



Bulletin Trimestriel de l'asbl
**PATRIMOINE INDUSTRIEL
WALLONIE - BRUXELLES**

N° 25 FEVRIER 1993

Bureau de dépôts: Liège I

N°25

Sommaire

25^e numéro du Bulletin	1
Articles	
CLAUDE DEPAUW	
<i>A propos d'un sauvetage:</i>	
<i>Une pompe à vapeur Mather & Platt</i>	
<i>dans la filature Motte & Cie à Mouscron</i>	2
ERIC WARTE	
<i>Les archives de Baume-Marpent</i>	14
J .P. HENDRICKX	
<i>Vers un musée des anciens tramways à Thuin</i>	27
<i>Emile Chavepeyer (1893-1959),</i>	
<i>photographe du Pays de Charleroi</i>	29
C'est à voir	33
Protection	35
Publications	37

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
 - Associations culturelles
 - Associations commerciales
 - Entreprises, membres protecteurs
- | |
|----------|
| 500 FB |
| 750 FB |
| 1.000 FB |
| 3.000 FB |

Erratum

Dans le n° 24, l'article sur la gare de Quiévrain revient principalement à Bruno MERCKX.

25^e numéro du Bulletin

La sortie du 25^e numéro de notre Bulletin donne l'occasion de réfléchir au chemin parcouru... et à celui qui reste à faire. Notre A.S.B.L. «Patrimoine industriel Wallonie-Bruxelles» fut fondée, rappelons-le, en 1984, sous l'impulsion de la Communauté française. Cette caution morale et cet appui n'ont cessé d'être déterminants : parce qu'ils attestent, d'une part, l'engagement des pouvoirs publics à prendre en compte la sauvegarde de ce type de patrimoine et parce qu'ils nous procurent, d'autre part, une partie des ressources nécessaires pour en témoigner aux yeux de l'opinion publique.

D'emblée, il s'est avéré que nous avions besoin d'une organe de liaison, d'information et de promotion. Ainsi naquit ce Bulletin, à la fin de l'année 1984, sous une forme modeste. Le premier numéro (épuisé depuis, ainsi que quelques autres qui allaient suivre) nous permit de lancer le graphisme de notre emblème, désormais familier, et de donner le ton. Dès le numéro 2, la couverture bleue d'origine et le papier, style «fournitures de bureau», cédèrent la place, à peu de choses près, à la présentation actuelle, sauf que le texte n'était pas encore photocomposé, mais simplement dactylographié. En novembre 87 (n° 9-10), nous sommes passés définitivement à la photocomposition. La bichromie de couverture du présent numéro constitue une «première». Nos futures dispositions budgétaires nous diront s'il s'agit d'un cas unique, dicté par les circonstances, ou bien d'une orientation permanente.

Une table alphabétique des matières traitées depuis nos débuts, est actuellement en préparation. Encartée dans le numéro prochain, elle dira assez l'abondance et la variété des sujets abordés. Elle est due aux soins attentifs et compétents de M. Jean-Pierre Hendrickx, dont on connaît la part prépondérante qu'il assume dans la réalisation des comptes rendus dont le Bulletin de P.I.W.B. est abondamment pourvu. Assisté de M. René Brion, il partage avec M. Luc F. Génicot la tâche, toujours essentielle, lourde parfois et aussi ingrate, d'assumer la Rédaction de notre périodique. Ces animateurs de qualité ont droit, dans ce bilan moral, à toute notre gratitude.

Quant à notre action, reflétée par les bulletins, elle vise à sensibiliser l'opinion publique et les décideurs aux nécessités et aux problèmes de la conservation du patrimoine industriel ancien. Elle entend rendre conscient et donc vigilant, afin que notre société ne succombe pas à la tentation, sans cesse présente, de considérer les vestiges des activités industrielles comme négligeables. Car elles sont nos racines...

Claude GAIER

A propos d'un sauvetage : Une pompe à vapeur Mather & Platt dans la filature Motte & Cie à Mouscron

Une découverte

Du haut de ses 23 mètres, la tour de la filature Motte & Cie, près de la gare de Mouscron, était un signe monumental qui marquait le paysage entre Luignne et Mouscron. C'était aussi l'un des rares témoins immédiatement visibles des toutes premières constructions élevées il y a quatre-vingt-cinq ans pour abriter un peignage et une filature de laine.

Cette «usine à usage de filature de laines peignées» située rue du Bornoville fut construite par la société en commandite simple par actions Motte-Dewavrin & Cie, fondée à Mouscron en 1906 et dont les gérants étaient Alphonse Motte-Jacquart (1857-1929) et Joseph Motte-Bernard (1865-1944). En 1907, elle comprenait deux chaudières, une machine à vapeur de 385 chevaux et une dynamo pour l'éclairage des locaux. En 1909, suite à une modification de son actionnariat, fut créée une nouvelle société, de même statut juridique mais appelée Motte & Cie et qui sera transformée en société anonyme après la Première Guerre mondiale¹.

Quelque temps après la création de Euromotte, qui a repris en 1982 Motte & Cie en faillite, la Ville de Mouscron a racheté les bâtiments du «site Motte» et depuis en a détruit une partie, revendu une autre et loué le reste. Annoncée par la rumeur, la destruction de la tour m'a poussé à demander l'autorisation de pouvoir circuler dans les locaux destinés à disparaître ainsi que dans le reste de l'usine encore occupé par la société Euromotte². Lors d'une première visite, je vis derrière une porte vitrée une machine dotée de deux pistons, marquée du nom de *Mather & Platt Ld Manchester* dont l'utilité n'était pas évidente mais dont l'ancienneté ne faisait pas de doute.

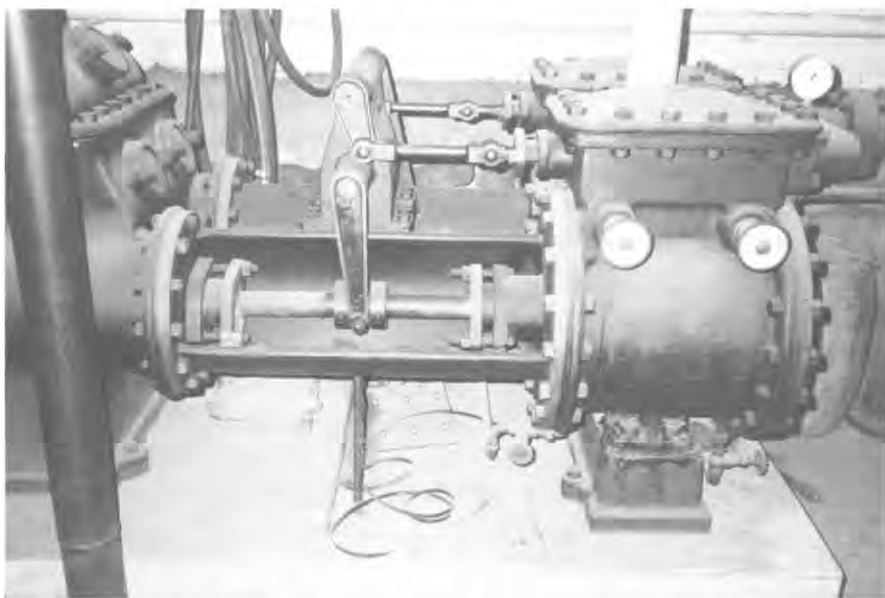
Heureusement, au sein des archives Motte conservées parmi les Archives de la Ville de Mouscron, la série des factures et autres papiers relatifs à la construction des bâtiments et à l'achat de tous les matériels nécessaires à la filature permet d'en savoir beaucoup plus³.

