

Patrimoine Industriel



Bureau de dépôt: Liège I

N° 24 — NOVEMBRE 1992

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



Sommaire

Editorial	3
Articles	
J.C. DORSIMONT <i>La gare de Quiévrain (Hainaut). Un site menacé, qui mérite d'être préservé...</i>	4
M. SIMON <i>La verrière de la gare de Pepinster: monument industriel menacé de destruction ?</i>	19
Notes	
A. MORELLI Sauvegarder le patrimoine de l'immigration	23
Publications	28
C'est à voir	33
Protection	34

N'oubliez pas votre cotisation

Cotisations annuelles

Il était devenu indispensable d'envisager leur relèvement. Leur tarif actuel remonte à 1984...

Pour certaines, la réception du « Bulletin » excède leur taux net !

L'Assemblée générale du 23 mars 1991 (Bruxelles, Centre Botanique) a décidé les nouveaux tarifs suivants :

- Membre individuel effectif 500 FB
- Associations culturelles 750 FB
- Associations commerciales 1.000 FB
- Entreprises, membres protecteurs 3.000 FB

Alerte aux gares!

Beaucoup ont déjà disparu, sans trop de discernement historique. Plusieurs restent menacées, lourdement. Des équipements, de l'outillage, du matériel, parfois unique, se dégradent, rouillent, se perdent. Il est temps de renverser la vapeur!

Pourtant, un inventaire des gares, au moins partiel, existe; à quand sa diffusion? Pourtant, un comité du patrimoine est mis sur pied au sein de la SCNB; quelle est son audience véritable? Pourtant, des projets de sauvegarde et de réaffectation sont conçus, des scénarios sont proposés; verront-ils jamais le jour?

Un grand musée du chemin de fer — notre pays fut pionnier dans le domaine — est toujours attendu... Pourquoi ne pas, enfin, l'installer dans ce complexe remarquable, et approprié, de la gare de Tour et Taxis à Bruxelles dont parlait notre dernier numéro? Les spécialistes et les bonnes volontés ne manquent pas; l'intérêt ne désarme pas. A preuve, parmi d'autres, les deux articles qui suivent.

La lenteur des décisions fait souvent frémir...

La Rédaction.

La gare de Quiévrain (Hainaut)

Un site menacé, qui mérite d'être préservé...

Introduction

Situé à l'ouest de l'ancien bassin houiller du Borinage, Quiévrain fut dès 1842 et jusqu'à la première moitié du XX^e s. un important centre ferroviaire sur la première ligne belge vers la France, de Bruxelles à Paris.

Outre le passage des convois internationaux, et des trains de travailleurs frontaliers, la gare bénéficiait d'un trafic de marchandises alimenté par l'exploitation des mines et par les usines implantées dans la région.

Le déclin économique de cette extrémité du sillon industriel wallon et le déplacement des points de passage frontalier ont entraîné progressivement la mise à l'écart et l'atrophie, à présent complète, de la liaison avec Valenciennes.

Aussi cette situation l'a-t-elle privée de modernisations : les installations, datant pour une grande partie de la fin du XIX^e ou du début du XX^e s., sont devenues un témoignage unique du développement ferroviaire et industriel de l'époque. Quant à son lien ferré avec le reste du réseau belge, via St-Ghislain, il n'est pas encore électrifié.

Les travaux d'électrification, souhaités de longue date, sont prévus prochainement. Ils risquent aussi d'être accompagnés à brève échéance par la démolition — non nécessaire — de bâtiments et d'aménagements dignes d'intérêt. Or, ceux-ci pourraient bénéficier d'une utile reconversion.

Quiévrain se situe à la frontière française sur la grand-route Mons-Valenciennes, respectivement à 22 et 14 km de ces villes. Par chemin de fer, accès via la gare de St-Ghislain, desservie par des trains venant de Bruxelles, Mons et Tournai. Accès aisé par l'autoroute E 19 Bruxelles-Paris (sortie 26), raccordée par voie rapide à la grand-route.

1^{re} partie : Données historiques

L'origine de la gare

Dès sa mise en chantier, le plan d'équipement en chemins de fer établi par le nouvel Etat Belge, et fixé par une loi du 1^{er} mai 1834, défi-

nissait quatre priorités: si les trois premières concernaient les liaisons vers Liège et la Prusse, vers Anvers et vers Ostende, la quatrième prévoyait de relier Bruxelles au Hainaut et aux frontières de la France (1).

Après quelques attermoissements (2), le tracé finalement retenu se dirigea vers Braine-le-Comte, Mons et, au-delà, vers Quiévrain, en direction de Valenciennes.

Entrepris dès 1840, les travaux permirent d'atteindre Mons en octobre 1841 et, par un tracé rectiligne, Quiévrain en août 1842. La liaison avec la frontière (1 km) au lieu-dit «Blanc Misseron» fut opérée en novembre. D'autres travaux côté français donnèrent bientôt la possibilité de rejoindre Valenciennes puis Paris par Douai, Arras et Amiens. La liaison entre les deux capitales fut effective en juin 1846.



Quiévrain, gare S.N.C.B. - Vue générale du site.

Evolution de l'activité ferroviaire jusqu'à la deuxième guerre mondiale

Les liaisons vers Valenciennes-Paris et vers Mons-Bruxelles

A partir d'août 1842, quatre convois journaliers assuraient une liaison de Bruxelles jusqu'à Quiévrain (3); leur prolongation jusqu'à Valenciennes était opérante en octobre 1845 (4). L'ouverture de la ligne jusqu'à Paris donna à la gare-frontière un statut d'importance internationale, où les voyageurs faisaient halte, étaient soumis au contrôle douanier et changeaient de convoi (5). Dès 1846, trois trains partaient quotidiennement de Bruxelles vers Paris et deux vers Valenciennes.

Dernière station belge sur la ligne du Midi, Quiévrain est devenu au XIX^e s. un nom familier; sa gare est ainsi à l'origine de l'expression «outre-Quévrain», toujours très usitée pour qualifier la France.

Avec la création d'une seconde ligne plus courte vers Paris, partant de Mons vers Quévy et Haumont (ouverture du premier tronçon en 1857), la liaison par Quiévrain et Valenciennes fut progressivement concurrencée. En 1868, les horaires mentionnaient indifféremment les deux itinéraires, lesquels devaient posséder chacun des avantages en termes soit de durée, soit de coût du trajet. En 1896, on pouvait toujours compter plusieurs liaisons quotidiennes vers Paris ou limitées à Douai. Elles impliquaient généralement de changer de convoi à Mons ou à Quiévrain, où la restauration était possible. Il est vraisemblable que cette situation s'est poursuivie jusqu'à la guerre 1914-1918.

Par la suite, la ligne fut limitée à Valenciennes, mais elle conservait toutefois une certaine importance. En 1939, sept liaisons étaient toujours assurées avec cette ville, toutes provenant ou en correspondance directe de Bruxelles et de Mons. Comme on le verra, elles perdirent en intérêt après la deuxième guerre.

Création d'une deuxième ligne vers Dour

En 1873, Quiévrain fut reliée par Dour à la «ligne du Borinage» (n° 98), dont elle devint l'extrémité. Partant de Mons, cette ligne avait été créée dès 1840 pour desservir la région et assurer le transport de la production houillère.

Le trafic des marchandises

À côté de son importance pour les voyageurs, Quiévrain était aussi une gare de marchandises. Les deux hangars conservés, ainsi que le nombre et la longueur des voies de garage que possède le site, l'indiquent clairement.

Quelques graphiques consultés (6) détaillent la circulation des marchandises sur le réseau belge en 1924, 1925 et 1926. Sans s'attarder ici à des comparaisons chiffrées, il apparaît que Quiévrain était une des cinq principales gares de la région Mons-Borinage, d'importance moitié moindre que celle de St-Ghislain ou de Mons mais comparable à celles qui géraient ce trafic au cœur du bassin houiller (Warquignies, Jemappes, Flénu).

La gare et le développement local

La notice du dictionnaire des communes de Belgique montre bien l'influence qu'a eue le chemin de fer pour ce bourg-frontière, conju-

guée à celle de la route Mons-Valenciennes et des services vicinaux. Ce réseau de communications «contribua à faire de la commune une plaque tournante de l'économie régionale au début du XX^e siècle surtout, époque d'une véritable expansion urbaine» (7).

L'activité commerciale y est devenue importante. Quant à l'industrie, cette zone ne possédait pas de houillères et était restée agricole; mais plusieurs usines (sucreries, fonderies, briqueteries, ...) s'étaient implantées dans la localité et drainaient une nombreuse main-d'œuvre acheminée notamment par le train. Ce moyen de transport était aussi utilisé pour d'autres travailleurs qui étaient employés en France et particulièrement dans les ateliers de construction de Blanc-Misseron (Quiévrechain). Aussi la station de Quiévrain était-elle très fréquentée: la place de la gare «voyait passer quelque 6.000 travailleurs par jour» (8), soit plus que le nombre total d'habitants de la commune (9).

Enfin, le chemin de fer a permis le développement d'une activité toujours intense, et dont les communiqués radiophoniques font état les dimanches d'été: les concours de pigeons voyageurs. La commune est devenue un grand centre de lâchers sur la «ligne du Centre». Les pigeons y étaient autrefois acheminés par train, avant d'être répartis en plusieurs points d'envol, dont une esplanade en bordure de la gare (10).

Evolution après la 2^e guerre mondiale

Rapidement esquissée, cette évolution se traduit par l'atrophie progressive des liaisons transfrontalières, liée au déclin industriel de la région, à la fermeture de la plupart des usines locales et à l'absence d'électrification.

Déjà en 1946, on ne comptait plus que deux trains quotidiens de voyageurs qui rejoignaient Valenciennes. Et en 1977, seul un train de travailleurs frontaliers partait encore «outre-Quiévrain», pour desservir la gare et les usines de Blanc-Misseron (11). Il a été supprimé peu après. Quant au trafic des marchandises, avec la diminution de son intensité et le détournement par d'autres points de passage, il cessa entièrement au milieu des années 80.

