade de ces photos, qui échappent par endroits à toute logique, même si dans les légendes on sent que le texte initial fut rédigé en néerlandais, A. Linters traduisant Liège par Luik dans le texte néerlandais mais se gardant bien de traduire Anvers et Ostende, par exemple, au moment même où il admet d'écrire en anglais Antwerp et Ostend. On regrettera ce trilinguisme sélectif.

Quoi qu'il en soit des quelques petites remarques qui précèdent — résultat d'une lecture attentive — A. Linters signe ici une contribution valable pouvant servir de point de départ à d'autres études. On espère enfin que l'intérêt que ne manqueront pas de susciter ces images parfois nostalgiques se n'arrêtera pas à la ligne claire des frontons ou aux arabesques des charpentes.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **Cent ans de syndicalisme chrétien, 1886-1986.** Bruxelles, Confédération des syndicats chrétiens (= C.S.C.), 1986. Gd In-8, 168 p., ill. Fr. b. 300.

En décembre 1886, des ouvriers du textile fondaient à Gand le premier syndicat chrétien de notre pays. Un siècle plus tard, le syndicalisme chrétien forme une vaste organisation comprenant le plus grand

nombre de membres en Belgique (environ 1.350.000 en 1982) et profondément ancrée dans notre vie institutionnelle. Comment ce syndicat s'est-il implanté et développé, comment a-t-il répondu aux diverses sollicitations de la société dans laquelle il était impliqué ? Telles sont les questions — et bien d'autres encore — que s'efforce d'expliquer l'ouvrage jubilaire sous rubrique. Réalisé avec la collaboration scientifique du très dynamique Centre d'Animation et de Recherche en Histoire ouvrière et populaire de Bruxelles (CARHOP), qui compte parmi ses membres de bons historiens « sociaux » tels Jean Neuville et Guy Zélis, ce travail se structure en trois grandes parties chronologiques bien distinctes, mettant chacune l'accent sur un certain nombre de faits marquants depuis les débuts modestes de la fin du XIX^e siècle jusqu'aux années de crise actuelle : 1. « Naissance et reconnaissance du mouvement syndical chrétien, 1886-1930 » (époque de croissance en Flandre d'abord, en Wallonie ensuite ; mise en place du secrétariat général des Unions professionnelles sous la direction du Père Rutten et enfin d'une confédération nationale) ; 2. « Développement du syndicalisme chrétien, 1930-1950 » (le mouvement ouvrier face à la crise des années trente et après les grandes grèves de 1932 ; la C.S.C. durant l'Occupation et lors de la question royale) ; 3. « La force grandissante de la C.S.C., 1950-1986 » (diversification des services de la C.S.C. pour rencontrer les aspirations d'un nouveau public : femmes et jeunes, travailleurs migrants et frontaliers ; implantation au Congo-Zaïre, mais aussi confrontation avec les grands problèmes des trente dernières années : question scolaire, linguistique et communautaire, choc des fermetures d'entreprises poussant la C.S.C., après l'époque dorée des « Golden sixties », à proposer et à mettre en pratique l'idée d'autogestion). A défaut d'une histoire récente vraiment scientifique sur le syndicalisme chrétien qui reste encore à écrire, la présente contribution, même si elle s'adresse d'abord aux militants et au grand public, rafraîchira de nombreux souvenirs et palliera quelques lacunes dans nos connaissances en la matière, notamment pour la période de l'entre-deux-guerres jusqu'à nos jours. Rédigées avec objectivité et sans verser dans le triomphalisme ou le misérabilisme, souvent inhérents à ce genre d'entreprises, ces pages abondamment illustrées serviront de stimulant pour tous ceux qui s'intéressent à l'histoire sociale et à ses prolongements.

Jean-Pierre HENDRICKX

■ **Mémoires d'une catastrophe : Marcinelle, 8 août 1956.** Etudes réunies par Felice DASSETTO et Michel DUMOULIN. Louvain-la-Neuve, Ciaco Editeur, 1986. In-8, 171 p., ill. Fr. b. 380.

Le 8 août 1956, éclatait, au charbonnage de la S.A. du Bois du Cazier à Marcinelle, suite à un incident relativement anodin, la plus grave catastrophe minière qu'ait connue la Belgique. Deux cent soixante-deux hommes, parmi lesquels cent trente-six Italiens, périrent asphyxiés au fond de la mine. Du 8 au 23 août 1956, jour de la découverte des derniers cadavres, la catastrophe suscita une foule de réactions, en Belgique comme à l'étranger. Ce sont ces réactions que des historiens, sociologues, linguistes, démographes et journalistes, auxquels se joignirent des juristes de même que des témoins, ont étudiées et commentées dans le cadre d'un colloque organisé à Louvain-la-Neuve le 23 mai 1986 par le Séminaire d'études pluridisciplinaires sur l'immigration italienne. Au delà des réactions de l'époque, il convenait aussi de chercher à lire l'événement en tant que révélateur de la mutation économique et sociale au cœur de laquelle il s'inscrivit dans la Belgique de l'après-guerre. Enfin, il fallait également s'interroger sur l'intensité des mémoires de Marcinelle, c'est-à-dire sur les motifs susceptibles d'expliquer la naissance et, surtout, la persistance d'un phénomène du souvenir collectif extrêmement fort, comme en ont témoigné durant le mois d'août 1986, les évocations et la commémoration, au nord comme au sud du pays, de la tragédie du Bois du Cazier.

Tel est, grosso modo, le contenu des Actes du présent colloque, qui contiennent une dizaine de communications riches et variées tout autant qu'érudites: Felice DASSETTO et Michel DUMOULIN, *Un événement révélateur* (p. 11-12; évocation des lignes de force de l'interprétation de l'événement et de sa signification, cet événement servant de révélateur à toute une série de réalités économiques, sociales et culturelles qui exigent un ancrage dans le temps et un angle d'attaque en termes d'interprétations); Michel DUMOULIN, *La catastrophe de Marcinelle dans son contexte national et international* (p. 23-46; bref rappel des circonstances et du déroulement de la catastrophe et étude de cette tragédie comme témoin de toute une série de questions qui n'avaient que peu ou pas focalisé l'attention jusqu'alors; analyse de la catastrophe sur le plan des relations italo-belges en tant que telles); Pierre RION, *Les réactions dans les médias en Belgique* (p. 47-60; essai de définition, à travers quatre grands quotidiens nationaux, des concepts et des valeurs qui, durant les mois d'août et de septembre 1956, ont permis de vivre, de comprendre et de maîtriser les événements survenus au Bois du Cazier); Mario ISNENGHI, *Les réactions*