Chronique des échanges de correspondance entre Motte et Mather & Platt

La première pièce du dossier des relations entre les «Messieurs» de Motte et une société dont l'entête de lettre porte : «Le Grinnell. Extincteur

automatique. Mather & Platt Ld constructeurs» est un devis, daté du 27 janvier 1914, pour l'installation de 1400 extincteurs, document qui suppose qu'au moins une visite sur place de l'éventuel futur installateur a précédé cette proposition.

C'est ensuite avec les représentants de Mather & Platt à Paris et dans le Nord ainsi qu'à Bruxelles⁴ que la société Motte et Cie de Mouscron est en rapport fréquent pour l'installation d'un système Grinnell de lutte contre l'incendie couvrant la totalité de l'usine à partir de ce 27 janvier 1914 jusqu'au 4 juin 1920. Ensuite les échanges épistolaires continuèrent en rapport avec la vérification ou la réparation du système installé et en vue de son extension : dès le 30 septembre 1920, Motte demande un devis d'extension du système *Grinnell* à de nouveaux bâtiments en construction.



La pompe à vapeur Mather & Platt (Manchester), partie intégrante du système Grinnell d'avertisseurs-extincteurs automatiques Sprinkler de la filature Motte & Cie (Mouscron), 1920. (Cliches Cl. Depauw)

Pour revenir à l'année 1914, dès le 10 février, Macbeth s'adresse à «Monsieur Motte-Dewavrin» à Tourcoing concernant l'«affaire Motte & Cie de Mouscron». Il déclare vouloir ajouter 102 extincteurs aux chiffres prévus et en prévoir la pose dans les faux greniers de certains bâtiments. Tourcoing répond le 28 février⁵ qu'une décision immédiate ne peut être prise et que communication est demandée du contrat de «M. Motte à Gand»⁶. Le même jour, Macbeth (un représentant de Mather & Platt) signale qu'il a vu Alphonse Motte fils⁷ le mercredi précédent.

Le 17 mars, pour répondre à son «insistance à terminer rapidement cette affaire», Motte fait une proposition à Macbeth sur base du devis du 27 janvier et de la lettre du 10 février, tout en précisant le partage des frais d'installation. Dès le 26 mars, Potter envoie à Mouscron un nouveau «devis et spécification formant contrat» fixant le coût total à 43.000 F, à payer un tiers à la commande, un tiers à la fin des travaux, un tiers six mois plus tard. Un des deux exemplaires est signé et renvoyé le 30 mars à Macbeth avec quelques remarques. Celles-ci sont acceptées le 1^{er} avril dans l'accusé de réception du contrat signé. Le paiement du premier tiers est couvert le 2 avril par un chèque de 14.000 F tiré sur Tournai, avec accusé de réception et reçu datés de Paris le 3 avril.

Alors que des questions techniques précises sont évoquées dans des courriers échangés les 27 avril (passage du tuyau d'aspiration de la pompe) et 5 mai (bac de 23 mètres cubes), Potter avise Mouscron le 5 juin que «les accessoires, raccords, vannes, extincteurs et tuyaux pour vos installations nos 1 et 2 et pour les raccordements de la pompe et du bac» ont été expédiés le 3 juin par l'intermédiaire de John P. Best & Co à Gand⁸. Accusé de réception avec demande d'envoyer des monteurs est expédié de Mouscron le 17 juin. Le lendemain, Paris signale que cela sera fait le plus rapidement possible.

Les 18, 19 et 23 juin, correspondance est échangée au sujet des tubulures devant raccorder le système *Grinnell* au bac de 23.000 litres d'eau construit sur la tour déjà existante⁹. Potter signale le 10 juillet que ces tubulures sont à la fabrication. Du 15 juillet est daté l'avis d'expédition par bateau de 22 tuyaux de fonte de Manchester via Goole et Rotterdam à destination de Gand.

Le 3 septembre 1914, le monteur Bryce Douthwaite signe le *foreman's final report* qui fait état d'une mise sous pression du système et du nombre de sprinklers posés. Par lettre du 18 septembre, Parker¹⁰ signale qu'il reste à disposition et qu'un monteur viendra ce jour-même pour visiter l'installation.

Mais déjà et plus encore dans la suite, les relations entre Mouscron, Paris et Roubaix se limitent à des incidents mineurs¹¹ et surtout à des avances demandées par Parker pour les monteurs, demandes toutes satisfaites par Motte et débitées par Potter du compte Motte jusqu'au 10 septembre 1914¹². Enfin, du 10 février au 17 novembre 1915, au rythme d'un versement de 1.000 F par mois, 9.000 F ont été payés à Parker, à débiter du même compte, mais sans reçus ni avis de débit de Paris, ce qui posera problème en 1919.

S'installe ensuite un silence d'environ quatre ans entre Motte et Mather & Platt. La guerre en est en fait la raison principale, d'abord parce qu'elle rend difficiles les relations entre la Belgique et le Nord de la France, tous deux occupés mais coupés l'un de l'autre, ensuite et à plus forte raison, parce que toutes les relations entre ces régions et l'autre côté du front et a fortiori l'Angleterre sont interrompues¹³.

A Mouscron, la partie déjà installée du système *Grinnell* a subi des dommages, notamment du fait des réquisitions allemandes de tous ordres (cuivre, bronze, câbles, cordes, partie du stock, etc.) dont acte est dressé le 13 novembre 1917 devant notaire¹⁴. Les objets réquisitionnés sont stockés dans une partie de l'usine où les soldats viennent les enlever. Si l'on s'en tient au devis de réparation qui va suivre, la pompe à vapeur, un métirage important de tuyaux de toute sortes et un certain nombre d'extincteurs ont disparu ou ont été endommagés tandis que le compresseur d'air doit être remonté.