La seconde ligne, de Quiévrain vers Dour, a été supprimée en 1961 (12). Les voies ont été déposées en 1965.

Actuellement, la gare est toujours régulièrement desservie par une liaison avec St-Ghislain, qui sera sensiblement améliorée grâce à l'électrification de la ligne. Des wagons de marchandises sont parfois

garés sur le site, mais plus aucun convoi ne franchit la frontière. A ce propos, il était question au début de l'année 1992 d'enlever les rails sur le tronçon belge vers Blanc-Misseron. Cette perspective a soulevé de nombreuses protestations et a aussi réactivé l'idée de rouvrir des communications transfrontalières... Quant aux pigeons voyageurs, il sont toujours très nombreux à être lâchés à Quiévrain, mais sont acheminés par camions.

2^e partie :

Le site de la gare et ses principales composantes

Passagers internationaux, travailleurs frontaliers, transport de marchandises, et même convoyage de pigeons voyageurs, autant de facteurs qui ont contribué à doter Quiévrain d'un vaste site ferroviaire s'étirant sur près d'un km. La plupart des installations ont été jusqu'ici conservées, mais sont sous-utilisées ou abandonnées. Outre le bâtiment de gare principal, on y compte deux hangars à marchandises, deux cabines d'aiguillage, dont une est devenue un exemplaire unique, des sémaphores et un château d'eau. On peut aussi y inclure la maison du chef de gare, une pompe d'alimentation en eau pour locomotives, etc. Plusieurs voies de garage ou de formation ont été conservées. Pour d'autres ne subsiste que l'assiette, envahie de végétation et où l'on trouvait autrefois un plateau de retournement de locomotives ainsi que quelques constructions, ruinées, de moindre importance.

Le bâtiment de gare principal

Ce bâtiment se déploie sur une large place encore bordée d'habitations d'un étage du début du XX^e s., et qui forme un ensemble cohérent sans rupture d'échelle.

D'un type particulier, aucun autre exemplaire de ce genre n'ayant été recensé en Wallonie ni même en Belgique, la gare est un vaste bâtiment trapu, d'un seul niveau en briques et pierre calcaire, qui se compose d'un corps principal rectangulaire en avancée côté place (ouvert par cinq baies, dont la porte), intégré entre deux ailes (comportant sept baies à gauche et à droite). L'aile gauche était dévolue au bureau des douanes. Les façades, en briques peintes en rouge et à décor de mortier clair, sont élevées sur un plaquis de calcaire et présentent quelques accents néo-classiques : l'entrée est inscrite dans un encadrement raidi de paires de pilastres toscans, au-dessus desquels était disposée une enseigne «Chemin de fer», couronnée d'un fronton, mais dont ne subsiste que le socle (13). Pour le reste, les baies, toutes



Quiévrain, gare S.N.C.B. - Bâtiment de gare principal. Vue côté place.

en arc surbaissé, sont surmontées d'une large archivolt de mortier continue et intégrée dans un bandeau à hauteur des impostes. Au-dessus, un entablement est esquissé par un bandeau à fasces et par des modillons taillés de glyphes sous la corniche.

Le côté quai, sans retraits, ressauts, ni entrée principale, présente pour le reste les mêmes caractères que côté place et est bordé d'une marquise métallique ouvragée. Le toit à croupes, bitumé (naguère en zinc), est rehaussé d'un lanterneau au corps principal et planté de plusieurs frontons porte-enseigne en bois.

La fonction de la gare frontière a été déterminante pour le plan de ce bâtiment: elle en a organisé sa disposition en longueur et imposé la présence de nombreuses portes côté quai, qui donnent notamment accès à des salles pour le contrôle douanier.

Isolé à gauche du bâtiment se dresse un petit local de *sanitaires*, de mêmes époque et style que ce dernier; il s'agit d'un pavillon carré en briques, de facture soignée, coiffé d'un lanterneau et bordé d'une corniche festonnée.

Les hangars à marchandises

Le premier hangar se dresse à droite du bâtiment de gare principal. Ce volume, de plan rectangulaire, est intégré aux quais. Les goutteaux sont animés de vastes ressauts carrés de maçonnerie, et percés côté quais de deux grandes portes coulissantes (une ajoutée).

Une partie de la structure permettant le déchargement couvert de wagons ou l'entreposage de locomotives, chaque mur pignon est ouvert d'une vaste entrée; la partie supérieure, dessinant un fronton, est creusée d'une baie en demi-lune.

Une bâtière, trapue, et ajourée d'une verrière, est supportée par de fines fermes métalliques d'où pendent encore lampes à abat-jour et câbles téléphoniques.

L'intérieur, outre une voie ferrée et un quai de déchargement, comprend aussi un entrepôt fermé, séparé de ce quai par un haut mur longitudinal à colombages métalliques hourdés de briques, percé toutefois d'une porte coulissante et intégré au toit par un pan de verrière distinct.

Le second hangar isolé à l'Est du premier est également abandonné. Cette construction en briques, élevée sur un soubassement assisé de pierre, comprend une grande salle d'entrepôt, augmentée d'un volume de bureaux. Entrepôt creusé de larges baies de chargement; espace de bureaux éclairé par des fenêtres en arc surbaissé aux châssis à petits fers. A l'intérieur, la salle des guichets est bien conservée.



Quiévrain, gare S.N.C.B. - Hangar à marchandises.

Chaines d'aiguillages et de signalisation

La cabine dite de type SAXBY

Il s'agit d'un des éléments les plus intéressants du site, à savoir le dernier exemplaire, en parfait état, d'un des premiers types de poste de commande mécanique centralisé.

La cabine est une petite construction en briques, surélevée, coiffée d'une bâtière débordante de tuiles et qui jouxte un passage à niveau. Elle date probablement du début du XX^e s.. La partie supérieure, ajourée par une vaste baie aux châssis à petits carreaux (partie centrale cloisonnée) abrite les commandes; la partie inférieure, sous un plancher de bois, renferme les mécanismes de transmission vers les aiguillages et les sémaphores. Ce poste «SAXBY» est constitué d'un jeu de leviers verticaux et de manettes (numérotées de 1 à 36). Certains leviers actionnent un système de tringles rigides, assuré par des tuyaux à gaz (modèle ancien), supportés sur la voie par des galets et des poulies, et qui modifient la position des aiguillages; d'autres leviers sont chargés de les verrouiller.



Quiévrain, gare S.B.C.B.

La cabine de commande de type SAXBY, un sémaphore et le château d'eau.
Photo prise à l'occasion de l'arrivée à Quiévrain d'un train tracté par une locomotive à vapeur pour commémorer le 150^e anniversaire de la ligne. Cette initiative – qui a connu un grand succès – témoigne de l'intérêt porté au patrimoine ferroviaire par un large public.

Ces commandes, ainsi que celles actionnant les sémaphores par des systèmes de câbles, sont liées entre elles par des mécanismes de solidarité ou «d'enclenchement», qui bloquent toute tentative de

manœuvre dangereuse; ils sont aussi doublés de dispositifs de contrôle électrique encore rudimentaires.

Cette technologie, encore répandue dans les années 40, était toutefois alors déjà considérée comme obsolète (14).

On trouve aussi dans la cabine une manivelle permettant d'actionner le passage à niveau de l'intérieur, ainsi qu'un téléphone à boîtier en bois du «Dispatching system». Ce dispositif d'informations et de contrôle téléphonique des mouvements de trains fut mis en place sur la ligne Mons-Quévrain à partir de 1926 (15), (16).

La cabine dite de type «SIEMENS»

La deuxième cabine, à l'autre extrémité du site, est également intéressante, bien qu'il nous soit moins possible d'en apprécier le degré de rareté. Cette cabine en briques et béton, surélevée, et qui remonte probablement aux années 30 ou 40, est dotée d'un long «bâti» métallique de type SIEMENS. Ce poste, mi-mécanique, mi-électrique, comprend 72 commandes, dont un grand nombre est toutefois mis hors service. Outre de petites manettes électrifiées qui commandent notamment des aiguillages, ou contrôlent les itinéraires des trains, elle comprend encore 12 poulies estampillées ACEC intégrées à un levier qui actionne encore des sémaphores par un système de double fil. Des mécanismes de compensation et de transmission sont installés dans la partie inférieure.

Cette cabine comprend aussi un vieux téléphone de «Dispatching system». Elle est chauffée par un poêle cylindrique estampillé «ETAT BELGE» (17).

Sémaphores

On peut recenser à Quévrain 11 sémaphores mécaniques que nous avons répartis en trois catégories. Tous sont actionnés depuis les deux cabines par des jeux de fil qui parcourent le site sur des distances pouvant atteindre quelques centaines de mètres.

1. Typologiquement, le plus ancien modèle se situe sur une voie de garage. Il comprend un mât au sommet duquel est planté un rectangle rouge interdisant le passage; on libère ce dernier en faisant pivoter le mât sur son axe et donc en cachant le rectangle qui n'apparaît plus que de profil. Pour la circulation nocturne, ce signal est doublé d'une lampe devant laquelle un jeu de trois disques à lentilles colorées peut être actionné.



Quiévrain, gare S.N.C.B. - Cabine de commande de type SAXBY.

2. A proximité de la cabine SAXBY se dressent quatre sémaphores semblables pouvant remonter à la fin du XIX^e s. ou au début du XX^e s.. Leur provenance est précisée par une plaque portant l'inscription «SOCIETE ANONYME DES ATELIERS / NICAISE & DELCUVE / LA LOUVIERE - BELGIQUE».

Ces fins et hauts pylones métalliques sont formés de quatre montants verticaux unis par un réseau dense de lames horizontales et obliques rivetées. Les indications dispensées comprennent une palette rectangulaire rouge pouvant être actionnée sur trois positions (horizontale, oblique, verticale). Au-dessous, une seconde palette mauve et de dimensions plus réduites régit les manœuvres. Ils sont aussi équipés d'une signalisation nocturne.