dans les medias en Italie (p. 61-83; réactions envisagées à partir de cinq quotidiens choisis en fonction de critères de convergences journalistiques, politico-culturels et géographiques); Albert BASTENIER et Felice DASSETTO, *Le rôle de la catastrophe en termes de dynamique sociale* (p. 85-94; la tragédie de Marcinelle aurait pu être l'occasion d'une réévaluation approfondie de l'évolution des conditions de travail en Belgique. L'A. affirme qu'il n'en fut rien et que ni les conditions de travail ni la politique migratoire qui lui était associée ne firent l'objet d'un véritable réexamen); Michel POULAIN, *Le rôle de la catastrophe en termes de conséquences démographiques* (p. 95-107; on ne décèle rien de marquant dans les courbes de migration en rapport avec la tragédie de Marcinelle; pas de fléchissement pouvant être mis directement en relation avec elle); André SEMPOUX et Bernard SCHONNE, *Marcinelle dans la littérature* (p. 109-118; analyse de deux échos de la catastrophe, l'un dans le poème narratif sicilien d'Ignazio Buttitta *Lu trenu di lu suli* («Le train du soleil»), l'autre dans *Les bons offices* de Pierre Mertens); Marc PREYAT, *Mémoires de la catastrophe de Marcinelle: la télévision* (p. 119-129; historique de la préparation et du déroulement d'une émission du Centre de Production de Charleroi de la RTBF qui eut lieu le 6 août 1976, soit vingt ans après les événements tragiques); Christian DRUITTE, *Marcinelle: essai sur la conservation de la mémoire individuelle* (p. 131-145; interrogation sur les obstacles à la conservation de la mémoire et sur la valeur des témoignages des témoins privilégiés, à savoir l'auteur de la manœuvre fatale qui provoqua l'incendie, les rescapés, les différents acteurs et sauveteurs ainsi que les familles). L'ensemble se termine par une *Bibliographie* relative aux événements de Marcinelle due à Félice DASSETTO et Michel DUMOULIN (p. 157-159), les dynamiques responsables de ces Actes.

Profitons de l'occasion pour signaler la récente parution d'un très révélateur album de photographies de Camille DETRAUX et Raymond PAQUAY accompagnées d'un récit détaillé de la catastrophe par Christian DRUITTE: *Bois du Cazier: Marcinelle 1956* (Charleroi, Editions «Archives de Wallonie», 1987. In-8 oblong, 108 p. Fr. b. 450).

Jean-Pierre HENDRICKX

□ Roger DARQUENNE, **Musique, industrie et politique. Essai sur le goût musical dans le Centre industriel (1830-1970).** Haine-St-Pierre, Cercle d'histoire et de folklore Henri Guillemin, 1985. In-8, 189 p., ill. Fr. b. 400

Depuis de nombreuses années déjà, Roger Darquenne scrute inlassablement le passé de sa région natale. Il nous présente aujourd'hui un ouvrage très original où musicologie et histoire se complètent mutuellement. A partir d'une documentation abondante basée sur des fonds privés et publics d'archives, sur la presse régionale et autres témoignages oraux, sans oublier les programmes de concert, l'Auteur a braqué son objectif sur l'étude des charbonnages de Mariemont-Bascoup et les Chœurs de Bascoup, ainsi que leurs filiales. Il consacre bien entendu un certain nombre de notices biographiques aux chefs — dont quelques-uns éminents — qui ont dirigé ces fanfares et chorales, et envisage également, sur plus d'un siècle, l'évolution et les variantes du goût musical selon les couches sociales et les niveaux de culture. Mais nous avons surtout été attentif au rôle de «sponsor» joué par la puissante famille des Warocqué qui faisait vivre les ouvriers, les logeait, les soignait et fondait des sociétés de musique afin d'y faire régner sa doctrine économique et politique. Il est vrai que cette inféodation politique des formations musicales se rencontrait dans tous les partis, non parfois sans heurts entre ces derniers dans le domaine qui nous retient ici. Quant aux instrumentalistes venus à l'Harmonie par passion de la musique, ils ne paraissent pas être la majorité; la plupart y cherche protection et intérêt, quitte à montrer patte blanche face à leurs «bienfaiteurs». En jouant dans la fanfare d'un grand patron, on côtoie la direction des charbonnages; que l'on soit ouvrier ou employé, si on parvient à se distinguer, une promotion ou une «place d'aisance» ne tardent guère. Ces sociétés de musique, leurs bruyants cortèges et banquets annuels semblent aussi avoir joué un rôle sur l'électorat: par leur nombre d'adhérents, leurs mutuelles et caisses de retraite, elles font naître en leur sein un courant de sécurisation, de réconfort et de puissance grégaire qui inspire la fidélité et même le prosélytisme. Jusqu'en 1914 en tous cas, la politique absorbe une grande partie des prestations des fanfares; funérailles, jubilés, propagande des personnalités sont l'occasion de sorties. Très rares sont les harmonies apolitiques. Largement et intelligemment illustré, cet ouvrage méthodique et précis constitue une contribution de valeur à la petite et à la grande histoire, et fait bien augurer — s'il en était encore besoin — des travaux futurs, que l'on souhaite encore nombreux, de Roger Darquenne, à la fois docteur en médecine (Liège 1950) et docteur en histoire avec une thèse présentée jadis à l'Université de Lille sur «la conscription dans le département de Jemappes».

Rappelons encore sa toujours très utile *Histoire économique du département de Jemappes* (1965), de même que *La dette publique belge de 1790 à 1830: le cas du Hainaut* (1978).

Jean-Pierre HENDRICKX

□ A. DESOUTTER et P. HANOTTE, **L'ascenseur à bateaux des Fontinettes**. Arques, Hôtel de ville, 1986. Gd In-8, 26 p., ill. Fr. fr. 10.

La toute jeune Association des Fontinettes s'est fixé comme principal objectif de créer et d'entretenir une animation informative autour de l'ascenseur hydraulique à bateaux et des métiers de l'eau qui ont profondément marqué l'histoire économique et sociale d'Arques et de sa région. Témoin original du machinisme triomphant du XIX^e siècle, cet ascenseur méritait de faire partie intégrante du patrimoine industriel français et devait donc être sauvé de la destruction. C'est cette tâche que s'efforce de mener à bien l'Association précitée travaillant en collaboration avec le Syndicat mixte d'aménagement et de développement de l'Audomarois et du Département du Pas-de-Calais.

Concrètement, ce petit ouvrage dont il est ici question envisage tout d'abord l'historique de l'ascenseur (situation sur le canal de Neufossé; différents projets entre 1875 et 1881 et construction de 1883 à 1887) pour analyser ensuite la description et le fonctionnement de l'ascenseur et traiter enfin de l'écluse actuelle.

Les données de cette plaquette, à caractère essentiellement technique, pourront utilement servir de points de comparaison avec ce qui s'est fait en Belgique à peu près à la même époque, à savoir l'ascenseur n° 1 du canal du Centre. On lira à ce propos la communication présentée par Jean-Pierre Gailliez lors du 2^e Congrès de l'Association des Cercles francophones d'histoire et d'archéologie de Belgique qui s'est tenu à Nivelles en 1984: *Etude comparative des ascenseurs hydrauliques belges et de leurs aînés anglais et français* (dans *Actes du Congrès de Nivelles*, t. II, Nivelles, 1984, p. 192-200).