Les 24 mars et 23 avril 1919, Louis Carrette¹⁵ demande à Alfred Smith, l'ingénieur de Mather & Platt réinstallé à Lille, de dresser un devis de réparations, «l'installation de "Grinnell" que votre maison avait en construction chez nous au début de la guerre ayant été endommagée du fait de l'occupation militaire allemande de notre établissement». Alfred Smith répond le 25 avril que, ne pouvant pas venir en Belgique parce qu'étant sujet anglais, il ne parvient pas à obtenir le passeport nécessaire, il renvoie à V.L. Grasser & L. Lyon à Bruxelles, auxquels Motte s'empresse d'écrire le 5 mai suivant et demande le passage d'un agent pour visiter l'installation.

Le 10 mai, Grasser annonce sa prochaine venue à Mouscron. Le 23 mai, il adresse en trois exemplaires un «devis et spécification pour la remise en état de votre installation d'extincteurs automatiques avertisseurs "Grinnell" contre l'incendie» daté du 21 mai pour un montant de 22.479 F. Apparaît alors une double correspondance, l'une traitant de la remise en état, l'autre tendant à liquider les arriérés du coût des travaux de 1914. Dans la première affaire sont impliqués à différents moments tant Grasser à Bruxelles que Potter à Paris. Car dès le 10 mars 1919, ce dernier a envoyé un relevé de compte. En crédit y sont inscrits 24.462,80 F provenant de l'addition de l'acompte du 6 avril 1914, des avances faites du 27 juin au 19 septembre 1914 et des frais de remise à domicile à la charge de Mather & Platt, le tout balancé en débit par une somme de 44.434,75 F pour *Sprinkler installation* et *Tank outlet blocks*, le solde débiteur s'établissant à 19.971,95 F. Le 23 mai 1919, Motte est d'accord avec le coût total mais pas avec son crédit : l'origine d'un poste

de 100 F lui est inconnue et il y a lieu d'ajouter une lettre de débit de 15 F à Cyrille Keups le 23 novembre 1914, plus les 9.000 F remis à Parker en 1915 ainsi que 218,30 F de dépenses diverses effectuées pour le compte de Mather & Platt en 1914 et 1915¹⁶.

Le 12 juin 1919, Potter accuse réception, signale qu'il se met en relation avec le service central de comptabilité et demande copie de la facture établie par Prosper Jackson¹⁷. Le 19 juin, Paris écrit que les 100 F sont une erreur mais que les avances faites à Parker et à Keups lui sont inconnues «par suite de la guerre» et qu'il y a lieu de lui communiquer ces pièces. Le 23 juin, Mouscron envoie copie ou duplicata des documents demandés, ce dont Potter accuse réception le 26 juin. Cela ne semble pas avoir suffi puisque le 19 juillet 1919, faisant suite à une demande verbale, Mouscron expédie en recommandé à Bruxelles les originaux des neufs reçus remis par Parker en 1915, ce dont Bruxelles accuse réception le 23 juillet. Le 27 août, Potter renvoie ces pièces en les accompagnant d'un nouveau relevé de compte dont le solde créditeur s'élève à 10.838,65 F. Le 2 septembre 1919, Motte paye ce solde par un chèque tiré sur Tourcoing. L'accusé de réception et le reçu de Paris suivent le 9 septembre.

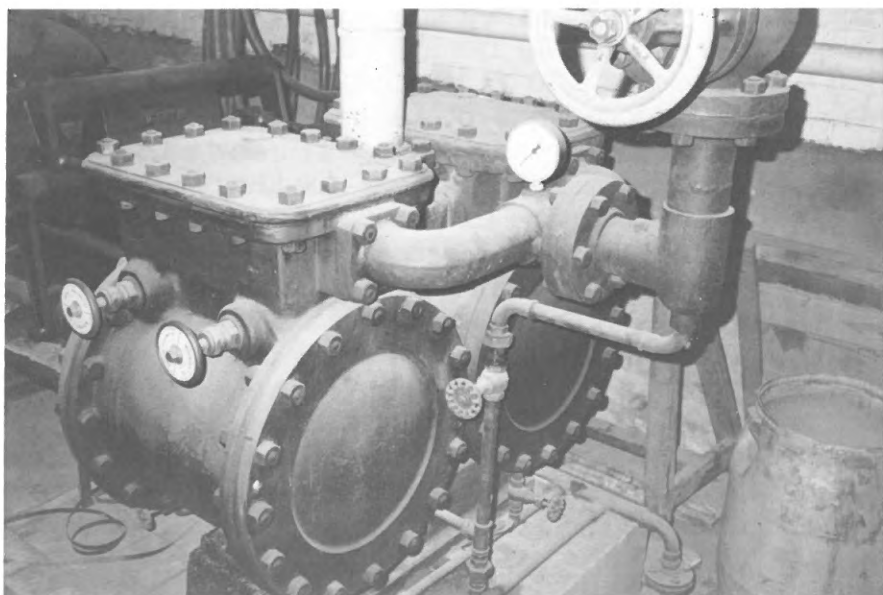
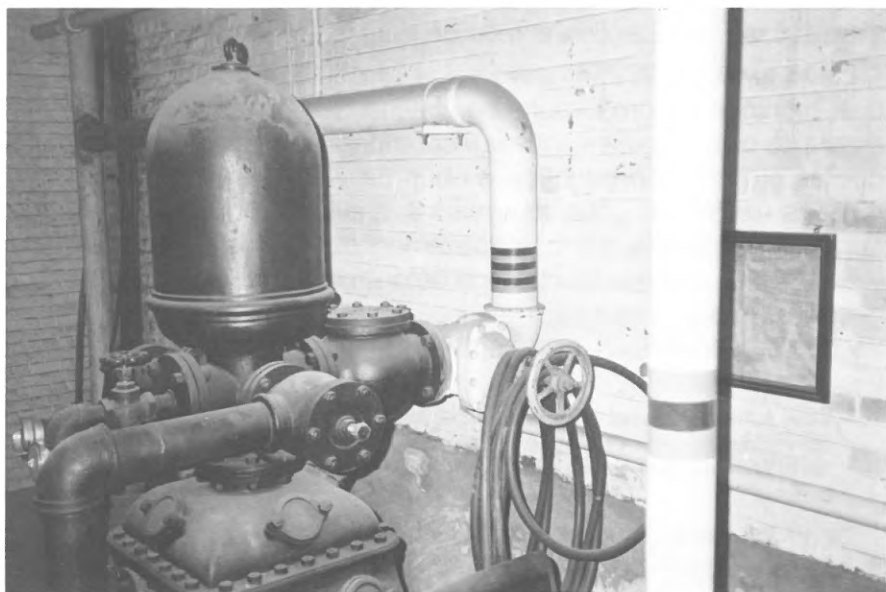
Revenons à la remise en état de l'installation dont l'avancement a évolué depuis le 23 mai 1919. Le 12 juin, Lyon écrit :

Je viens de visiter notre usine de Manchester et après avoir pris connaissance des centaines de commandes que nous avons sur nos livres et des difficultés sous lesquelles nos usines sont obligées de travailler, soit par suite du manque universel de matières premières, soit par suite de grèves continuelles dans toutes les industries sans parler de la possibilité qui existe que les heures de travail journalier seront encore réduites tandis que les salaires seront augmentés (...)