Outre leurs intérêts technologique et historique, ces sémaphores, dont l'un est coiffé d'un petit bulbe, sont dotés de réelles qualités esthétiques.

3. Les six autres sémaphores sont identiques aux précédents sur le plan du fonctionnement et sont plus récents (vers les années 30).

Les pylones sont moins hauts, plus larges et de structure plus simple. L'un d'eux possède à sa base des poulies de transmission portant l'estampille des ACEC.

D'autres signaux mécaniques subsistent encore le long de la ligne vers St-Ghislain (18).

Distribution d'eau

A côté de la cabine SAXBY se dresse une cuve cylindrique en tôles rivetées posées sur un haut socle octogonal en briques ouvert dans chaque face de baies en plein cintre (19).

Ce château d'eau servait d'épurateur et de distributeur d'eau vers la gare et vers une pompe d'alimentation de locomotives. Un autre réservoir, plus haut, s'y dressait à proximité mais a été démoli.

La pompe d'alimentation se dresse encore à l'autre extrémité du site, dans un espace envahi par la végétation.

Divers

On peut aussi attirer l'attention sur l'ancienne maison du chef de gare élevée non loin du château d'eau. Cette bâtisse isolée doit remonter au début du XX^e s.. Sa façade côté gare, d'où elle était bien visible, est d'apparence soignée et couronnée d'un petit fronton. Cette habitation a été acquise par un particulier.

Les rails pourraient également être étudiés et apporter quelques informations utiles grâce notamment au millésime et à l'estampille qu'ils portent. L'examen rapide de quelques rails a décelé des mentions comme «COCKERILL 1940», «OUGREE 1910», «BOEL», «BELVAL 1948».

Conclusion

Autrefois lieu d'une activité intense due à sa position frontalière et au trafic généré par la proximité d'usines et de charbonnages, la gare de Quiévrain est aujourd'hui devenue un remarquable témoin d'une époque révolue et un site important pour le patrimoine ferroviaire et industriel de nos régions (20).

A ce titre, il mérite d'être mieux connu et préservé, ce qui est possible sans pour autant nuire à d'utiles travaux de modernisation.

Bruno MERCKX, Licencié en Histoire (21)

3^e partie : La reconversion des bâtiments de la gare est possible. Un projet existe.

Naissance et évolution du projet

Depuis 1970, l'électrification de la ligne N° 97 St-Ghislain-Quiévrain fait l'objet de discussions et de motions de la part de nombreux conseils communaux de la région de Mons-Borinage (notamment de Quiévrain et de Boussu), ainsi que des parlementaires, des syndicats et de leurs centrales régionales, de la Province de Hainaut et du Conseil Economique Régional Wallon.

Cette électrification fait alors naître l'idée chez quelques ingénieurs-architectes d'installer à Quiévrain une nouvelle gare, plus moderne que l'actuelle et mieux adaptée. Pour l'instant, une grande partie des espaces de la gare est désaffectée, barricadée et abandonnée au gré du temps. Seule une partie du bâtiment continue à être utilisée à son fonctionnement normal. A cet égard, la stratégie du service «Bâtiments» de la S.N.C.B. est simple: laisser «pourrir» le bâtiment, le déclarer «insalubre» et finalement le détruire et vendre le produit de la démolition (briques, ferrailles). Quant à la nouvelle gare à construire, le risque existe qu'elle ne soit qu'une simple structure en béton.

En 1986, un étudiant de la Faculté Polytechnique de Mons étudie, dans son mémoire en architecture, la réhabilitation de la gare et de son site, ainsi que l'aménagement de ses abords. L'étude tient compte de

l'installation d'une nouvelle gare dans le site, mais transforme l'actuelle en un centre de communications socio-culturelles.

L'ASBL «Elfe de Quiévrain» prend l'initiative d'exposer ce projet aux mandataires communaux de Quiévrain.

En 1990, un inventaire de plus de 800 gares est mené pour le compte du Ministère de la Communauté Française par le GEVERU-ULB (Groupe d'étude pour la valorisation de l'Espace Rural et Urbain). La gare de Quiévrain y est recensée et même présentée comme méritant le classement en raison notamment de son caractère architectural unique. Ce travail remotive l'association l'Elfe à reprendre l'initiative sur le terrain afin de sauvegarder la gare.

Comme on l'a vu, la gare de Quiévrain présente un intérêt particulier par son architecture mais aussi par ses installations annexes. Notamment, la cabine d'aiguillages (*un témoignage unique*) fonctionnant encore manuellement au moyen de câbles de transmissions. Les sémaphores du site font aussi l'objet le week-end d'une grande curiosité de la part de nombreux «fans» du chemin de fer.

Le projet

Si l'association s'oppose aux démolitions, il n'est nullement question pour elle d'empêcher la construction d'une nouvelle gare mieux adaptée à l'électrification de la ligne. La nouvelle structure peut s'installer dans le site, intégrée dans un des espaces de l'actuel bâtiment ou édifée à proximité de cette dernière.

Le projet se veut constructif et s'articule autour de trois axes directionnels:

- la réhabilitation de la gare en *centre de communications sociales et culturelles*
- le développement d'un projet *économique et scientifique* autour d'une particularité quiévrenoise «*le pigeon voyageur*»
- la création d'un «*écomusée*» ferroviaire à partir du poste d'aiguillages.

Lieu de communications humaines, la gare sera dotée de salles d'expositions et de spectacles (théâtre, cinéma). L'étage sera aménagé en bibliothèque publique et en salles de réunions (colloques).

D'autre part, Quiévrain est connu dans d'autres régions, et particulièrement en Flandre, pour ses concours de pigeons. Cette particularité mérite attention: des centaines de milliers d'oiseaux sont lâchés trois fois par semaine à partir d'un terrain qui jouxte le site ferroviaire.

Outre l'exploitation pédagogique du pigeon voyageur, nous envisageons l'implantation, dans un des hangars, d'un centre médical et scientifique avec la collaboration de départements universitaires. Aucun centre de cette nature n'existe dans la région ni «outre-Quévrain».

Nous voulons aussi sauvegarder le site en créant un «écomusée» à partir du poste d'aiguillages, dernier témoignage d'une technologie ferroviaire d'antan.

A ce propos, l'association s'oppose fermement au démantèlement de cette cabine et à l'exportation éventuelle de sa machinerie dans un musée bruxellois. Nous sommes d'ailleurs persuadés que les techniciens ne pourraient assurer à Bruxelles un réassemblage des différents mécanismes. Ce matériel est actuellement entretenu et en état de marche; laissons-le en place dans son environnement «naturel».

J.-C. DORSIMONT
Président de l'ASBL «L'Elfe de Quiévrain» (22)



Pompe d'alimentation des locomotives.

NOTES

- (1) Sauf exception, les informations générales sont extraites de U. LAMALLE, *Histoire des Chemins de fer belges*, Bruxelles, 3^e éd., 1953; J. DEMELLE, *Histoire des Chemins de fer belges*, Bruxelles, 1977; *Tableau chronologique des lignes de chemins de fer en Belgique*, dans *Aide-Mémoire Ferroviaire n° 1*, Liège, G.T.F., s.d., p. 23-54.
- (2) En témoigne un manifeste de la région de Mons, de 1836, qui craignait une liaison via Gand et Tournai: *Adresse de la Régence de Mons à Sa Majesté*, 15 avril 1836 (copie exposée lors de la commémoration des 150 ans de la gare de Mons, 16-19/05/1992. Les documents et autres horaires de chemins de fer cités plus loin ont été consultés à cette occasion).
- (3) Chemin de fer du Midi. Horaires de Bruxelles à Quiévrain, 1842.
- (4) Chemin de fer de Belgique. Horaires, dans *Gazette de Mons*, 21/10/1845.
- (5) Voir le court récit du passage de la frontière dans le *Guide de l'étranger en Belgique*, Bruxelles-Livourne-Leipzig, 1848.
- (6) U. LAMALLE, *Comment les chemins de fer de l'Etat Belge ont évité la crise au cours de la période des forts transports de l'hiver 1924-1925*, Bruxelles, 1926 (Extrait du *Bulletin de la Société Belge des Ingénieurs et des Industriels*, t. VI, n° 5, oct. 1926); IDEM, *Les chemins de fer belges. Possibilités d'aujourd'hui et de demain*, Bruxelles, 1928 (Extrait du *Bulletin de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer*, septembre 1928).
- (7) J.-M. CAUCHIES, Quiévrain, dans *Communes de Belgique. Dictionnaire d'Histoire et de Géographie Administrative, Bruxelles-Wallonie*, vol. 2, Bruxelles, 1980, p. 1232-1233. Les chiffres de population sont révélateurs: 893 hab. en 1801, 2644 en 1846, 3282 en 1891 et 4953 en 1910 (5600 en 1976); J.-M. CAUCHIES, *op. cit.*, p. 1233; Th. BERNIER, *Dictionnaire géographique, historique, archéologique, biographique et bibliographique du Hainaut*, Mons, 1891, p. 207 (réimp. anast. Bruxelles, 1982).
- (8) M. TROMONT, *Quiévrain en cartes postales*, Zaltbommel, 1973, n° 21.
- (9) 4.953 hab. en 1910 (note supra).
- (10) F. LEMPEREUR, *Les convoyeurs attendent. La colombophilie d'hier à aujourd'hui*, Paris - Louvain-La-Neuve, 1990, p. 140, 161.
- (11) Indicateurs des Chemins de fer belges pour 1946 et 1977.
- (12) La fermeture définitive de la «ligne du Borinage» (n° 98) a eu lieu en 1984. Une association en a depuis lancé la fréquentation à des fins touristiques («le chemin de fer touristique borain»).
- (13) Photo de la gare dans M. TROMONT, *op. cit.*, n° 21.
- (14) U. LAMALLE, *Cours d'exploitation des chemins de fer*, t. III, Louvain-Paris, 1942, p. 188-189. Ce cours la décrit comme peu sûre pour des commandes à grande distance, coûteuse et demandant plus d'entretien: des charges étaient considérées comme étant de 8 à 10 fois supérieures à des systèmes de transmission par fil eux-mêmes déjà concurrencés par des postes de commande entièrement électriques. Des cours dispensés en 1941 aux techniciens de la S.N.C.B. détaillaient encore les méthodes de «programmation» des mécanismes des cabines «SAXBY», mais aussi des cabines dites «SIEMENS» qui semblaient déjà plus répandues: *Appareils de manœuvre et d'enclenchement des types SAXBY et SIEMENS*, S.N.C.B., Enseignement professionnel, 1941. Cours dactylographiés.
- (15) Date prévue selon des programmes établis en 1922: U. LAMALLE, *Le dispatching system par téléphone sur les chemins de fer de l'Etat Belge*, Bruxelles, 1922 (extrait du *Bulletin de l'Association internationale du Congrès des Chemins de fer*, août 1929).
- (16) Il est question de démonter prochainement cette cabine; ses composantes mécaniques y seraient remontées dans un musée des chemins de fer en projet à Bruxelles.
- (17) Ce sigle «B», utilisé à partir de 1930, y figure à l'arrière.
- (18) Par exemple, la gare de Boussu possède encore une signalisation mécanique et un passage à niveaux commandé manuellement.
- (19) Installation reprise dans la liste des châteaux d'eau publiée dans *L'unité dans la diversité. La Belgique des châteaux d'eau*, Bruxelles, ANSEAU, 1991, p. 181.
- (20) Merci à M. le Chef de gare de Quiévrain et à son personnel pour leurs autorisations et explications, ainsi qu'à Mme C. Ansieau et M. Capouille pour leur documentation. Les photos sont de l'auteur, en 1992.
- (21) Rue Henri Neuman, 3/16, 7090 Braine-Le-Comte. 067/55.64.07.
- (22) Créée en 1981, «L'ELFE» s'est donné pour but de sensibiliser le public à la Bande Dessinée, en tant qu'art graphique et narratif, par l'organisation de manifestations culturelles et de rencontres entre auteurs professionnels. L'ASBL organise notamment une «Biennale de la B.D. du rêve et du fantastique». Adresse: Rue du Marais 1, B.7380 Quiévrain. Tél.: 065/45.87.61.