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **Votre canal a cent ans**. La Louvière, Ecomusée régional du Centre, 1986. In-8, 79p., ill. Fr. b. 200.

Ce petit ouvrage, publié à l'occasion de l'exposition qui s'est tenue à Bois-du-Luc du 3 mai au 3 août 1986, retrace tout d'abord l'histoire du canal du Centre depuis ses débuts jusqu'à la fin de la première

guerre mondiale. Michel HOST (p. 9-24) remonte jusqu'au XVIII^e siècle — en 1774 plus exactement — pour nous rappeler l'existence d'un mémoire évoquant déjà les avantages d'un canal dans le Hainaut autrichien; l'esprit nouveau, en vogue à la Cour de Joseph II, regrettait en effet le manque de canaux dans nos régions, alors que l'Europe frémissait aux prémices de la révolution industrielle. Sous le Régime français, l'importance d'un canal entre la Sambre et Paris, d'une part, et entre la Haine et l'Escaut, d'autre part, est également envisagée. Les projets s'accélérent encore à l'époque du Régime hollandais, désireux de choisir un axe efficace qui relierait Mons et Charleroi. Il faudra malheureusement attendre la seconde moitié du XIX^e siècle, après de nombreuses tractations et discussions tant du côté des «charbonniers» que des parlementaires, pour voir enfin le projet du canal du Centre se concrétiser, ainsi que le mentionne, en quelques bonnes pages (p.25-48), Jacques LIEBIN («La première phase des travaux, 1877-1888»). On aurait pu croire, une fois le premier ascenseur hydraulique terminé et inauguré par Léopold II le 4 juin 1888, que les travaux seraient rondement menés pour ouvrir le plus rapidement possible le nouveau canal à la navigation; néanmoins, comme le montre Colette PARMENTIER («La seconde phase des travaux, 1889-1917»; p. 49-56), il fallut encore attendre dix-neuf ans afin d'assurer la liaison définitive entre Mons et Charleroi, et ce pour des raisons à la fois techniques, économiques et politiques (en 1890, le ministre de l'Agriculture, de l'Industrie et des Travaux publics L. De Bruyn allant jusqu'à remettre en cause la construction même de tout le canal du Centre!).

La seconde partie de cette plaquette (p. 59-77) a trait aux aspects techniques de l'ascenseur hydraulique n° 1 à Houdeng-Aimeries: principe de fonctionnement, sas, presses, guidage, machinerie, etc.

On saura gré aux Auteurs de ce volume d'avoir fait revivre, de manière scientifique (cfr nombreuses notes à l'appui), la naissance combien difficile d'une «artère» importante de notre Wallonie d'hier.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ André DAGANT et Paul VANBELLINGEN, **Les canaux et chemins de fer charbonniers dans le Centre**. T.I.: *Les canaux*; t. II: *Les chemins de fer*. Haine-St-Pierre, Cercle d'histoire et de folklore Henri Guillemin, 1982 et 1986. 2 vol. in-8, 153 et 183 p., ill. Fr. b. 350 et 400.

Le très dynamique Cercle Henri Guillemin d'Haine-St-Pierre - La Louvière nous donne à nouveaux deux beaux volumes complémentaires qui ne manqueront pas de retenir l'attention.

Dans un premier tome, André Dagant (à qui on doit déjà une vingtaine de publications «ferroviaires» au sein de maintes associations) et Paul Vanbellinghen (un bon connaisseur du domaine des industries et des voies de communication) ne nous laissent rien ignorer des origines, de la construction et de l'évolution d'abord du canal de Charleroi à Bruxelles et ensuite de ses embranchements charbonniers, dont l'essentiel forma par la suite ce qu'on appelle toujours le canal du Centre. A partir d'une utilisation rigoureuse des sources, les Auteurs suivent patiemment les multiples péripéties inhérentes à l'histoire de ces canaux du XIX^e siècle: profils et tracés, appels de fonds, litiges et procès, interventions gouvernementales ou décisions des Chambres de Commerce, statistiques relatives aux tonnages et aux péages perçus, concurrence du chemin de fer, etc...

Dans un second tome est évoquée la naissance de toutes les antennes ferroviaires aboutissant aux rivages des canaux et ensuite aux lignes de chemin de fer exploitées tant par l'Etat que par des sociétés concessionnaires. Des informations complémentaires sur la situation des exploitations houillères et des organisations sociales, sur les locomotives et le matériel roulant complètent l'image de ces transports charbonniers. Concrètement, à travers ces deux volumes truffés de commentaires, de déductions et conclusions, sans oublier une foule de considérations techniques, nous découvrons tout le réseau ancien des Charbonnages de Mariemont-Bascoup, de Haine-St-Pierre et La Hestre, de Boussu, de La Louvière, de Sars-Longchamps, de St-Vaast, de toute la concession de Bois du Luc, de Maurage, de Péronnes, de la concession de Ressaix et Mont-Ste-Aldegonde ainsi que Piéton et Carnières. Une iconographie très fournie et néanmoins sévèrement sélectionnée permet également de retrouver des sites à jamais disparus ou en voie de disparition.

André Dagant et Paul Vanbellinghen signent ici deux bons livres constituant un outil de travail indispensable pour l'histoire économique et industrielle de la région du Centre. On émet le vœu que ces études soient poursuivies, notamment sur le plan chronologique et au point de vue des trafics.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ Freddy LEMAIRE et Jean SIMONET, **Le rail en Tournaisis, 1835-1985**. Tournai, Société royale d'histoire et archéologie, 1986. Gd in-8, 205 p., ill.

Cet ouvrage, paru à l'occasion du cent cinquantième anniversaire de l'apparition du chemin de fer en Belgique, est l'œuvre de deux cheminots passionnés par leur métier qui n'ont craint ni les difficultés ni les pièges d'une documentation hétéroclite et lacunaire pour nous présenter un travail très érudit et novateur. L'ensemble est divisé en deux grandes parties. Freddy Lemaire retrace tout d'abord l'évolution des chemins de fer du Tournaisis depuis la phase initiale de 1835-1847 jusqu'à nos jours (p. 9-93). Il s'intéresse tant à la création des différentes lignes et à leurs raccordements qu'aux stations, trains et matériel technique (ponts, château d'eau et épurateurs, ateliers et wagons, etc...). Jean Simonet s'occupe, pour sa part, des trams et vicinaux (p. 95-186) selon une thématique identique à celle adoptée par Freddy Lemaire. Un glossaire des termes techniques ou consacrés par l'usage dans le milieu ferroviaire (p. 187-189) ainsi qu'un tableau chronologique de la situation des tramways dans la région de Tournai de 1880 à 1958 (p. 192-199) clôturent ce travail dont les quelques lignes qui précèdent n'ont donné qu'un pâle aperçu de toute la richesse. Une illustration abondante et très révélatrice rehausse encore cette belle contribution; le seul regret est qu'elle soit par endroits trop analytique et risque de rebuter quelque peu le lecteur pressé. Mais, en définitive, les Auteurs pouvaient-ils faire autrement?