Il conseille à Motte de se décider rapidement quant aux travaux de restauration du *Grinnell*, ajoutant :

Je crains fortement que par suite de ces difficultés les prix que je vous ai faits, surtout la pompe à vapeur, seront augmentés dans des proportions sensibles et que par suite des commandes que nous recevons de partout et spécialement du nord de la France pour pompes, tuyaux, raccords etc. pour la restauration des installations dans cette région, la priorité que j'ai réussi de vous obtenir de nos usines en cas de commande immédiate ne me sera plus accordée d'ici quelque temps.

Le 16 juin, Motte est d'accord pour la réfection et la vérification du *Grinnell* selon le devis, «sous réserve toutefois que ce dernier serait à réduire ou à majorer proportionnellement aux fournitures qui nous seront faites en moins ou en plus de celles que vous y faites figurer», ce qu'accepte Grasser le 20 juin¹⁸. Commande ferme est passée le 23, avec insistance sur la livraison rapide de la pompe, ce qui n'est pas



garanti par l'accusé de réception du 24. Le 26 juin, Motte paye à Potter le premier tiers du devis par un chèque de 7.500 F tiré sur Bruxelles, avec accusé de réception et reçu de Paris datés du 1^{er} juillet 1919.

Le 14 juillet 1919, Paris envoie une brochure, malheureusement perdue, montrant les productions de matériel de guerre de Mather & Platt durant les cinq dernières années, accompagnée d'une lettre, conservée, qui fait état de la production d'obus de 75, de canons de 150, de moteurs électriques pour sous-marins, d'avions, d'organes de propulsion de tanks, tandis que le «département du "Grinnell" a beaucoup travaillé pour les établissements de la défense nationale et a eu pendant la guerre de jolis succès contre des incendies causés par des Zeppelins et les bombardements». Le 1^{er} septembre, Motte rappelle la priorité qu'a évoquée Grasser :

Vous admettrez certes qu'après cinq années d'inactivité complète, durant lesquelles nos ennemis communs ont tenu à nous gratifier copieusement de déboires et pertes en tout genres, nous avons droit à ce tour de faveur spécial de votre part.

Le 11 septembre, Mouscron demande à ce que les travaux de réfection commencent «de suite (...) notre établissement étant remis en route depuis quelque temps déjà». Grasser répond le 13 qu'il va faire diligence. Le 18 septembre, il peut annoncer que la pompe à vapeur a quitté l'usine de Manchester à destination de Gand via Hull par l'intermédiaire de John P. Best & Co. Des avis d'expédition sont envoyés par Paris et Bruxelles les 3 et 30 octobre. Le 12 novembre, les colis sont à Mouscron qui demande l'envoi «de suite de bons monteurs». Bruxelles signale le 15 qu'un monteur a été demandé à l'usine. Le 17, Motte écrit qu'un seul ne suffira pas. Le 19, Grasser répond qu'il en a demandé deux et qu'il viendra lui-même leur donner les instructions sur place. Le 25 novembre, Mouscron signale le passage de deux monteurs venant de Roubaix qu'on n'a pas laissé commencer puisque personne n'était là pour les instruire. Le 28, Grasser écrit qu'ils avaient bien été envoyés par Roubaix, qu'ils y sont retournés pour mettre leur passeport en règle afin de pouvoir regagner Roubaix chaque soir et qu'ils reviendront sous peu. Grasser demande aussi d'avancer au chef monteur jusqu'à 300 F par semaine. Le 16 décembre, Motte s'étonne que les monteurs ne soient pas encore revenus. Le 19 décembre, Bruxelles regrette ce retard et va télégraphier à Roubaix pour y remédier.

Entre-temps, suite à l'envoi d'un relevé de compte au 31 octobre par Paris le 26 novembre 1919, une somme de 7.486 F représentant le deuxième tiers payable à la livraison du matériel est fournie le 28 novem-

bre à Bruxelles avec avis à Paris par un chèque tiré sur Bruxelles, avec accusé de réception de Bruxelles le 1^{er} décembre. Cependant, le 13 janvier 1920 (avec rappel le 27 janvier), Grasser s'étend sur une information verbale formulée lors de sa visite à Mouscron le 6 décembre 1919. Il a été informé que «par suite de circonstances tout-à-fait imprévues – hausse de prix des matières premières, hausse des salaires des ouvriers, réduction des heures de travail, grèves des transports, etc.», Mather & Platt ont constaté que la remise en état de l'installation chez Motte entraînerait pour eux une perte d'environ 8.400 F. Il demande si Motte ne serait pas disposé à intervenir pour couvrir en partie cette perte, comme d'autres l'ont déjà fait. Le 17 février, Motte demande une pièce certifiant le rétablissement complet de l'installation exigée par son assureur¹⁹. Répondant positivement, Grasser rappelle le 18 sa demande d'intervention dans la perte. Les 19, 22 et 24 février, Motte et Grasser s'accordent sur un rendez-vous à ce sujet.

Suite à la visite de Grasser à Mouscron le jour précédent, Motte accorde le 27 février une intervention pour un tiers de la perte, soit 2.800 F, dont la facture ainsi que celle des travaux non repris au devis sont à fournir rapidement²⁰. Grasser répond le même jour en signalant que le coût des travaux supplémentaires est de 3.725,45 F et en envoyant sous pli séparé des instructions imprimées pour l'entretien et le fonctionnement de l'installation. Dès le 28 février, Paris envoie des factures de 7.493 F pour le solde de la remise en état, de 3.725,45 F pour les travaux supplémentaires et de 2.800 F pour l'intervention dans la perte. Motte réagit le même jour trouvant discordance entre ce qui a été dit par Grasser lors de sa visite où il estimait les suppléments à 2.200 F. Celui-ci répond le 2 mars en donnant une explication apparemment satisfaisante puisque, Bruxelles rappelant le 26 mars le règlement des trois factures, un chèque de 14.018,45 F est tiré sur Bruxelles le 27 mars, avec accusé de réception le 30 mars. Cependant, un décompte au 31 mars est encore envoyé par Paris le 12 mai. Mouscron répond le 15 qu'il a déjà payé et le 19, Paris s'excuse de son erreur.