La verrière de la gare de Pepinster : monument industriel menacé de destruction ?

Introduction générale

L'apogée de l'utilisation du fer en architecture coïncide avec le développement de l'industrie. Rare et coûteux durant près de deux millénaires et, de ce fait, employé avec une relative parcimonie, le fer devient dès le début du XIX^e siècle un matériau d'un prix abordable. Le remplacement du charbon de bois par la houille comme combustible, la mise au point de fourneaux plus perfectionnés et les progrès en matière d'affinage (généralisation progressive du puddlage) sont notamment à l'origine de cet essor. Les propriétés remarquables de ce métal, entre autres sa résistance à la déformation, n'échappent pas à quelques ingénieurs audacieux confrontés à l'élaboration de programmes nouveaux : vastes usines, marchés et passages couverts, ponts et, dès les années 1840, les premières stations du chemin de fer naissant. La fonte d'abord, puis le fer laminé sont préférés au bois, trop sensible au pourrissement et surtout propagateur du feu.

Après une période de recherche d'un langage utilisable, le domaine ferroviaire en particulier va s'illustrer, dès la seconde moitié du siècle, par d'imposantes réalisations exprimant avec faste l'importance du chemin de fer et son rôle dans la société. La polémique va toutefois s'accroître entre les ingénieurs, désireux d'exprimer sans retenue les audaces permises par leurs calculs, et les architectes que leur formation classique érige en défenseurs de règles immuables, pour aboutir à la différenciation totale des deux disciplines. Nul étonnement donc de retrouver dans les œuvres de cette époque la même ambiguïté : légèreté des proportions, hardiesse des formes irréalisables par les matériaux traditionnels, mais recours à un répertoire ornemental d'inspiration historique. Il faudra attendre les dernières années, annonciatrices de l'Art Nouveau, pour assister à l'éclosion de formes libérées de toute référence au passé, comme les abattoirs d'Anderlecht (1889), contemporains d'autres œuvres bien plus célèbres comme la tour Eiffel et la galerie des machines de l'exposition de Paris en 1889.

Les destructions engendrées par le dernier conflit mondial serviront, hélas, de prétexte à une modernisation radicale du patrimoine ferroviaire. Même demeurées en assez bon état, les immenses charpentes

métalliques couvrant les gares disparaissent pour la plupart en l'espace de quelques années. Les frais d'entretien de ces structures (peinture, remplacement de vitres) ne plaident guère en faveur de leur maintien, mais d'autres critères ont aussi contribué à ce revirement : la récupération par les instances officielles des théories architecturales du mouvement moderne d'avant-guerre et la bienveillance outrancière des pouvoirs publics en faveur du transport routier entraînent le rejet d'une monumentalité jugée emphatique et désuète.

La gare de Pepinster

La verrière de Pepinster a été édifée en 1888, en même temps que la seconde gare de la localité (la première, en bois, datait de 1855). Les cartes postales anciennes montrent un spacieux bâtiment en pierres de taille et briques, surmonté de hautes toitures couvertes d'ardoises, de style éclectique, essentiellement influencé par la Renaissance dite flamande. Les architectes ferroviaires de l'époque ont souvent recours à ce langage apprécié pour sa richesse découlant de la polychromie des matériaux, d'une ornementation génératrice de jeux d'ombre et de lumière, et d'une distribution des masses souvent pittoresque. Les marquises des quais se raccordent sans transition à la verrière, réalisée à l'aide d'éléments constructifs du même type. Cet ensemble homogène est typique de la fin du XIX^e siècle.

En 1944, les Allemands sur le point d'évacuer incendient la gare. Seule la couverture vitrée est préservée. Un troisième bâtiment est reconstruit, en 1952, selon les plans du bureau ARTEC; cet édifice tend malheureusement à banaliser le site et ne présente guère d'affinité avec la halle du siècle dernier. L'élégante construction métallique, à notre connaissance, dernier exemplaire subsistant encore en Wallonie de ce genre de structure, a été classée comme monument en date du 24 août 1989. La rareté a influencé la décision finale, autant que les qualités intrinsèques de l'œuvre, illustrant la dualité évoquée dans l'introduction.

L'ensemble actuel se compose d'une série de colonnes de fonte supportant deux toitures à croupes accolées, sommées d'un lanterneau, et entourées sur trois côtés d'auvents vitrés qui se raccordaient initialement aux marquises du bâtiment disparu. Les minces colonnes de fonte au chapiteau corinthien s'écartent des canons classiques prévus pour la pierre ou la brique couverte de stuc; de plus, leur base octogonale, réminiscence gothique, met en exergue la liberté d'inspiration des architectes qui associaient des motifs empruntés à diverses époques antérieures. Les membrures se composent de cornières en L



Vue intérieure (Photo: Delhaye, 1989).

rivetées, reliées par des entretoises composées de fers plats entrecroisés pour les axes horizontaux et de fers plus courts, alternativement perpendiculaires et obliques, pour les parties inclinées (arbalétriers et supports des auvents). La base de ces supports inclinés s'infléchit en une sorte d'écoinçon occupé par un motif raidisseur composé d'un cercle flanqué de rinceaux. Le contreventement des fermes et des nervures des auvents est assuré par de simples poutrelles en double T. Les arbalétriers des toitures principales exerçant une pression susceptible d'écarter les colonnes extérieures, chaque ferme est stabilisée par un entrain boulonné à chaque extrémité au motif raidisseur renforcé et par un poinçon relié à la jonction des arbalétriers. Entrains et poinçons sont formés de simples barres d'acier rondes, de faible diamètre, solution généralisée par les travaux de l'ingénieur Camille POLONCEAU, et qui ne brise pas visuellement l'ampleur des espaces couverts.

Afin de compenser la différence de hauteur entre les fermes, directement fixées au chapiteau, les pièces de dimensions constantes reposent sur un prolongement en fonte muni de consoles et surmontant la colonne. L'impression de légèreté émanant de l'ensemble s'en trouve ainsi renforcée.

Problème actuel

Bien que protégé depuis trois ans (voir plus haut), ce remarquable témoin de notre passé ferroviaire offre un aspect pitoyable : vitres brisées ou noircies par la rouille et les fumées des locomotives, couverture de zinc percée avec pourriture du voligeage sous-jacent, oxydation visible en maints endroits. En outre, deux colonnes sont fêlées.

La S.N.C.B. n'a plus effectué aucun entretien ni réparation depuis près de vingt ans. Malgré le classement, elle conserve son attitude expectative. Seul élément récent : fin 91, une structure provisoire a été assemblée sous la charpente, afin de garantir la sécurité des voyageurs.

Pourtant, si l'on excepte la réparation des deux fûts – alternative bien moins coûteuse que la fabrication de colonnes neuves –, la remise en état n'exige le recours à aucune technique inhabituelle. Nettoyage, traitement contre la rouille avant peinture, remplacement des vitres, des voliges et de la couverture en zinc ne dépassent pas le degré de difficulté ordinairement rencontré en rénovation et sont, par conséquent, à la portée de toute entreprise sérieuse.

Enfin, l'important taux de subside octroyé par les pouvoirs publics en cas de restauration d'un bien classé allégerait considérablement les charges à supporter par la S.N.C.B.

Alors ? Souhaitons que les bonnes volontés au sein des diverses parties en cause aboutissent au plus tôt au consensus indispensable à la sauvegarde de cet élément significatif de la mémoire collective (1).

Marc SIMON (Namur)

P.S. : Nous tenons à exprimer notre gratitude à Monsieur l'architecte Delhaye, qui nous a aimablement permis d'utiliser son dossier photographique, ainsi qu'à Monsieur Leclercq, qui nous a communiqué divers documents relatifs à l'histoire ferroviaire de sa commune.