Jean-Pierre HENDRICKX

□ Jeanloup SIEFF, **Borinage 1959**. (Collection «Archives de Wallonie»). Charleroi, Musée de la photographie de la Communauté française de Belgique, 1986. in-8, n.p., 72 p., ill. Fr. b. 450.

Début février 1959 au Borinage: la situation est catastrophique; le chômage s'aggrave dans les mines et le projet de réforme minimum de la Centrale des mineurs F.G.T.B., qui avait pour objectif la nationalisation des charbonnages, est rejeté. Le ministre des Affaires économiques décide la fermeture pure et simple de neuf puits, pratiquement les derniers sur ce coin de terre. La colère gronde chez les mineurs qui, le 13 février, partent spontanément en grève; des barrages sont dressés, des routes délavées et des wagons renversés empêchant toute circulation. Le 18 février, les houilleurs de Charleroi se joignent au mouvement et, deux jours plus tard, arrêtent eux aussi toute activité, suivant en cela les mots d'ordre de leur Centrale F.G.T.B. Le 25 février

toutefois, suite aux résultats des négociations, les délégués de Charleroi et du Centre décident la reprise du travail, tandis que les mineurs borains continuent encore la grève pour quelque temps, une grève qui n'aboutira pas en faveur des principaux intéressés puisque la fermeture des puits sera maintenue.

Un certain nombre de ces faits ont été captés par l'objectif de J. Sieff, qui nous procure ici plusieurs dizaines de photos d'atmosphère très révélatrices, ramenant ainsi à la surface des pans entiers de notre mémoire collective : depuis la photo-symbole du gendarme au manteau lourd sur fond de rouleaux de câbles jusqu'aux visages angoissés d'un groupe de mineurs en passant à l'essentiel, aux rails qui se perdent dans le poussier, aux hommes de la nuit qui portent leur lumière sur la tête, à leur regard parfois pathétique, aux femmes en tablier fleuri anxieuses pour leurs chères « gueules noires » en révolte, aux maisons et corons accolés aux charbonnages, aux réunions dans les cafés, etc. Tantôt encore c'est un vieillard qui pousse une voiture d'enfant près d'un wagonnet renversé ; ce sont les murs qui crachent leurs slogans chaulés : « plus de fosses, plus de pain ! », « non aux fermetures ! », « le Borinage veut vivre ! ». Un des grands mérites de ces photos est qu'elles évitent tout ce qui est spectaculaire et aux effets faciles, telle la présentation de meetings houleux ou autres manifestations de rue. Point de démagogie, point de triomphalisme « ouvrieriste » ici, mais des documents apparemment d'un grand dépouillement, encore que chargés d'une symbolique parfois très dense.

J. Sieff nous donne ici, en spectateur objectif, une belle page d'histoire de la photographie « sociale », si chère à Georges Vercheval, le très dynamique directeur de la collection dans laquelle s'enchâsse cet album.

Profitions de l'occasion pour signaler l'ouvrage de Bert HOGENKAMP et Henri STORCK, *Le Borinage : la grève des mineurs de 1932 et le film de Joris Ivens et Henri Storck* paru il n'y a pas tellement longtemps dans le n° 6-7 de la *Revue belge du Cinéma* (Bruxelles, hiver 1983-printemps 1984. Gd in-8, 131 p., ill. Fr. b. 600). Ce vaste dossier, traité scientifiquement, retrace l'histoire de cette grève très importante et décrit de manière détaillée la genèse et la structure du fameux film *Borinage 1932*, ce grand classique du cinéma social engagé que l'on revoit toujours avec intérêt eu égard à la moisson de documents, de témoignages et de faits qu'il nous fournit, ainsi qu'à son réquisitoire implacable contre un certain capitalisme sauvage de l'entre-deux-guerres. On ne peut que conseiller une lecture attentive de ce volume stimulant.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **Léon DUBOIS, Lafarge Coppée. 150 ans d'industrie. Une mémoire pour demain.** Paris, Pierre Belfond, 1988 (Collection «Histoire et Vie des Entreprises»), 321 pp. In-8°, 25 ill., 11 cartes et schémas. Ancien dirigeant de Coppée, admis depuis peu à la retraite — une retraite assurément studieuse et fructueuse — M. Léon Dubois a entrepris, fort de son expérience professionnelle autant que d'archives d'entreprise considérables et d'un large recours aux témoignages oraux, de retracer l'histoire du grand groupe multinational Lafarge Coppée. Celui-ci, né dans sa forme actuelle d'une dernière fusion importante, en 1981, emploie plus de 20.000 personnes dans vingt pays et compte 400 établissements industriels. Il s'agit du premier cimentier français et du troisième mondial, mais aussi d'une société puissamment implantée dans le secteur des matériaux de construction et des bio-industries. Disons-le d'emblée, ce survol de cent cinquante ans d'histoire est réalisé de main de maître, non seulement grâce à l'esprit de synthèse et au sens critique de l'auteur, mais en raison de la qualité et de l'ampleur de son information autant que par la valeur des considérations personnelles dont il assortit avec autorité les faits qu'il relate. On trouvera notamment dans cet ouvrage une utile mise au point sur les concepts qui ont successivement prévalu dans la gestion des entreprises, depuis la Révolution industrielle jusqu'à nos jours. Surtout, l'historien y découvrira l'importance économico-stratégique — moins connue que celle du pétrole, du blé ou, naguère, du charbon — des ciments et matériaux de construction. Après tout, la fièvre de bâtir caractérise aussi notre civilisation technicienne depuis deux siècles. Né en 1833 de la mise en œuvre de fours à chaux près de Montélimar, Lafarge a su profiter au mieux de cette tendance (à commencer par les installations du canal de Suez). Devenu géant industriel, il a pu à son tour absorber d'autres titans : Canada Cement en 1970, General Portland (Etats-Unis) en 1981 et «notre» groupe Coppée en 1980. L'histoire de ces trois sociétés est bien entendu largement traitée elle aussi dans ces pages.

Les méandres de l'économie et de la finance dont ce livre abonde, pour passionnants qu'il soient, ne cadrent pas avec le propos de la présente revue. Par contre, l'historien des techniques trouvera dans cet ouvrage une foule d'informations sur les procédés de fabrication, autant que sur les techniques de construction ou d'utilisation relatives aux matériaux et aux substances ainsi produites : fours à chaux et de cimenterie, fours de cokerie (les fameux fours Coppée), biotechnologies, chaînes alimentaires, etc... On retiendra aussi un appareil critique substantiel, avec une copieuse moisson de notes ou de

détails biographiques sur les dirigeants d'entreprises, anciens ou récents, les inventeurs, les sociétés industrielles, les notions courantes de gestion des affaires et de l'économie appliquée... Bref, un ouvrage qui fourmille d'enseignements sur la vie industrielle du monde occidental à travers un cas d'espèce et qui nous touche de près, faut-il le rappeler, par les destins entrecroisés des sociétés franco-belges dont il retrace et analyse les destinées. A recommander.