Ainsi se terminent les relations par correspondance entre Motte et Mather & Platt pour l'installation du Grinnell commencée en 1914, réparée et terminée en 1919.

Les systèmes de lutte et de protection contre l'incendie.

Dès 1907, une installation de lutte contre l'incendie avait été placée par Pante & Masquelier de Gand. Elle comprenait une pompe à vapeur *Worthington* de 18 mètres cubes de débit placée dans la salle de la machine. Elle faisait office de pompe d'alimentation auxiliaire²¹ des chau-

dières et pouvait être affectée au service d'incendie. Elle était toujours en place lors de l'inventaire général du 4 juillet 1917.

Pour des raisons qui nous sont inconnues, les dirigeants de Motte ont demandé à Mather & Platt le placement du système *Grinnell* avec des sprinklers alimentés par une pompe affectée à ce seul usage.

L'installation complète et définitive est achevée le 3 septembre 1914. Quant à sa remise en état, elle peut être considérée comme terminée courant janvier 1920. Si l'on en croit le devis et le *foreman's final report* de 1914 ainsi que le devis de 1919, elle comprenait au total 1.561 extincteurs répartis dans 23 locaux. Les vannes de contrôle se présentaient selon un double système, l'un et l'autre équipés entre autres d'une «souple d'alarme automatique brevetée avec moteur et cloche pour donner l'alarme et sonner continuellement dès la déclaration de l'incendie». Le système combiné fonctionnait à l'air et une pompe à air ou compresseur d'air venait donner «la pression d'air requise à l'installation». Le système ordinaire fonctionnait à l'eau. Deux sources d'approvisionnement étaient prévues: un bac de 23.000 litres dont la prise d'eau était élevée à 17,50 mètres du sol, dans la partie supérieure de la tour; et une pompe à vapeur décrite plus loin, qui puisait l'eau d'un puits artificiel²².

L'installation du système *Grinnell* est citée comme un tout et pour une valeur de 43.000 F dans l'inventaire du matériel du 4 juillet 1917. Les Allemands n'ont sans doute pas manqué de récupérer les pistons en bronze de la pompe à vapeur comme ils ont réquisitionné les cuivres des sprinklers.

La pompe à vapeur

Dans le premier devis du 27 janvier 1914, puis dans le contrat du 26 mars 1914²³, et encore dans le devis de remise en état du 21 mai 1919, elle est décrite de la manière suivante:

Une pompe à vapeur, modèle «Assureur», à quadruple action, n° III, formant la seconde prise d'alimentation d'eau de l'installation. Cette pompe sera du type horizontal, aura des cylindres de vapeur de 406 mm, des plongeurs de 203 mm, course de 304 mm et sera capable de débiter 2.972 litres par minute. Les pistons en bronze munis de notre système de presse-étoupes brevetés. N.B. Les fondations de la pompe ne sont pas comprises dans ce devis.

Avec ses vannes et accessoires (vannes d'arrêt, d'arrêt de vapeur et de mise en marche, soupapes de retenue et de sûreté, manomètre avec robinet, purgeurs à vapeur) ainsi que ses raccordements au puits par le tuyau d'aspiration, aux vannes de contrôle des extincteurs par le tuyau

de refoulement, à la prise de vapeur, à l'échappement de vapeur et à la vidange, le tout coûte 15.400 F selon le devis de 1919.

La pompe à vapeur n'est peut-être plus tout à fait à sa place originelle. En effet, la machine à vapeur a été enlevée, les transmissions par câbles ont disparu depuis longtemps. La structure des locaux où se trouvaient ces engins et la pompe en question ont été changées. C'est évident quand on compare les plans du début du siècle avec l'état actuel. Des recherches doivent encore être effectuées pour pouvoir suivre ces modifications.

Conclusion

La richesse de la partie «construction et matériel» des archives Motte permet de suivre de très près l'installation du système *Grinnell* et la pompe à vapeur qui l'alimente. La chronique de la correspondance entre deux firmes au début de ce siècle aura peut-être lassé rapidement le lecteur. C'est un procédé qui ne doit pas être répété pour retracer l'histoire d'une entreprise.

Pourtant, ces échanges épistolaires sont exemplaires des relations que peuvent avoir un fournisseur de matériel et son client. Chacune des pièces du dossier révèle tant soit peu l'évolution des discussions, l'avancement de la pose des fournitures, la succession des paiements et même l'organisation des sociétés en question, leur souci du détail, leurs problèmes du moment. Il y manque cependant les discussions verbales entre direction et représentants qui, on le soupçonne dans le cas présent, aplanissent bien des difficultés. C'est notamment le cas lors des pourparlers concernant la participation de Motte dans la perte de Mather & Platt en 1919, une pratique commerciale symptomatique des conditions économiques de l'immédiat après-guerre.

Si plus de septante ans après sa pose, la pompe à vapeur est toujours présente, son devenir dans un site industriel en cours de réhabilitation s'apparentait à la ferraille. Heureusement, un peu de vigilance et surtout la chance, comme trop souvent en pareil cas, ont pu empêcher cette triste fin. Les 16 et 17 novembre, l'équipe du Bois-du-Luc, dépêchée par M. Jacques Liébin²⁴, a démonté la pompe sans dommage, excepté des axes des pistons qui ont dû être sciés, le temps imparti au démontage étant trop court pour opérer une dépose complète. Les pièces ont été transportées le 7 décembre 1992 vers l'Ecomusée du Centre où, une fois remontée, la pompe à vapeur sera visible dans les locaux des ateliers du Bois-du-Luc.