(1) Signalons aussi les composants vitrés des gares de Chaudfontaine et de Thuin, également menacées (ndlr.).

○ Sauvegarder le patrimoine de l'immigration

La présence des immigrés est, dans notre pays, étroitement liée à son histoire industrielle. Polonais de l'entre-deux-guerre, Italiens de l'immédiat après-guerre, Grecs, Espagnols, puis Turcs et Marocains, sont très généralement arrivés dans notre pays à la suite d'un appel à la main-d'œuvre lancé par le patronat du sillon industriel wallon et limbourgeois, essentiellement charbonnier. Dans un deuxième temps, Bruxelles aussi sera touchée par l'immigration, appelée pour les grands chantiers, les industries, les travaux de manœuvres en général.

La première implantation des immigrés dans notre pays est donc liée aux sites bien caractéristiques des «cantines» des mines ou des «phalanstères» industriels, où ils étaient regroupés pour manger et dormir à proximité de leurs lieux de travail.

Ces lieux, ils les partagèrent bien évidemment avec leurs camarades de travail belges, mais l'histoire de l'immigration en a retenu plus particulièrement certains. Ainsi, la catastrophe du Bois du Casier à Marcinelle, qui fit en août 1956 près de 300 morts, est bien sûr une catastrophe touchant toute la classe ouvrière, mais elle est un événement particulièrement marquant pour l'immigration puisque la majorité



La «cantine des italiens» d'Houdeng-Goegnies (photo: Marc Odino).

des victimes étaient des étrangers – surtout des Italiens – et qu'elle eut pour conséquence le déplacement des importations de main-d'œuvre en provenance de l'Italie (désormais considérée comme trop «exigeante» pour ses compatriotes) vers d'autres réservoirs de main-d'œuvre de la Méditerranée.

La première socialisation des immigrés dans nos régions est liée pour certains à des cafés – politiquement ou ethniquement caractérisés –, pour d'autres à des lieux de culte.

Les missions catholiques polonaises et italiennes, des églises évangéliques, des salles du royaume des Témoins de Jéhova, certaines synagogues, la plupart des mosquées, sont donc liées à la présence d'immigrés dans notre pays.



La mission catholique italienne de Péronnes-lez-Binche fondée dans l'entre-deux-guerres (photo : A. Morelli).

Lorsque leur séjour s'est prolongé en Belgique, ces immigrés ont généralement quitté les habitats communautaires pour occuper avec leur famille des logements qui, à première vue, sont semblables à ceux des Belges. A première vue seulement, car ces logements – traits d'union d'origine psychologique entre le passé et le présent, le pays d'origine et nos régions – offrent au regard attentif toute une série de particularités, tant dans leur aménagement intérieur que dans leurs structures externes, qui trahissent l'origine de leurs habitants. Origines méditerranéennes et rurales le plus souvent, qui apparaissent dans les

jardins (vignes, fontaines, pergolas,...), les terrasses, les balcons à profusion, les couleurs employées, l'usage immodéré de marbre et autres matériaux «frais», la présence de fours à pain, de pressoirs, de bacs extérieurs pour laver le linge.

L'habitat des Italiens en Belgique, par exemple, qui a été l'objet d'une vaste enquête photographique et de la publication d'un livre (1), démontre la négation de la réalité climatique belge et la persistance d'un modèle mental d'habitat particulier, même à la deuxième ou troisième génération.

Comme on le voit par ces quelques exemples, la présence d'immigrés en Belgique a laissé dans le patrimoine immobilier des traces réelles, mais la conservation de ce patrimoine pose des problèmes particuliers car ils s'agit d'un patrimoine fragile, précaire et qui n'avait généralement pas été prévu pour être durable.

Ainsi les baraques qui ont été les premiers logements des contingents d'immigrés, sont symboliquement essentielles; leur conservation et présentation au public est revendiquée par les jeunes comme témoignage des conditions de vie et de logement de leurs ancêtres; elles ont fait l'objet de poèmes et de chansons (2), mais la plupart d'entre elles, construites en carton bitumé, en planches ou en tôles, ont été détruites. Celles qui subsistent, ça et là dans le paysage industriel, n'ont fait l'objet d'aucun inventaire. Une seule à ma connaissance, la Cantine des Italiens d'Houdeng-Goegnies, est présentée au public avec une reconstitution des conditions de vie de ses occupants, dans le cadre des musées du Canal du Centre (3).

Le destin du site du Bois du Casier à Marcinelle n'est pas encore fixé et on ignore si l'histoire des immigrés y aura sa place.

Les lieux de culte propres aux immigrés ont bien souvent été des chapelles improvisées dans des maisons particulières ou construites avec des matériaux si peu «nobles» que leur conservation n'a évidemment rien à voir avec celle d'œuvres d'art.

Pourtant la conservation du patrimoine de l'histoire de l'immigration est une idée qui, de plus en plus, fait son chemin en Belgique.

Cette histoire elle-même a commencé à susciter un vif intérêt (4). Sa réhabilitation et son enseignement sont revendiqués par les jeunes issus de l'immigration comme une condition à leur propre intégration.

Des pays voisins ont lancé dans le domaine de la conservation du patrimoine des immigrés des initiatives intéressantes. La France a une

Association pour les Musées d'histoire de l'immigration (5); à Utrecht, le gouvernement néerlandais a financé un Musée des Moluquois aux Pays-Bas qui répond aux critères de la muséologie la plus contemporaine et lui a associé un centre de conservation d'archives (6). Mais l'exemple le plus impressionnant est certainement celui du Musée d'Ellis Island à New York. Installé dans un lieu hautement symbolique – l'île qui, face à Manhattan, vit débarquer, ausculter et « trier » les ancêtres de 40% de l'actuelle population des Etats-Unis – Ellis Island présente sans complaisance l'histoire du départ, du voyage, de l'arrivée, de l'installation et finalement de l'intégration de ces ancêtres. Fiers d'en être les descendants, les Américains – qui pourtant ont aujourd'hui beaucoup moins que dans nos pays des ascendants de 2^e et 3^e génération immigrés – ont payé de fortes sommes pour faire graver le nom de leurs ancêtres dans le « mur d'honneur de l'immigration » qui entoure l'île.

Ils sont 10.000 **chaque jour** à défiler dans les vastes salles présentant les objets, souvenirs et photos évoquant cet immense exil, à interroger les systèmes informatiques qui, lorsque vous tapez votre patronyme, donnent des renseignements sur les personnes de même nom immigrées aux Etats-Unis via Ellis Island, et présentent les photos d'Américains du présent et du passé portant le même nom que vous. La symbolique suprême du lieu est évidemment irremplaçable et de tels moyens financiers difficilement imaginables en Belgique car Ellis Island a profité d'importantes sponsorisations privées de milliardaires (comme le patron de Chrysler), fiers de rappeler que leurs parents furent d'humbles immigrés passés par Ellis Island.

Est-il pour autant utopique d'imaginer de créer dans les prochaines années en Belgique un Musée de l'immigration ?

Les historiens de l'U.L.B. vont faire prochainement, sous forme d'exposition, une présentation du patrimoine mobilier qu'ils ont collecté à propos de l'histoire de l'immigration : registres, documents administratifs, permis de travail et de séjour, presse immigrée, objets personnels, photos, souvenirs collectifs,...

Ce type de collecte doit être évidemment systématisée en parallèle avec l'enregistrement du patrimoine non physique : archives, interviews, traditions, chants... Dans ce domaine, ce sont évidemment les immigrations les plus anciennes qui ont été l'objet des collectes les plus systématiques (7).

Des lieux de conservation de ce patrimoine devraient être fixés dans des lieux symboliques et — pourquoi pas — diversifiés.

La Cantine des Italiens d'Houdeng-Goegnies pourrait apparaître comme la première cellule du Musée de l'immigration à naître. L'initiative louviéroise «Mémoire de l'immigration» (8) pourrait en être une autre, de même que Marcinelle, une gare de Wallonie ou de Bruxelles pourraient être des centres permanents de présentation du patrimoine mobilier.

Les idées ne manquent pas; la réalisation d'inventaires systématiques des vestiges immobiliers et l'accélération de la collecte des témoins mobiliers et non-physiques de l'histoire de l'immigration devraient permettre la concrétisation d'un projet cher au cœur de ceux qui y voient la reconnaissance de leur histoire, donc de leur identité.

Anne MORELLI,
Chargée de cours à l'U.L.B.

- (1) *Ça ressemble à l'Italie — Particularités de l'habitat italien en Wallonie et à Bruxelles*, Bruxelles, L'Incontro, 1991, 600 frs, disponible à L'Incontro dei Lavoratori, 21 rue de Brialmont, 1030 Bruxelles.
- (2) Plusieurs chansons du C.A.S.I. (Centro azione sociale italiana, 211, rue Willemyns, 1070 Bruxelles) en parlent explicitement.
- (3) Sa visite est couplé avec celle des ascenseurs hydrauliques (tél. 064/66.25.61).
- (4) L'ouvrage que j'ai dirigé sur ce thème (*Histoire des étrangers et de l'immigration en Belgique de la pré-histoire à nos jours*, E.V.O. 1992) a connu un succès exceptionnel. Le premier tirage (2.500 exemplaires) a été épuisé en quatre semaines.
- (5) A.M.H.I.-Centre d'histoire de l'Europe du vingtième siècle, 187, bd St-Germain à 75007 - Paris.
- (6) Kruisstraat, 313, à Postbus 13379-3507LJ Utrecht. Tél. 030 - 367116.
- (7) L'immigration italienne, par exemple, a été l'objet d'études approfondies sur sa presse, sa politisation. Son histoire en photos a été publiée par le C.E.S.D.E.I. (Centro Studi dell'emigrazione italiana in Belgio) qui prépare en outre une anthologie de la littérature des italiens de Belgique (38, rue de Livourne à 1050 Bruxelles) et est impulsé par le Conseil Consultatif des Immigrés.
- (8) Qui se propose de réunir documents et travaux sur ce thème.