C. GAIER



Mariémont-Morlanwelz, Cité de l'Olive (1911).

Informations et agenda

○ **L'écomusée régional du centre s'agrandit**

Après 5 ans d'activités diverses — l'a.s.b.l. en a été créée le 18 mai 1983 —, l'Ecomusée va s'étendre au-delà de Bois-du-Luc (tél. : 064/28.20.00). Il se décentralisera en quatre points à vocation «ciblée»: dès 1988 probablement, la chapelle dite de la Grande Louvière pour l'histoire éconómico-religieuse, et l'ancienne gare de Haine-Saint-Pierre pour le passé ferroviaire de la région; plus tard, la ferme Paillot à Strépy pour la vie agricole, et une maison des fameux «car-rés» pour l'habitat du mineur. Les faïenceries Boch seraient l'objet d'une antenne ultérieure. — Signalons aussi, parmi les publications de cette année, un guide du passé industriel du Centre: *La route de l'industrie*.

○ **Le saviez-vous :**

le tour d'Europe d'Adam Opel passait par Liège

Si la marque de véhicule automobiles *Opel* est connue de tous, et si beaucoup savent que ce nom est celui du fondateur de la firme, rares sont ceux, du moins parmi les francophones, qui connaissent la vie d'Adam Opel, ce pionnier de l'industrie automobile allemande.

Adam Opel est né à Rüsselsheim, petite ville située sur le Main, en aval de Francfort, en Hesse, le 9 mai 1837. En 1862, à l'âge de 25 ans, il fonda une fabrique de machines à coudre dans sa ville natale. Il produisit également, à partir de 1887, des bicyclettes. A sa mort, survenue le 8 septembre 1895, ses cinq fils poursuivirent son œuvre et ajoutèrent dès 1898 la fabrication d'automobiles. Le premier modèle original, une «Opel deux cylindres», sortit des usines de Rüsselsheim en 1902.

La société prit rapidement une place importante dans l'industrie automobile allemande mais en 1911 un incendie détruisit ses installations. Cette catastrophe eut cependant une conséquence heureuse car elle permit, lors de la reconstruction, l'introduction d'un équipement plus moderne et plus efficace. En 1913, des camions furent ajoutés à la ligne de production. Par contre, la fabrication de machines à coudre fut abandonnée.

L'inflation galopante et l'incertitude économique qui règnèrent en Allemagne dans les années 1920 poussèrent la famille Opel à transformer son entreprise en Société Anonyme en 1928 puis à céder la majorité à la puissante société américaine *General Motors Corporation* l'année suivante.

Mais si nous rappelons ici ces faits, c'est parce qu'un des premiers épisodes peu connus de la vie d'Adam Opel nous a été révélé par la lecture de la presse liégeoise de 1891. Suite à une compétition vélocipédique organisée à Liège le 27 septembre 1891, les trois principaux quotidiens liégeois se plurent à rappeler que le vainqueur Otto Beyschlag, du Bicycle Club de Francfort, montait une machine sortant de la fabrique d'Adam Opel, à Rüsselsheim-sur-Main, ajoutant que ce dernier avait travaillé comme mécanicien-serrurier chez les frères Fraigneux à Liège en 1857-1858.²

Si le passage à Liège d'Adam Opel, lors d'un voyage de formation qui le conduisit ensuite à Paris et à Londres, était connu des spécialistes, par contre le nom de son employeur liégeois était semble-t-il ignoré. Une recherche plus poussée dans les archives communales de Liège nous permet de confirmer qu'arrivé de Rüsselsheim le 6 octobre 1857, Adam Opel fut occupé comme «ouvrier-serrurier chez Fraigneux à Longdoz où il gagne 2 F par jour», qu'il logea chez Mathieu Coart, cocher, rue du Pont Saint-Julien n° 14 et qu'il partit pour Bruxelles le 18 avril 1858.

Nous avons pensé intéressant de mentionner cet épisode sans doute minime de l'histoire de l'industrialisation mais qui témoigne néanmoins du rôle non négligeable qu'une ville comme Liège pouvait jouer dans la formation d'un jeune mécanicien allemand au milieu du 19^e siècle.

Notes

¹ Si la majorité des dictionnaires encyclopédiques en langues allemande, anglaise et néerlandaise consacrent depuis longtemps une notice biographique à Adam Opel, ceux de langue française l'ignoraient jusqu'à la publication du *Grand Dictionnaire Encyclopédique Larousse* qui lui accorde quelques lignes (t. VII, 1984, p. 7589). Précisons cependant que la *Grande Encyclopédie Larousse*, dans son article sur l'*automobile* contient des notices historiques importantes relatives aux principales sociétés automobiles mondiales, parmi lesquelles figure Opel AG (t. VII, 1972, p. 1284).

² *Journal de Liège* du 8 octobre 1891, p. 2; *La Meuse* des 10 et 11 octobre 1891, p. 2; *Gazette de Liège* du 12 octobre 1891, p. 2.

³ Wolfram HEITZENRÖDER, *Die Industrialisierung einer Landgemeinde. Ökonomischer und sozialer Wandel in Rüsselsheim a. M. im 19. Jahrhundert*, in *Archiv für Hessische Geschichte und Altertumskunde*, Neue Folge, 44, 1986, p. 80.

⁴ Archives communales de Liège, *Police des Etrangers*, 70, 1857 (N-Z), dossier n. 2394; *Registres des Etrangers*, n. 1; *Registres de Population*, Quartier de l'est, 1856, n. 2, f. 166.

Yves MOREAU, Conservateur-adjoint
au Musée de la Vie Wallonne, Mehagne (Chaudfontaine)

○ **L'a.s.b.l. La Fonderie**

Le n° 4 des Cahiers de La Fonderie est sorti. Au sommaire:

Les Maisons d'école: les écoles primaires de la Ville de Bruxelles au 19^e siècle, par Isabelle Van der Borgh.

Une entreprise bruxelloise, *Les Papeteries Lammens*, avec une interview de Maria Killemaes, ouvrière plieuse.

La Compagnie des Bronzes, *Les luminaires du Palais Royal. Une bataille pour un contrat*, par Colette Huberty.

Pain et charbon: la Maison du Peuple à Molenbeek, avec une interview de François De Wit, porteur de pain.

Aux sources du droit social, *L'accident du travail et sa réparation*, par Jean-Pierre Nandrin, avec une interview de Viviane Pirlot, juriste, à propos des accidents de travail aujourd'hui.

Ecrits d'hier, *Un Bruxellois raconte... «Veille d'élection»* par Ege Tilmns.

Ce numéro s'acquiert au prix de 285 F + 30 F de port (200 F pour les membres) ou en s'abonnant aux deux cahiers de 1988 (ce n° 4 et le n° 5 à paraître) au prix de 500 F. Versement au compte n° 068-1048190-35 de l'asbl La Fonderie.