Claude DEPAUW

Notes

- ¹ C. DEPAUW, Les archives de la filature Motte & Cie à Mouscron, dans *Archives et bibliothèques de Belgique*, t. LIX, n° 3-4, *Miscellanea Cécile Douxchamps-Lefèvre*, 1988, pp. 69-77; IDEM, Enquêtes de commodo et incommodo et permis de bâtir à Mouscron (1904-1914), dans *Mémoires de la Société d'Histoire de Mouscron et de la Région*, t. XIV, 1992, à paraître, *Établissement Motte & Cie. Filature de Laine. Mouscron (Belgique). 1907-1957*, (Mouscron), 1957.
- ² Détruite en juin-juillet 1992, elle a été élevée en 1907-1908 sur et en même temps que la bâtisse abritant à l'origine une cave «aux campêches», les opérations d'étirage-calibrage du fil par métiers *gill-box* et de séchage du fil par séchoirs, un réservoir à eau pour les séchoirs recouvrant le bâtiment principal. Je remercie M. Lecomte, directeur technique d'Euromotte, de m'avoir accordé cette autorisation.
- ³ Archives de la Ville de Mouscron, *Archives Motte*, 8.2, bte 96: Grinnell, 6 fardes de 1914 à 1944. Toutes les indications citées ici sont tirées de la première farde couvrant la période du 27 janvier 1914 au 14 décembre 1921. Les dates citées sont celles des courriers et non celles de leur réception ou de leur envoi. Aucun dessin technique descriptif de cette machine n'a été retrouvé pour l'instant. Les autres renseignements sont extraits de la documentation des premières années de l'usine (*Ibidem*, 8.2, bte 1: bâtiments, 1907-1914; bte 2: matériel, 1907-1913). Les prix sont en francs belges de l'époque.
- ⁴ S.D. POTTER, 22 rue de Douai à Paris IX^e (aussi bureau de comptabilité pour l'Europe continentale en 1919); Allan MACBETH, 2 rue Arnould-de-Vuey à Lille; Walton PARKER, 9 rue Parmentier à Roubaix, à partir du 7 août 1914; Alfred SMITH, 2 rue Arnould-de-Vuey à Lille, à partir du 25 avril 1919; V.L. GRASSER & L. LYON, 24 rue des Fripiers à Bruxelles, à partir du 10 mai 1919 (dates des courriers).
- ⁵ Est transmise à Mouscron copie sur papier à lettre à entête rouge et bleue de la «Filature-Teinturerie-Retorderie Motte-Dewavrin. Laines filées pour bonneterie. Retors et bobines pour fabrication. Pelotes et paquets avec vue de l'usine tourquennoise». Elle est un indice des liens étroits que Motte à Tourcoing conservait avec Motte à Mouscron.
- ⁶ Motte a reçu communication de la maison L. & F. Motte Frères, renvoyé à Macbeth le 2 avril.
- ⁷ Alphonse MOTTE-D'HALLUIN (1883-1966), fils d'Alphonse Motte-Jacquart, l'un des gérants fondateurs, avec Antoine Motte-Motte (1895-?), est l'un des dirigeants de la génération suivante. Ils ont vu leurs noms donnés à la place qui s'étend devant l'usine par décision du Conseil communal de Mouscron le 1^{er} juillet 1964.
- ⁸ Des questions de frais de remise à domicile de ces expéditions pour un total de 112,80 F sont évoquées les 11, 23 et 25 juillet. Goole et Hull sont deux ports de l'estuaire de la Humber, sur la côte Est de l'Angleterre.
- ⁹ L'amorce de la tour construite en 1907-1908 a été surélevée en 1914 pour y installer un réservoir d'eau de 25 mètres cubes nécessaire à l'installation du système *Grinnell*. On y apprend que l'épaisseur de ce réservoir est de 125 mm de béton.
- ¹⁰ Déjà apparu dans un courrier du 10 juillet, Parker devient, à partir du 7 août 1914, l'agent local de Mather & Platt. C'est lui qui fait les demandes d'avances au profit des monteurs.
- ¹¹ Fuites aux raccords du réservoir et des tuyaux le 20 novembre; 15 F dûs à Cyrille Keups pour menues réparations le 23 novembre; bris d'extincteur le 25 novembre 1914, dysfonctionnement d'une sonnerie d'alarme le 5 mai 1915. Un service après-vente est donc fourni en pleine guerre par l'agent local Parker.
- ¹² Avances de 450 F à Harry Plant (25 juin, 2 juillet), de 4.000 F à Samuel Horrocks (17, 23, 31 juillet, 4 août), de 4.400 F à William Golden (7, 12, 19 août), de 1.400 F à Bryce Dowthwaite (26 août, 2, 18 septembre).
- ¹³ Dès février 1915, le passage de la frontière franco-belge est interdit par les Allemands et fermé par des fils de fer barbelés (L. MAES, *Histoire de Mouscron*, Mouscron, 1933, p. 188).

- 14 Déjà, le 7 février 1917 est dressé constat par huissier d'une réquisition de cuivre et de l'installation d'une boulangerie. Deux bombes tombent sur l'usine les 23 et 27 juillet. Le 10 août est dressé à titre préventif un inventaire descriptif et estimatif avec état des lieux.
- 15 Louis CARRETTE-DUMONT (1878-1936) fut le premier directeur de Motte.
- 16 Il s'agit de neuf conversations téléphoniques du monteur Horrocks avec Roubaix en juillet et août 1914, de la fourniture de matériaux de construction et de travail ainsi que d'une facture de Prosper Jackson du 4 août 1915.
- 17 Prosper JACKSON, né à Bruges en 1875, installe en 1909 un atelier de chaudronnerie et de tuyauterie en cuivre dans la «rue de la Station détournée», à proximité de l'usine Motte. L'entreprise a été reprise par son fils Prosper, puis en 1954 par Philippe son petit-fils, sous le nom de Chaudronneries et fonderies Philippe Jackson. Elle est encore en activité dans la zone industrielle (C. DEPAUW, Enquêtes...).
- 18 Entre temps, le 19 juin, Bruxelles annonce qu'une caisse d'outillage laissée dans l'usine par un monteur en 1914 sera récupérée; le 21 juin, Mouscron répond que la caisse est toujours là mais qu'elle a été ouverte pendant l'occupation allemande.
- 19 Le 12 avril, Grasser envoie des certificats d'installation, avec accusé de réception le 13. Le 15 mai, Motte demande encore un «certificat descriptif de l'installation du Grinnell», fourni le 4 juin 1920. Le 10 mars, Mouscron avise Bruxelles, qui accuse réception le 11, qu'à la demande des monteurs, deux caisses ont été envoyées par chemin de fer à P. & U. Leurent à Avelgem.
- 20 Ces factures doivent entrer en ligne de compte dans la réclamation que Motte va introduire auprès du tribunal des dommages de guerre.
- 21 La firme Pante & Masquelier avait aussi fourni, en 1907, une pompe centrifuge de circulation, branchée sur la transmission de la machine à vapeur et débitant 190 m³ à l'heure pour alimenter ordinairement les chaudières.
- 22 Mais un réservoir de 300.000 litres devait toujours être à la disposition de la pompe, tandis que le bac à eau de 120.000 litres au dessus du bâtiment du séchoir, à côté de la tour, devait contenir au moins 35.000 litres réservés au *Grinnell*. En y ajoutant les 90.000 litres de la tour en bois du réfrigérant, les 126.000 litres du réservoir au-dessus des chaudières, sans oublier les 25.000 litres du bac de la tour, la réserve exigée est largement atteinte.
- 23 Le *foreman's final report* indique que la pompe a été essayée la première fois le 29 août 1914 et testée à 7 kilos de pression.
- 24 Je remercie MM. Jacques Liébin ainsi que Jean-Claude Haine et son équipe de l'Ecomusée pour leur diligence et leur compétence, et également les services techniques de la ville de La Louvière qui ont effectué le transport. Pour tout renseignement complémentaire sur la filature Motte, s'adresser à M. Claude DEPAUW, *Archives de la Ville de Mouscron*, 49 place Motte, 7700 Mouscron, tél. 056/34.02.48.