□ Jean-Pierre DAVIET, **Une multinationale à la Française: Saint-Gobain, 1665-1989**. Paris, Editions Fayard, 1989. In-8, 334 p. Fr. fr. 110.

De sa fondation en 1685 à nos jours, Saint-Gobain, une des plus prestigieuses entreprises françaises, résume tout un pan de l'histoire industrielle et culturelle de l'Hexagone: à cause de son ancienneté, de son statut de manufacture à privilège jusqu'à la Révolution de 1789, de son matériau «noble», la glace (de miroir et de vitrage), de ses dirigeants (parmi lesquels on compte Gay-Lussac et Albert de Broglie, qui furent ses présidents), de sa précoce multinationalisation (années 1850), de sa diversification opérée dès le XIX^e siècle (chimie) puis au XX^e siècle (Pont-à-Mousson), de la première grande OPA de l'histoire industrielle française (1969), de sa nationalisation réalisée sans heurts en 1982 et de sa privatisation réussie en 1986.

Le présent ouvrage combine deux exigences complémentaires. D'une part, une approche chronologique et concrète, nécessaire à la compréhension de la longue durée, avec des portraits vivants des acteurs et le souci de montrer les choses «de l'intérieur». D'autre part, une réflexion qui répond aux interrogations d'aujourd'hui: qu'est-ce qu'avoir une ambition industrielle? comment maîtriser l'évolution des processus techniques, réussir ou échouer dans le saut de l'innovation? à quel prix garder un rayonnement international? pourquoi ces succès dans tel domaine, ou, parfois, ces échecs? pourquoi ce type d'homme et pas un autre à telle phase du développement? quels sont, enfin, les acteurs déterminants de l'identité de l'entreprise?

A vrai dire, différents historiens ont déjà scruté les traits de Saint-Gobain, en y cherchant le sens de longs processus d'industrialisation. Chacun l'a fait à partir des interrogations de son temps, avec son tempérament, ses passions, généralement, comme dit ici «avec une sympathie pour l'œuvre commencée et poursuivie génération après génération, surtout quand ces historiens étaient en même temps des acteurs». Il en fut ainsi avec le premier d'entre eux, Augustin Cochin, qui fut vice-président à l'époque du Second Empire, plus récemment avec Roger Martin. Mais le moment était venu de présenter une nouvelle synthèse de dimension maniable, couvrant l'ensemble de la vie de l'entreprise, de sa création à aujourd'hui. Jean-Pierre Daviet s'est, à ce point de vue, excellemment acquitté de cette tâche; il est vrai que ce professeur à l'Ecole normale supérieure de Cachan est l'auteur d'une monumentale thèse intitulée **Un destin international, la compagnie de Saint-Gobain de 1830 à 1939** (Editions des Archives contemporaines, 1988).

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **Industriële archeologie in Vlaanderen. Theorie en praktijk**, sous la direction de Roland BAETENS. Anvers, Standaard Uitgeverij, 1988. Gd in-8, 271 p., nombreuses illustrations en noir et blanc. Fr. b. 1.980.

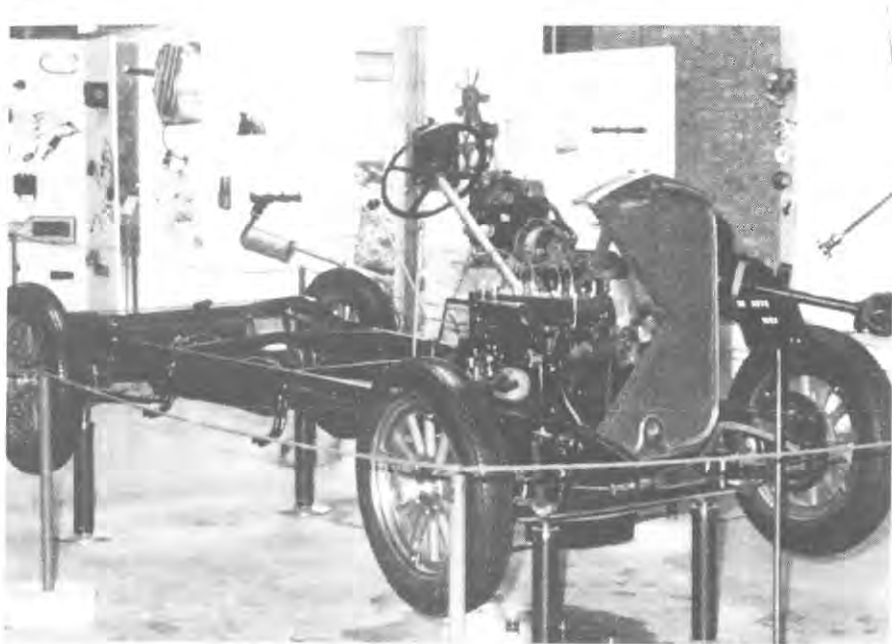
Il n'est pas trop tard pour dire tout le bien qu'il faut penser de ce maître-livre conçu par le professeur R. Baetens des Facultés Universitaires St-Ignace d'Anvers, qui a su s'entourer — pour mener à bien son projet — d'une belle équipe d'historiens, d'ingénieurs et d'architectes.

Cet ouvrage, qui — contrairement à son titre — n'envisage pas l'archéologie industrielle uniquement en Flandre, est à la fois un instrument de travail, une sorte de «code» si l'on veut, et un essai de synthèse truffé de notes très érudites et d'un appareil bibliographique des plus complets susceptibles de rendre les plus grands services à tous ceux qui pratiquent notre discipline, non seulement Flamands ou Wallons, mais également étrangers.

Concrètement, l'ensemble est distribué autour de quatre grands axes : une vue globale (p. 17-36) sur l'évolution de l'archéologie industrielle plus spécialement — mais non exclusivement — en Flandre; un aperçu critique (p. 37-118) sur les différentes sources mises à notre disposition (sources écrites, iconographiques, orales, ...) sur les musées industriels et leur localisation, sans oublier les questions de terminologie et de définition de ce qu'on appelle un «monument industriel» (aspect légal, notamment); vient pour suivre (p. 119-147) tout un pan de considérations méthodologiques trop souvent absentes dans ce genre de volumes; et pour terminer (p. 149-271), nombre d'exemples concrets («case-studies») de sites et de machines — entre autres — classés par provinces flamandes. Tous ces chapitres sont abondamment et finement illustrés de manière fonctionnelle et pourvus, au besoin, de bibliographies sélectives.

Limité par la place, nous regrettons de ne pouvoir en dire plus sur cette véritable «somme», que tout archéologue industriel, du Sud comme du Nord de notre pays — et d'ailleurs — se doit d'avoir en permanence à portée de main sur sa table de travail.

Jean-Pierre HENDRICKX



Ancienne voiture de la collection Mahy (Musée provincial de l'automobile à Houthalen).

□ René LEBOUTTE, **La problématique de la sauvegarde des archives relatives aux entreprises en Belgique. Notes préliminaires.** (Miscellanea archivistica. Studia, 17). Bruxelles, Archives générales du Royaume, 1991. In-8, 97 p. Fr. b. 100.

Comme on le sait, depuis la fin des années cinquante environ, tant les historiens économistes ou «industriels» que les chefs d'entreprises manifestent un intérêt grandissant pour «leurs» archives. Mais les questions sont complexes: quels documents faut-il conserver ou éliminer? Comment les classer? Comment accéder rapidement aux informations souhaitées? Depuis quelques années — heureusement — une collaboration de plus en plus étroite s'est établie entre les Archives générales du Royaume et les entreprises. C'est dans cette perspective qu'il a été demandé à R. Leboutte de rassembler un maximum de données précises en la matière. Le présent rapport s'inscrit, du reste, dans le cadre d'un projet de recherches sur les «Formateurs d'archives» mené, depuis 1989, par les Archives générales du Royaume. Bien qu'il s'en défende, cet excellent chercheur qu'est R. Leboutte nous donne, non pas quelques «Notes préliminaires», mais un véritable petit traité — en moins de cent pages, ce qui est un tour de force — des principales questions inhérentes à l'archivéconomie industrielle: orientation bibliographique copieuse et bien à jour (p. 11-28); différence entre archives économiques et archives d'entreprises; délais légaux de prescription en Belgique et à l'étranger; initiatives diverses dans différents pays à économie de marché ou à économie planifiée en vue de la sauvegarde desdites archives et de leur problématique, etc... Les archéologues industriels, très souvent à l'affût des archives d'entreprises, sauront gré à René Leboutte de leur offrir un texte clair et précis qui ne pourra que les satisfaire.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ Chantal KESTELOOT et Nadine NAISSE, **Archives de l'entreprise Dumont de Chassart (1836-1968) déposées à l'Université libre de Bruxelles.** (Archives générales du Royaume. Fonds conservés hors des Archives de l'Etat, 1). Bruxelles, Archives générales du Royaume, 1989. In-8, XVIII-214 p.

Voici l'histoire des aventures singulières et de la «transhumance» d'un fonds d'archives assez exceptionnel tant par sa valeur que par son importance.

Mais, tout d'abord — pour une meilleure compréhension des choses — quelques mots sur l'entreprise sous rubrique.



Un complexe «agro-industriel», voilà bien le terme qui permet de résumer ce que fut l'entreprise Dumont de Chassart, sise près de Fleurus, aux confins des actuelles provinces de Brabant et de Hainaut. C'est en 1816 qu'Auguste Dumont (1794-1876) fit l'acquisition de la ferme de Chassart et de quelque cent hectares. Très rapidement (1822), il y installa une distillerie. Mais l'entreprise ne connut son véritable essor que sous la direction de Léopold Dumont (1833-1902) qui succéda à son père en 1865. Si Léopold

avait permis le développement de la société sur le plan industriel, il ne faut toutefois pas négliger l'importance de son frère Emmanuel (1830-1909) qui se chargea plus particulièrement du volet agricole de l'exploitation. Après la mort de Léopold, c'est son neveu, Gabriel Dumont (1870-1925) qui lui succéda, tout en jouant également un rôle actif dans l'essor agricole de la société. Passons d'emblée au lendemain de la Seconde Guerre mondiale pour voir les activités agro-industrielles se poursuivre. Malheureusement, l'entreprise commença à subir la faiblesse structurelle d'une société gérée sous le statut de commandite simple, qui sera incapable de s'adapter aux réalités et aux équilibres nouveaux. L'essor prit fin dans les années cinquante et, le 19 février 1970, la liquidation de la société est effectivement prononcée. Dès 1968, la division «alcool» fut rachetée par le groupe Martini-Rossi qui poursuivit la production et la commercialisation du célèbre genièvre de Chassart. A l'heure actuelle, une fabrique d'engrais et une station de sélection des semences rappellent le passé industriel de l'entreprise.