○ **Visite des grands ascenseurs de Strépy-Thieu**

Les services du Tourisme du Hainaut ont été chargés, il y a quelques années, par le Ministère des Travaux publics, d'organiser les visites touristiques des gigantesques chantiers des grands ascenseurs en cours de construction sur le canal de 1350 tonnes, reliant le Centre à Mons.

Dans un pavillon destiné au public, on trouve une salle des maquettes et une salle de projection où l'on explique la portée des travaux entrepris.

Les visites pour groupes et individuels reprennent le 1^{er} mai jusqu'au 31 octobre 1988 inclus, en semaine, de 11 h. à 12 h 30 et de 14 h à 17 h. Les samedis, dimanches et jours fériés, il n'y a aucune interruption entre 10 h 30 et 18 h 30.

Les tickets d'entrée cessent d'être délivrés trente minutes avant la fermeture.

Le prix de participation est fixé à 25 F par personne.

On accède au chantier en empruntant, au départ du nœud constitué par l'autoroute de Wallonie et la route de La Louvière-Soignies, la voirie créée à cet effet, en suivant les flèches «Strépy-Thieu».

Rappelons que le tourisme du Hainaut a publié une très intéressante plaquette, abondamment illustrée, consacrée aux voies d'eau et plus spécialement aux ascenseurs de Strépy-Thieu. Des éditions existent en français et en néerlandais. On se les procure en versant la somme de 100 F par brochure au compte BBL n° 370-0890147-65 des éditions du Tourisme du Hainaut à Mons.

○ **IX^e colloque national (France) sur le patrimoine industriel :
L'industrie, patrimoine de la banlieue; La Courneuve, 20-21-22
octobre 1988**

L'essor industriel des 150 dernières années, qui a véritablement donné naissance à la banlieue moderne des grandes agglomérations, y a suscité un très important patrimoine, qui n'a que rarement fait l'objet jusqu'ici d'une approche spécifique.

Sa prise en compte s'avère d'autant plus urgente que l'on assiste à un renouvellement accéléré des activités à l'intérieur de cet espace concentrant l'essentiel de l'appareil productif.

Dans ce milieu où, par-delà les mutations actuelles, l'industrie a façonné un paysage, une société et jusqu'à une culture particulières, les traces laissées par ses étapes antérieures ont été longtemps perçues par les habitants de manière purement négative, comme symboles de domination patronale puis de déclin économique, et associées, de l'extérieur, à l'image déprimante de l'extension des «jachères sociales».

Depuis plusieurs années, cependant, une sensible évolution s'est fait jour, à mesure que progresse l'exploration de cet univers qui en révèle l'authentique richesse. Les diverses marques du développement industriel passé cessent d'apparaître comme les stigmates d'une crise sans issue pour s'inscrire dans l'expression d'un renouveau.

La réhabilitation du cadre d'anciens ateliers ou entrepôts, sans renoncer nécessairement à leur vocation productive première, les intègre à une modernisation d'ensemble du tissu urbain, les infrastructures fluviales, ferroviaires, routières ou aériennes reçoivent de nouvelles affectations, cependant que commencent à être prises en considération les composantes humaines formées par les savoir-faire techniques et la mémoire collective insérés dans le contexte de la production et des rapports sociaux.

A travers la présentation d'initiatives concrètes, ce IX^e Colloque national cherchera à dégager les conditions dans lesquelles il devient possible aujourd'hui, dans le respect des situations particulières de la banlieue, de passer de la vision sans espoir de la friche à celle, remobilisante, du patrimoine.

Ayant pour cadre La Courneuve, où se développent depuis plusieurs années une série d'expériences significatives, il centrera ses travaux sur la banlieue parisienne prise dans son ensemble, tout en

ménageant d'indispensables perspectives comparatives avec le cas d'autres grandes métropoles françaises et européennes.

Comme les précédents, ce Colloque fera une large place à la découverte du patrimoine local, constitué dans le cas présent par celui de la Plaine Saint-Denis, en s'appuyant sur les infrastructures spécifiques qui en ont permis ou accompagné l'industrialisation. Il sera, en outre, jumelé avec une exposition temporaire organisée par l'association Banlieue Nord.

RENSEIGNEMENTS : IX^e Colloque National du Patrimoine Industriel, c/o Association Banlieue Nord, 38 avenue de la République 93120 La Courneuve (48.38.31.18).

○ **Le Patrimoine de l'eau.**

C'est aux multiples aspects de « l'élément eau » que les *Nouvelles du Patrimoine* ont consacré leur numéro d'été. Abondamment illustré, ce dossier aborde les différentes réalisations humaines tant traditionnelles que récentes ayant l'eau comme première composante architecturale. Fontaines, châteaux d'eau, barrages hydroélectriques, moulins à eau, ponts, grottes et jeux d'eau sont ici évoqués, qui permettent de mesurer le chemin parcouru ainsi que la multiplicité des applications de l'eau et son incidence sur la vie sociale, le patrimoine et l'environnement.

Édité par l'a.s.b.l. Association des amis de l'Unesco (85).

RENSEIGNEMENTS : avenue du Général de Gaulle 17, 1050 Bruxelles, tél. 648.80.06.

○ **Pierres et Marbres de Wallonie.**

La Fondation pour l'Architecture propose une exposition dans le cadre d'une vaste opération de revalorisation de la pierre et de son utilisation dans l'architecture et la décoration.

L'exposition montre à la fois des échantillons de pierres, des documents d'archives illustrant l'utilisation de la pierre dans l'architecture belge du XIX^e siècle, ainsi que des éléments architecturaux ou du mobilier (console, colonne, chapiteau, banc public, cheminée...).

L'exposition est accessible au public du 13 septembre au 23 octobre, du mardi au vendredi de 12 h 30 à 19 h et le samedi et dimanche de 11 h à 19 h, 55 rue de l'Ermitage, 1050 Bruxelles.

○ **Bruxelles Archéologie industrielle.**

Tours de ville en français, départ poste de la Bourse (rue H. Maus) à 9h 30: samedis 15 oct., et 19 nov.

RENSEIGNEMENTS: Ateliers de Recherche et d'Action Urbaines (A.R.A.U.),
37 rue Henri Maus, bte 7, 1000 Bxl. Tél. 513.47.61.

Classement

○ Les ascenseurs hydrauliques n^{os} 1, 2 (y compris le bâtiment des machines), 3 et 4 sur le *Canal du Centre*, ainsi que le pont tournant entre les n^{os} 3 et 4, sont proposés au classement comme monuments.

L'ensemble formé par ces constructions, le canal et ses berges, notamment boisées, entre Thieu et La Louvière, sont dans le même temps proposés au classement comme sites (mai 1988).

Belle consécration pour un centenaire!

○ Par son arrêté du 12 août 1988, l'Exécutif de la Communauté française a classé, en raison de leur valeur esthétique et scientifique, comme monument: *le four à chaux des Carrières à Ath (Maffle)*, et comme site *l'ensemble formé par ce four à chaux et les terrains environnants*.