LES ARCHIVES DE BAUME-MARPENT

HISTORIQUE

Dès 1834, date à laquelle l'Etat belge décide la construction de chemins de fer en Belgique, la région du Centre se spécialise dans la construction de matériel ferroviaire. Très rapidement, elle acquiert dans ce domaine une notoriété mondiale¹.

Haine-Saint-Pierre, entre autres, connaît un essor industriel phénoménal, grâce à la construction ferroviaire². C'est dans ce contexte de croissance industrielle que s'inscrit, en 1853, l'installation par le docteur Clément Delbèque, de Morlanwelz, d'une fonderie à Baume (Haine-Saint-Pierre). Les «Fonderies de Baume, Delbèque et Cie» sont idéalement situées le long du chemin de fer Mons-Manage.

Devant les perspectives offertes par les marchés nouveaux, la société, spécialisée dans la quincaillerie, se tourne rapidement vers la production de blocs de frein, de boîtes à graisse, de butoirs et de toutes pièces en fonte pour le matériel roulant et fixe de chemin de fer.



Haine-Saint-Pierre, vue générale de l'Usine de Baume, carte postale, s.d.
Houdeng-Aimeries, collections Ecomusée régional du Centre.

En 1871, un jeune ingénieur, Léon Moyaux (1842-1912), donne une nouvelle impulsion à la société. Il obtient, par exemple, en collaboration avec un groupe français, la construction de lignes de chemin de fer en Chine. Il est également le fondateur de la Fédération des Constructeurs de Belgique qui deviendra Fabrimétal après la Seconde Guerre mondiale.

En 1873, la société devient anonyme. Une filiale étend son activité à la fabrication de ponts, charpentes, wagons et essieux montés (Usines et Fonderies de Baume).

En 1881, les marchés étrangers se ferment. La France édicte volontairement une loi qui relève les droits d'entrée sur le matériel roulant (loi Meline). En réaction, les Fonderies de Baume et les Usines et Fonderies de Baume décident de construire un nouvel atelier à Marpent, dans le nord de la France, afin de contourner la législation. L'année suivante, les usines fusionnent pour donner naissance à la société anonyme des Usines et Fonderies de Baume et Marpent.

Les Français ne sont cependant pas dupes. La situation de l'implantation française est précaire suite à une installation onéreuse, à la difficulté d'engager du personnel compétent et au début d'une crise industrielle. Il faudra attendre 1887 pour engranger les premiers bénéfices.

Entre-temps, les résultats globaux de la société restent positifs. Baume et Marpent connaît un succès international.

Les commandes, tant en matériel ferroviaire qu'en charpenterie métallique, affluent. Parmi les grosses commandes du temps, se démarquent entre 1883 et 1885 la construction des ponts d'accès pour la ligne ferrée qui franchit les Alpes par le tunnel du Simplon et, en 1885-1886, les caissons en acier pour la construction des quais du Tibre, à Rome.

En 1893, face aux commandes croissantes, Baume et Marpent installe ses premiers chantiers de montage de wagons, de charpentes et de ponts en Egypte.

L'importance des commandes enregistrées pour de nombreuses sociétés de chemin de fer à l'étranger (la plupart des pays européens sont clients) impose à la société un développement rapide. En 1896, l'opportunité s'offre d'absorber les Ateliers Brison frères, fondés en 1844, à Morlanwelz. A partir de 1910, le siège de Marpent se développe considérablement, spécialement dans le secteur de la construction ferroviaire.



Egypte, vue du pont d'Embabeh sur le Nil, photo, s.d., dans *Baume et Marpent, société anonyme, constructions métalliques* (publicité d'entreprise), Liège, s.d., p. 7.

En 1913, l'entreprise devient la société anonyme de Baume-Marpent. La guerre 1914-1918 ruine la société mais dès 1919, elle reprend sa place sur le marché national et international.

Ce marché s'est toutefois modifié. Le protectionnisme s'est renforcé en Italie et l'Europe centrale est sous l'influence économique allemande. L'exportation s'oriente alors vers les marchés importants d'Amérique du Sud (Brésil, Chili, Uruguay), d'Egypte, du Siam, de la Chine ou de l'Union sud-africaine pour ne citer que les principaux.

Malgré une certaine réduction de son activité pendant la crise économique des années 30, la société ne cesse de s'agrandir et de se moderniser. En 1930, elle occupe 1200 ouvriers. A Haine-Saint-Pierre travaillent une fonderie d'acier, des ateliers de parachèvement, une division chaudronnerie et une section «grosses forges». A Morlanwelz, l'usine comporte des forges, un atelier de parachèvement et de menuiserie, des halls de préparation, de montage, de peinture. Marpent, pour sa part, comprend un atelier de construction, de wagonnage et une aciérie.

En 1944, la région du Centre est victime de bombardements alliés destinés à neutraliser la machine de production et de guerre allemande. Les usines d'Haine-Saint-Pierre sont plusieurs fois touchées par les bombes. Les bureaux de dessins de l'entreprise sont ainsi complètement détruits³.

Suite à la Seconde Guerre mondiale, le marché s'est une nouvelle fois modifié. Les débouchés traditionnels sont fermés (installation de production nationale) ou perdus (situation politique). De plus, de nouveaux concurrents sont apparus (France, Europe de l'est...).

Dans les premières années qui suivent la guerre, la production de la société reste élevée grâce à la réparation des dommages de guerre (ponts, voies ferrées).

Baume-Marpent prend alors des intérêts dans les ateliers de construction métalliques et mécaniques du Brésil et du Congo. La société rachète également son voisin, les Grosses Forges de La Hestre.

En 1953, 4000 personnes travaillent chez Baume-Marpent, société réputée internationalement. A la même époque, hélas, commence également la réduction du marché et donc des commandes, toujours accompagnée de son cortège de restructurations et de fermetures.

En 1955, la division de Marpent est cédée à une société française.

Trois ans plus tard, la presque totalité des activités de la société cessent. Après une tentative de reprise suite à la fusion avec les «Ateliers de Bouchout et Thirion réunis» et, en 1967, avec «Boechoutse Metallfabrieken», la société ferme définitivement ses portes⁴.