La vente de l'usine et de ses bâtiments signifia aussi la vente des archives de la société. Ces dernières furent heureusement rachetées par Alix et Renaud Dumont de Chassart suite à une annonce fortuite parue en 1981 dans les colonnes d'un «toutes-boîtes» bruxellois. Déposées provisoirement au Centre régional wallon de Nivelles de l'Université libre de Bruxelles, elles furent transférées ensuite (1983) aux Archives de l'Université et classées par Ch. Kesteloot et N. Naisse, qui ne ménagèrent pas leur labeur — six mois de travail intensif — pour arriver à nous présenter un premier inventaire qui ne manque pas d'allure (8.283 articles). Il s'agit, en fait d'un fonds extrêmement riche et très volumineux — quinze tonnes — dont les documents s'étalent sur plus d'un siècle. Ces documents sont intéressants à plus d'un titre puisqu'ils touchent à la fois à l'agriculture sous ses multiples aspects (production, main-d'œuvre, transformation et écoulement) et à l'industrie (états des salaires, recrutement, production,...). Parmi les archives particulièrement intéressantes, mentionnons la collection presque complète de la correspondance reçue et envoyée pour la période de l'entre-deux-guerres (et jusqu'en 1974 en ce qui concerne les copies-lettres). De même a été soigneusement conservé l'ensemble de la documentation ayant trait à la comptabilité; celle-ci se compose surtout de registres de comptes courants et généraux, de facturiers et de journaux de comptes. Quant aux volets techniques et commerciaux, ils se composent principalement de documents relatifs à l'alcool et, dans une moindre mesure, au sucre et à la levure. On trouvera également des renseignements sur ces différents secteurs dans les archives — essentiellement de la correspondance et des procès-verbaux — émanant d'associations professionnelles.

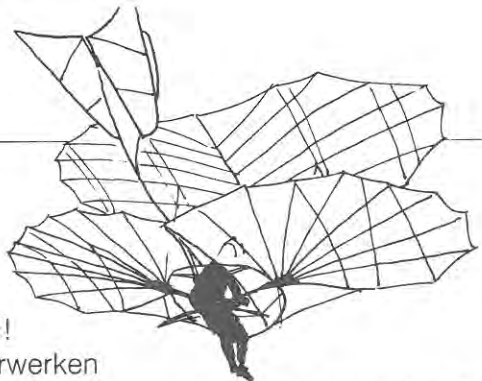
Bref, voici — sauvée du pilon — une masse impressionnante d'archives qui permettront, dans un premier temps, des études à caractère particulier concernant par exemple la stratégie commerciale et publicitaire de l'entreprise, le paternalisme de Chassart, son rôle dans le développement régional, sa situation durant les deux guerres mondiales. Des archives qui — à n'en pas douter — pourraient également susciter la mise sur pied de toute une équipe d'économistes, d'historiens et d'archéologues industriels susceptibles de dresser enfin l'histoire assez exceptionnelle des entreprises Dumont de Chassart. Les documents ne demandent qu'à être exploités, qui feraient revivre tout un pan de la mémoire du monde agricole et industriel belge!

Jean-Pierre HENDRICKX

C'est à voir

Le «Deutsches Museum» à Munich (D)

«Grossartig!», dirait-on là-bas!
Et en effet, le «D.M. von Meisterwerken
der Naturwissenschaft und Technik» (des
chefs-d'œuvre des sciences naturelles
et de la technique) est réputé le plus
vaste du genre dans le monde.



**Ailes volantes» à double voile
d'Otto LIBIENTHALS en 1895.
D'après une photographie originale.**

Il fut créé, sur l'île de l'Isar, en 1903 par Oskar von Miller qui avait visité les équivalents de Londres et Paris, et inauguré en 1911. Mais il n'a cessé de s'étendre et de se rajeunir, jusqu'en 1986 encore, au point de couvrir aujourd'hui 40.000 m² répartis sur six étages (un planétarium s'y trouve au sommet). Ses collections sont extrêmement riches; elles sont d'ailleurs régulièrement complétées et parfaites, afin de demeurer en prise sur les nouveautés (ordinateurs, laser, conquête spatiale p.ex.). C'est la première grande caractéristique de l'institution: suivre les progrès et acquérir le matériel muséal correspondant pour rester à jour. Or, Dieu sait si les progrès ont été rapides depuis un siècle et continuent!

Environ 15.000 pièces (en ce compris des objets historiques qui peuvent remonter en plein moyen-âge) sont exposées en permanence dans les 18 sections: cela va de la physique nucléaire aux instruments de musique, de l'astronomie à la céramique, de l'extraction des métaux à la photographie, de la métrologie à la mécanique des fluides, etc. Chaque jour, des exposés illustrés ont lieu à travers le musée, portant à plus de 10.000 le nombre annuel des démonstrations réalisées à l'intention du public. Car en haute saison, le musée accueille près de 15.000 visiteurs par jour! Il est vrai que ceux-ci peuvent y découvrir une foule d'objets, originaux (e.a. la première voiture Benz de 1886 ou le téléphone de Philip Reis de 1863) ou reproduits à l'échelle, de maquettes, de copies, de diaramas et de «jeux» détaillant ou expérimentant le sujet visé. Parmi les mises en situation les plus remarquables, le parcours dans la mine. Surprenant!

Le «Deutsches Museum» possède ses propres ateliers de restauration et de confection. En outre, et c'est sa deuxième caractéristique fondamentale, il est également considéré comme une institution scientifique: il entretient un service de recherche de plusieurs spécialistes qui travaillent en liaison avec les universités et font appel au besoin à des experts réputés (Werner von Braun pour le secteur des fusées p.ex.). Le musée édite ses deux périodiques «maison». Il dispose d'un fond iconographique où se rangent quelque 62.000 plans, dessins et gravures, d'archives photographiques et musicales et, bien entendu, d'une bibliothèque spéciale qui compte actuellement 750.000 titres et près de 1900 revues courantes dans tous les domaines des sciences naturelles. Un monstre peut-être, mais quelle mine de renseignements et... de plaisir à se faire!

Ouverture: tous les jours de 9 (ou 10) à 17 h.

(L.F.G.)



Machine à écrire de Peter MITTERHOFER, 1864. Reproduction à l'échelle.

Protection

○ Seront classés comme monuments :

Maffle : le bâtiment de la brasserie Rivière, rue de la Fosse.

Soumagne : la «belle-fleur» du charbonnage du Bas-Bois.

Saint-Ghislain : les façades et toitures de la gare et ses dépendances, ainsi que les deux anciennes salles d'attente, tous les plafonds à caissons de bois et les grilles extérieures d'origine.

Soignies : les ateliers, bureaux et scierie de la «grande carrière» Gauthier-Wincqz, avec les engins et l'outillage; les douze maisons dites au «rivage de la Grande carrière» (ensemble architectural).

○ Sont proposés au classement :

Heer-Agimont : la gare et ses annexes.

Wandre : le pont hautbanné de l'ingénieur R. Greisch sur la Meuse.

Agenda - Informations

○ **Exposition Winchester: un événement unique**

La Ville de Liège (Belgique) organise une exposition historique intitulée: «WINCHESTER, ARMES DE LÉGENDE».

Cette exposition se tiendra au Musée d'Armes de Liège, jusqu'au 10 janvier 1993, en commémoration du 500ème anniversaire de la découverte du Nouveau Monde par Christophe Colomb.

Elle est organisée en collaboration avec la société belge BROWNING S.A. et sa division, WINCHESTER.

L'exposition retrace l'évolution de la firme WINCHESTER et rappelle le contexte légendaire dans lequel ses activités se sont déroulées, du milieu du 19ème siècle à nos jours.

Elle rassemble armes, munitions, documents, photos, imprimés et objets publicitaires anciens ayant valeur de collection.

Présentées dans le cadre d'un des musées d'armes les plus prestigieux du monde, les pièces exposées provenant des propres réserves du musée et de collectionneurs européens et américains, s'adressent autant le grand public qu'aux spécialistes et aux amateurs de la légende de l'Ouest américain.

L'entrée donne droit à un catalogue illustré en couleurs, retraçant l'histoire de Winchester et décrivant l'ensemble des pièces exposées.

Exposition ouverte tous les jours de 10 à 13 heures et de 14 à 17 heures. Nocturne le mercredi de 20 à 22 heures. Entrée fixée à 200 francs belges, sauf pour les enfants de moins de 14 ans et les personnes de plus de 65 ans (100 francs). Visites guidées de groupes sur demande préalable à l'Office du Tourisme de Liège (tél.: 041/22.24.56 - fax: 041/22.35.78). Adresse: Musée d'Armes de Liège, 8, quai de Maestricht, 4000 Liège (B).



○ **Industry, Man and Landscape - Industrie, Homme et Paysage**

C'est sous ce titre que Guido VANDERHULST vient d'éditer pour **The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage-Belgium** les actes du 7^e Congrès International pour la Sauvegarde du Patrimoine Industriel, qui s'est tenu à Bruxelles du 3 au 8 septembre 1990. Cette publication peut être considérée comme un état de la question en archéologie industrielle. Les lignes de force de cette discipline, en plein développement et véritable enjeu interdisciplinaire, y sont décrites et illustrées par des analyses de fond et de nombreuses études de cas. Cet ouvrage s'avère un outil de référence indispensable pour chaque spécialiste et toute personne intéressée par le patrimoine laissé par l'industrie et les hommes.