○ La récente annonce du classement de septante bâtiments bruxellois est une bonne nouvelle pour le patrimoine de la ville. Notre capitale ayant accumulé un certain retard en la matière, notamment par rapport à Amsterdam ou à Paris: les 19 communes totalisent 252 monuments et sites classés, contre 8.000 à Amsterdam.

Parmi les bâtiments bénéficiant des arrêtés royaux, citons les halles de l'abattoir d'Anderlecht et le gazomètre (n^o 2) de Molenbeek.

A propos du patrimoine industriel ancien carolorégien

Journée du 30 janvier 1988 — Visite de P.I.W.B.

1^{re} étape: Archéologie Industrielle de la Sambre Musée de la Métallurgie à MARCHIENNE-AU-PONT.

L'association

L'asbl «Archéologie Industrielle de la Sambre» (A.I.S.) a été constituée à Charleroi le 13 mai 1986.

Son objet social est la sauvegarde, la promotion et l'étude du passé industriel, économique et social du Pays de Charleroi.

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

Les partenaires de l'association, présidée par le Bourgmestre Jean-Claude Van Cauwenberghe, sont la Ville et le CPAS de Charleroi, Cockerill-Sambre, le Centre Hennuyer d'Histoire et d'Archéologie Industrielles (CHAI), les Maîtres Imprimeurs du Hainaut et l'association de fait «Archéologie ACEC».

La forge

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

Les bâtiments industriels dans lesquels s'insère la forge constituent un ensemble architectural remarquable, mis à la disposition de l'A.I.S. par Cockerill-Sambre. Ils forment deux grands rectangles, la forge et un atelier, parallèles à la route de Mons, séparés par un hall transversal donnant accès aux grands halls de l'ancien laminoir du Train 900 désaffecté.

La forge date de 1920, mais les fondations et une partie de l'outillage sont plus anciennes et remontent à la création de la Providence, entre 1832 (le laminoir) et 1940 (les hauts fourneaux).

L'outillage est constitué principalement de 9 forges maréchaux avec enclume et potence avec crémaillère. Étaient réparées à la forge, désaffectée en 1983, toutes pièces de haut fourneau, d'aciérie ou de laminoir, et particulièrement des chaînes, des crochets, des guides, des carcans... En soi, la conservation de l'outillage et des techniques anciennes du fer forgé est un noble but, mais il s'agit en plus de redonner une âme au fer forgé. L'A.I.S. et le Centre Public d'Aide sociale de Charleroi entreprennent la remise en activité de la forge et l'apprentissage des techniques traditionnelles dans le but d'une réinsertion socio-professionnelle des jeunes.

Le musée

Dans l'atelier «Musée», à droite de la forge, 4 sections sont en montage : laminoir, boulonnerie, imprimerie, moteurs et certains outils donnent lieu à des démonstrations lors des visites.

Ce musée complémentaire du Musée de Fer à Liège, ambitionne de retracer l'histoire prestigieuse de cette industrie, à travers ses travailleurs, ses ingénieurs, les aspects techniques, économiques et sociaux, en collaboration avec les milieux concernés. Le site est destiné à devenir un centre permanent d'animation autour de l'archéologie industrielle.

Renseignements pratiques :

Siège social : Musée de la Métallurgie

Rue de la Providence 134, 6030 MARCHIENNE-AU-PONT

Visites : Sur rendez-vous en téléphonant au 071/33.26.39.

Entrée 20 F, groupe de 12 à 20 personnes 700 F

Gratuité pour les groupes scolaires.

Cotisations : Membres effectifs et adhérents : 300F; Membres protecteurs : 1.000 F. La cotisation donne droit aux publications ordinaires ainsi qu'à la participation aux manifestations ordinaires de l'a.s.b.l. Compte n° 068-2066805-53.

2^e étape. Charbonnage du Bois du Cazier.

Le 8 août 1956, 262 mineurs vont périr au Bois du Cazier, dont 136 italiens et des ressortissants de 10 autres pays.

Le Bois du Cazier, en tant que monument classé et préservé, sera le symbole matériel de la migration des travailleurs en Europe, de leur intégration légitime dans leur pays d'accueil, et de la société pluriculturelle qui en est issue.

On peut se demander s'il existe un autre lieu, un autre moment historique pouvant aussi bien symboliser la solidarité des populations européennes au travail.

Un lieu pour la mémoire vivante

Ce sont les hommes qui doivent être au centre de ce projet. Ceux qui sont encore un peu là, sous terre, ceux qui sont morts ailleurs, en d'autres galeries.

Ceux qui, ingénieurs, employés, porions, ouvriers, ont connu le travail du charbonnage et peuvent encore témoigner. Ceux qui ont conservé tel document, telle photo, tel outil, jusqu'au souvenir le plus menu. A cet égard, une association a vu le jour au début de l'année 1986, qui, sous la dénomination «Les Ex-minatori», veut entretenir le souvenir et la solidarité chez les anciens mineurs, principalement italiens. Cette association s'est donnée pour premier devoir le sauvetage du «Bois du Cazier» comme monument. Elle a d'ailleurs pu y louer un petit local et s'emploie à rendre plus avenante l'entrée du site. D'autres personnes, anciens ingénieurs, syndicalistes, etc. interviennent également dans ce sens.

Un site assaini

Le quartier est aujourd'hui recherché par de nouveaux habitants pour sa tranquillité résidentielle et son aspect «vert», à proximité de prairies, de bois, de terrils boisés. Assainir le site renforcerait cet atout majeur pour le quartier, estime l'a.s.b.l. «Charleroi-Environnement», qui épaula le projet.



Musée de la Métallurgie: la forge.

Le site du Cazier constitue un important espace non urbanisé, aéré et vert, propice à la promenade, tout en formant une coupure malvenue entre l'ancien quartier et les nouvelles cités d'habitations sociales : Cité Parc, Cité CECA, Cité Empain etc...

Et l'intérêt des personnalités marcinelloises pour ce projet est de bon augure à ce sujet.

Pour l'Europe, une telle réalisation, menée à bien en collaboration avec les habitants du quartier et les associations impliquées, aura valeur d'exemple d'un assainissement industriel réussi : au profit de l'environnement d'un quartier, d'une ville, d'une région et en faveur des valeurs symboliques et culturelles du travail en Europe.

Le 30 avril 1987 s'est constituée l'a.s.b.l. «Mémoire du Bois du Cazier», dont l'objet est :

1. maintenir la mémoire du Bois du Cazier
2. sauvegarder le site du Bois du Cazier (installation de surface, terrils, etc...)
3. rassembler tous documents, pièces, études, équipements liés au Bois du Cazier et, plus spécialement à la catastrophe du 8 août 1956;
4. entretenir la connaissance et faire connaître le Bois du Cazier parmi la population de Marcinelle, du Pays de Charleroi, de l'Europe et même du monde, en particulier les jeunes (écoles par exemple).

Renseignements pratiques :

Echevin L. CARIAT, Maison communale annexe - 6001 MARCINELLE - 071/43.49.55.

3^e étape. Musée du Verre Art et Technique

Le Musée du Verre de Charleroi retrace, sous le thème «Art et Technique», l'origine et l'histoire du verre, l'évolution de sa mise en œuvre et de sa décoration, sa composition, ses propriétés spécifiques et ses applications actuelles.

Une remarquable collection et de nombreux schémas viennent illustrer les différents aspects qu'a pu prendre ce matériau durant cinq millénaires : «de la perle d'Egypte à la pointe de fusée»...

La première section présente le matériau «verre», ses composantes et propriétés fondamentales.

La seconde partie rappelle les grandes périodes de l'Art verrier, depuis les premières parures égyptiennes du verre multicolore datant du XV^e siècle avant J.C., jusqu'aux dernières créations des artistes

contemporains, en passant par les premières verreries soufflées de l'époque romaine, les formes élégantes des verres de Venise et les gravures du XVIII^e siècle.

Dans la section technologique, le visiteur découvrira la rétrospective des différentes techniques utilisées dans l'industrie du verre depuis ses origines? Des méthodes anciennes, des outils traditionnels, mais aussi des derniers-nées des méthodes actuelles y sont exposées. Parmi cette documentation, on retiendra les procédés de façonnage sur mandrin, le soufflage à la canne, le pressé-soufflé mécanique, les «canons» cylindriques du verre qui, fendus, réchauffés, puis développés, donnaient le verre à vitre et firent la renommée mondiale des verriers de la région de Charleroi, les procédés de fabrication mécanique du verre à vitre, de la glace, du verre flotté, du verre imprimé, de la fibre de verre et du verre de sécurité.

On notera une pièce de grande valeur historique: la première feuille étirée mécaniquement en 1902 à la Verrerie de Dampremy par Emile Fourcalt, inventeur du procédé qui porte son nom.

La visite du Musée du Verre sera complétée par celle de l'exposition des produits verriers actuels qui évoque en cinq thèmes le «Verre dans la vie quotidienne». Les points développés sont:

- le bâtiment, qui illustre spécialement les produits permettant des économies d'énergie;
- la sécurité, qui concerne tant les blessures par bris ou suite à l'effacement de la protection, que le feu;
- l'emballage (domaine alimentaire, pharmaceutique et parfumerie - le recyclage);
- la gobeletterie et l'art de la table;
- quelques applications particulières.

Renseignements pratiques:
Boulevard Defontaine, 10 à 6000 CHARLEROI
Téléphone: 071/31.08.38.
Heures d'ouverture: 9h à 17h.

ASSEMBLEE GENERALE DU 26-3-1988

Rapport sur les activités de l'année 1987

Depuis l'assemblée générale de l'an dernier votre conseil d'administration s'est réuni à quatre reprises: au Grand Hornu (23/5/87), au Musée des Beaux-Arts de Verviers (7/11/87), à Marchienne-au-Pont (30/1/87) et ici-même, avant la présente séance. Le nombre de nos membres est actuellement de 140.

Depuis mai dernier, les membres de PIWB ont d'ailleurs la possibilité de participer aux visites qui se déroulent l'après-midi, après les réunions du conseil d'administration. Malgré un début assez timide, nous pouvons dire que cette initiative rencontre maintenant le succès attendu. En outre, plusieurs d'entre nous ont pu se rendre à la journée portes ouvertes du Chemin de Fer des Trois Vallées, le 4 juillet dernier.

Nous avons également organisé deux colloques, qui ont eu un écho très appréciable: celui de Mariemont sur «Image et industrie» (2-3 mai 87), à l'initiative de votre vice-président, M. Liébin, et celui que nous avons mis sur pied, le 18 novembre, en collaboration avec la SRBII, sur «La reconversion des sites industriels désaffectés». En outre, plusieurs de nos membres ont bien entendu participé activement, dans le cadre de leur spécialité professionnelle ou scientifique, à des manifestations relatives à l'archéologie industrielle.

Notre secrétaire, M. Defer, et moi-même, avons participé au congrès international du TICCIH, qui s'est déroulé en Autriche, du 6 au 12 septembre. Nous avons fait état de cette mission dans le bulletin d'avril dernier. Elle a permis de faire acter la candidature officielle de la Belgique pour organiser le congrès de 1990 et de glaner nombre d'enseignements intéressants à cet égard. Nous avons également reçu, à Bruxelles, en février dernier, le conseil d'administration du TICCIH international en vue de préparer le congrès de 1990. Avec lui, nous avons discuté des modalités d'organisation conjointe par PIWB et VVIA et arrêté les grandes lignes d'un pré-programme.

A cet égard, nous avons tenu plusieurs réunions au sein de TICCIH Belgium afin de mettre en place un comité d'organisation de «Belgium 90».

Par ailleurs, nos administrateurs, MM. Dagant et Vanderhulst, ont étudié l'épineux dossier d'un éventuel Musée National du Chemin de Fer, dont la matière existe, certes, mais dont le principe est encore loin d'être acquis.

Quant aux fiches d'enquêtes lancées l'année dernière à l'initiative de M. Van Mol en vue du recensement du patrimoine immobilier de l'archéologie industrielle, elle n'ont, jusqu'ici, rencontré qu'un faible écho : environ 25 dossiers sont rentrés. Il faudra organiser une relance de cette enquête.

Enfin, je rappellerai que nous avons publié, lors de l'exercice écoulé, trois bulletins « Patrimoine Industriel » ainsi qu'un numéro spécial consacré aux Actes du colloque « Reconversion des sites industriels désaffectés », qui s'est tenu à Bruxelles en novembre 87.

Outre la supervision rédactionnelle du professeur Génicot, dont nous bénéficions depuis quelque temps, nous avons retenu les services d'un collaborateur, M. Brion, spécialisé en histoire industrielle. Vous avez ainsi pu constater que la matière rédactionnelle s'est étoffée au fil du temps et que, dernièrement, la présentation elle-même s'est sensiblement améliorée. Nous disposons donc désormais, en Belgique francophone, d'une revue d'archéologie industrielle qui supporte la comparaison avec les productions les plus sérieuses au plan international.

J'ajouterai, pour terminer, que la correspondance et les interrogations verbales reçues par notre association témoignent de son existence reconnue comme interlocuteur officiel en matière de patrimoine industriel ancien. Le soutien que nous recevons de la part de la Communauté Française est un des éléments qui nous confèrent cette position favorable. De là à imposer nos vues aux instances officielles et privées, il y a de la marge et nous n'avons pas cette tentation totalitaire. Mais nous entendons bien faire entendre notre voix chaque fois que cela s'avère nécessaire et dans toute la mesure de nos moyens.

C. GAIER
Président.

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 des-
truction).

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 en fonction des envois et des cir-
constances).

L'**échéance** des envois pour le n° **14** est fixée au 1^{er} décembre 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.