Ce livre, à la suite du congrès, aborde les modifications du paysage par l'industrie et le travail de l'homme. Les auteurs sont professeurs d'universités, chercheurs ou hommes d'actions en faveur du patrimoine de l'histoire sociale et industrielle. Issus de vingt-quatre pays, ils présentent des recherches très variées. Les articles de synthèse sont illustrés de 20 études de cas et suivis d'un état de la question de l'archéologie industrielle en Belgique. Une disquette est incluse dans le livre; elle comprend 35 articles répartis en 162 pages. La publication a été réalisée avec la collaboration de la Fondation Roi Baudouin et le soutien de la Loterie Nationale.

«INDUSTRY, MAN AND LANDSCAPE - INDUSTRIE, HOMME ET PAYSAGE» peut être obtenu au «T.I.C.C.I.H.-Belgium» asbl-vzw, rue Ransfortstraat 27b - B-1080 Bruxelles - Belgique. Tél. 32.2/410.10.80 - Fax: 32.2/410.39.85. Au prix de 1.100 francs belges auquel il convient d'ajouter 150 francs belges de port pour la Belgique, et 300 francs belges de frais de port pour tout autre pays. Si l'on souhaite avoir un envoi aérien, les frais de port seront de 560 francs belges. A payer uniquement par virement sur le compte 068-2084834-40 du TICCIH-Belgium asbl-vzw. Pour commande en librairie, mentionner le numéro ISBN 2-9600037-0-5.

○ Vers un nouvel urbanisme

Le Ministre de l'Aménagement du Territoire, du Logement et du Budget R. COLLIGNON, et la Direction Générale de l'Aménagement du Territoire et du Logement du Ministère de la Région wallonne, à l'occasion de la célébration du 30^e anniversaire de la loi belge organique de l'Aménagement du territoire, organisent une conférence internationale destinée à relancer en profondeur le débat sur l'Aménagement du territoire, principalement au niveau de son concept.

Elle aura lieu à Charleroi, les 14 et 15 décembre 1992 sur le thème : **«Vers un nouvel urbanisme. Pour le renouveau des villes et villages».**

Dans ce cadre seront plus particulièrement abordés : «Le coût de la désurbanisation»; «Un nouvel art urbain?»; «L'avenir de nos paysages»; «L'aménagement multidimensionnel».

La conférence est conçue pour mettre en exergue les projets essentiels émanant d'administrations publiques, de collectivités locales, du secteur privé et des professionnels spécialisés, projets à partir desquels il sera possible de fixer le décor des implications prévues par le nouvel urbanisme.

La manifestation s'adresse bien sûr aux mandataires publics wallons, fonctionnaires et membres de commissions consultatives, qu'ils exercent leurs fonctions à l'échelon communal, régional ou à tout autre niveau intermédiaire, de même qu'aux experts de l'aménagement, praticiens et académiques.

Cependant, à l'heure de l'intégration européenne, un débat d'une telle portée ne pouvait se passer du précieux apport des expériences et du savoir-faire développés dans d'autres pays. Sont donc invités à apporter leur contribution au colloque de Charleroi les responsables et experts internationaux en Aménagement du territoire et en Urbanisme.

Pour proposer UNE CONTRIBUTION ou pour tout RENSEIGNEMENT, s'adresser à :

Direction Générale de l'Aménagement du Territoire et du Logement.

Mademoiselle Nathalie HARDY (081/33.25.52) ou Monsieur Marc SCHEPERS (tél. 081/33.21.37), rue des Brigades d'Irlande 1 - 5100 NAMUR (Jambes) - Fax: 081/33.21.10.

○ **La gare d'Ath a 100 ans**

Jean-Pierre DUCASTELLE, Etudes et documents du Cercle Royal d'Histoire et d'Archéologie d'Ath et de la région.

Les festivités du centenaire de la gare d'Ath ont donné naissance à cet ouvrage. De nombreuses manifestations ont marqué cet anniversaire: train à vapeur, petit train à vapeur, expositions...

Ce petit livre accompagnait l'exposition historique réalisée par les Archives de la Ville d'Ath avec la collaboration du Centre de Tourisme et de membres du photo-club d'Ath. Il analyse les débuts du chemin de fer à Ath à partir de 1848 avec la ligne Jurbise – Tournay et l'installation de la première gare. Il souligne ensuite comment Ath est devenue un nœud de communications ferroviaires de 1848 à 1880. La station s'est petit à petit transformée mais il a fallu attendre 1892 pour que la nouvelle gare, construite par l'architecte De Blicq soit mise en service.

Un chapitre traite du personnel de la gare au XIX^e siècle, de ses conditions de travail, de ses réjouissances, des accidents et de la formation du quartier autour de la station.

Il s'agit donc d'une contribution à l'histoire du chemin de fer à Ath et de l'analyse de l'évolution d'un quartier urbain bousculé par les modifications conséquentes au rail.

Pour souscrire: Ce volume de 80 pages illustrées de cartes, de plans, de photos (50 documents) peut être acquis au prix de 300 francs aux Archives de la Ville (16, boulevard du Château, 7800 Ath. Téléphone: 068/28.01.41) ou au Musée d'Ath (chaque dimanche d'avril à fin octobre de 14 à 18 heures). Il sera envoyé contre versement de 330 francs au compte 068-0548130-10 du Cercle royal d'Histoire et d'Archéologie d'Ath à 7800 Ath.

○ **La ligne Florenne-Ermeton va être démontée**

Le Moniteur du 5 novembre publie un arrêté royal, daté du 2 octobre, qui autorise la SNCB à procéder au démontage des voies de la ligne 136A, sur le tronçon Florennes-central - Ermeton-sur-Biert. L'a.s.b.l. Train touristique Meuse-Molignée avait jusqu'ici espéré créer un train touristique sur cet ancien site.

Ce tronçon représente 10,2 km de voie ferrée.

Desservant les gares de Stave et Biesmerée, la ligne à voie unique Florennes-Ermeton a été construite par l'Etat belge en 1895. Elle per-

mettait de relier, d'une part, l'important nœud ferroviaire qu'était Florennes à l'époque, et d'autre part la ligne Tamines-Dinant, construite quelques années plus tôt, entre 1879 et 1892, via Mettet, Ermeton et la vallée de la Molignée. Le chemin de fer devait permettre l'exploitation des carrières de marbres et des mines de fer.

○ **Journées d'étude «Muséologie Technique» 1992/1993**

Dans le cadre des initiatives prises actuellement pour développer la recherche en muséologie scientifique et technique (programme REMUS), le Conservatoire national des arts et métiers organise, pour la troisième année consécutive, une série de journées d'études sur la **muséologie technique**.

L'objectif est la mise en commun des expériences respectives des muséologues et conservateurs, des historiens et des autres spécialistes travaillant dans le champ des techniques, pour réfléchir aux possibilités nouvelles d'application offertes par le projet de rénovation du Musée national des techniques.

Cette année, le plan reprend les thèmes des **places** proposées dans le programme de rénovation du Musée national des techniques, c'est-à-dire des thèmes transversaux touchant aux différents domaines thématiques, traités dans les séminaires des années précédentes. Le thème du dessin technique, déjà évoqué, a été remplacé par celui des techniques de la Défense, jamais encore abordé ici.

Les journées d'étude ont lieu les lundis. En raison de la fermeture des salles d'exposition du Musée, elles se tiendront les après-midi seulement, de 13 h 30 à 17 h 00.

7 décembre 1992, Les techniques de la Défense; 11 janvier 1993, La vie quotidienne; 8 février 1993, La Renaissance; 8 mars 1993, Le jeu et les techniques; 5 avril 1993, La panne, l'accident; 3 mai 1993, Les techniques hors d'Europe.

Informations et inscriptions: Mme Michèle Bachelet, Musée national des Techniques/CNAM - 292, rue Saint-Martin - 75003 PARIS - Tél.: (1) 40.27.24.41.

○ **Divers**

— La Fondation BERLIET fête son dixième anniversaire. Elle s'attache à la sauvegarde et à la valorisation du patrimoine automobile et, plus directement, du camion. Ses collections en conservent déjà quelque 270, remis en parfait état, allant de 1886 à 1984. Elle a également mis sur pied un centre d'archivage et de documentation en la matière.

Adresse: 39, rue Esquirol, F.69003. Lyon.

— La gare de Jette (bruxelles) a cent ans, à cette occasion, une exposition temporaire y a été organisée ce 17 et 18 octobre 1992.

Appel à tous!

(«Bulletin» du P.I.W.B.)

Nous cherchons de la matière rédactionnelle sur:

1. Articles et notes.

2. Publications et informations.

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

3. Protection.

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

4. Agenda.

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

5. Vie de l'association.

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

N.B. (les rubriques seront remplies en fonction des envois et des circonstances).

L'**échéance** des envois pour le n° **25** est fixée au 15 décembre 1992.
Merci!

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.

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-Présidents: Jacques LIEBIN
Jean-Jacques VAN MOL
Secrétaire: Jean DEFER
Trésorier: Jean DEFER
Membres: Claude-M. Christophe, André DAGANT, Henri-Joseph DELREE,
Jean-Pierre DUCASTELLE, Jean-Pierre GAILLIEZ, Luc-F. GENICOT,
Roger MOSSERAY, Mme A. SPITAEIS, SCHUMAKER,
Guido VANDERHULST, Mme WILLEMS.

Cotisations annuelles (voir page 31)

Membre individuel effectif:	500 FB
Associations culturelles:	750 FB
Associations commerciales:	1.000 FB
Membres protecteurs:	3.000 FB

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 trimestriel

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
Fax: 010/47.38.95

René BRION
73, Berkendallaan - 1800 Vilvoorde
Tél.: 02/267.25.53

Editeur responsable: Claude GAIER
35/11, rue F. Lapierre
B-4620 FLERON