LES ARCHIVES DE BAUME-MARPENT

En 1978-79, les archives de Baume-Marpent, ont été transférées en deux étapes au Centre hennuyer d'Histoire et d'Archéologie industrielles (C.H.A.I.)⁵.

Près de 850 négatifs sur verre, plusieurs milliers de plans ainsi que des archives diverses provenant des sièges de Morlanwelz et Haine-Saint-Pierre seront ainsi sauvés – le terme n'est pas trop fort étant donné les dix années passées depuis la fermeture de l'entreprise – de la destruction.

En 1990, grâce à une subvention de la Communauté française, une partie des archives de Baume-Marpent ont pu être inventoriées et classées.

La presque totalité des archives administratives récupérées, 701 portefeuilles de plans techniques ainsi que, dans une moindre mesure, les négatifs sur verre sont ainsi accessibles aux chercheurs et archéologues industriels⁶.

La première section est constituée de 46 boîtes à archives contenant principalement les documents écrits retrouvés parmi les archives transférées à Bois-du-Luc⁷. Le contenu de ces boîtes est très hétéroclite. Certaines ne contiennent que des notes, photographies, dessins

et calculs techniques rassemblés arbitrairement, au fil de leur découverte parmi les portefeuilles de plans⁸. D'autres encore recèlent des notices historiques, imprimées ou manuscrites, sur la société ainsi que des catalogues de production⁹.

D'autres documents, heureusement, s'avèrent beaucoup plus intéressants du point de vue de l'histoire et de l'archéologie industrielles.

Quelques registres de procès-verbaux et de rapports des conseils d'administration de la société ont ainsi pu être inventoriés¹⁰.

Des documents officiels, plans cadastraux, autorisations d'installation ou de raccordement au réseau ferré, occupent également une partie du fonds¹¹.

Les documents sans conteste les plus intéressants de cette section sont ceux relatifs aux commandes. Une importante série d'adjudications et de cahiers des charges occupe plusieurs boîtes. Ces documents concernent la Belgique mais aussi le Congo belge, l'Afrique du Sud, l'Argentine, l'Australie, le Brésil, Ceylan, l'Égypte, la Grande-Bretagne, la Haute-Volta, le Luxembourg, l'Inde et le Pakistan¹³. Par leur caractère officiel, car émanant souvent d'institutions officielles, ces documents expliquent bien des problèmes d'ordre technologique, pratique, économique ou historique que la seule consultation des plans techniques ne résoudrait pas. Sept boîtes à archives renferment enfin une petite partie de la correspondance de l'entreprise avec ses clients¹⁴.

La deuxième section du fonds n° 1 est constituée par 1.706 négatifs sur verre, représentant les différentes réalisations de l'entreprise, matériel ferroviaire ou charpenterie métallique.

Cette collection iconographique a fait l'objet d'un inventaire très sommaire, conservé au sein de la première section du fonds n° 1¹⁵. Il est à noter que ces documents se trouvent dans un état de conservation déplorable. Un important travail de restauration s'imposera prochainement afin de sauver ces négatifs de la disparition.

Une imposante collection de 701 portefeuilles de plans techniques a été inventoriée dans la troisième section du fonds n° 1¹⁶. Ceux-ci ne constituent qu'une portion, évaluable au tiers, de l'ensemble des archives de Baume et Merpent qui ont été transférées à Bois-du-Luc. Des centaines d'autres portefeuilles et de rouleaux de plans attendent toujours un classement, espérons-le, prochain.

Les portefeuilles inventoriés contiennent exclusivement des plans techniques, originaux, calques, bleus ou sépias, accompagnés de légendes plus ou moins détaillées. Ces plans proviennent des diffé-

rents bureaux de dessin technique de l'entreprise ou sont des copies fournies sur demande par les clients potentiels, partenaires industriels ou détenteurs de brevets. Les plans les plus anciens remontent à 1885¹⁷, les plus récents à 1956¹⁸.

Cet ensemble de plans représente plusieurs centaines de milliers de documents, de valeur très inégale. Quelques portefeuilles dépassent les deux cent plans. Certains plans se contentent cependant de décrire les écrous et boulons nécessaires à telle ou telle pièce.

De même, les légendes des pièces nécessaires aux productions occupent une place importante au sein de ce fonds, sans présenter de réel intérêt historique.

Il n'en reste pas moins que dans l'ensemble, les plans illustrant les productions de l'entreprise sont riches d'enseignements sur les techniques de construction métallique et ferroviaire, l'architecture et l'esthétique industrielles. De plus, les cartouches des plans, par la mention des clients, permettent de mesurer l'expansion et la réputation de Baume et Merpent dans le monde.

Le contenu des portefeuilles est lui aussi fort variable.

Tantôt les portefeuilles contiennent les plans relatifs à une même commande, parfois répartie sur plusieurs d'entre eux.

Tantôt, ils s'occupent d'un même type de production, ou de client. Ils peuvent aussi n'être qu'une collation hétéroclite de plans de toute époque, réutilisables pour tel ou tel projet.

Ce type de portefeuille s'avère parfois très intéressant car permettant de mesurer l'évolution technologique dans les différents domaines visés par les plans.

Conséquence inévitable des modalités du transfert des archives à Bois-du-Luc, les portefeuilles ont été inventoriés arbitrairement, sans tenir compte du classement originel, aujourd'hui disparu, et sans réel souci de regroupement thématique.

Ce classement thématique sera l'objet de la seconde étape du sauvetage des archives de Baume et Merpent, après que les documents non inventoriés l'aient été.

Les documents du fonds n° 1 sont actuellement conservés dans deux caves, sur des étagères métalliques, permettant une ventilation permanente autour des documents et expressément conçues à cet effet par le personnel de l'Ecomusée régional du Centre. Un inventaire détaillé de ce fonds permet au public érudit une consultation facile de ces archives particulièrement riches en ce qui concerne l'histoire industrielle de la région du Centre.

TABLEAU TYPOLOGIQUE DES PRODUCTIONS

RÉALISATIONS	QUANTITÉ D'ÉTUDES
Matériel ferroviaire	
Locomotives diverses	10
Automotrices et autorails	39
Tenders	13
Voitures et fourgons	103
Wagons divers	140
Tramways	16
Châssis	11
Bogies	17
Trains de roues	28
Boîtes à huile	19
Freins	8
Voies et appareils de voies	20
Matériel ferroviaire divers	30
Total du matériel ferroviaire	454
Charpenterie métallique	
Bâtiments industriels	74
Charbonnages	33
Bâtiments civils divers	28
Bâtiments militaires	6
Gazomètres, réservoirs et pylônes	44
Ponts	115
Quais, jetées, barrages, écluses	13
Total de la charpenterie métallique	313
Divers	
Machines industrielles	43
Grues	8
Treuil et moteurs	11
Total divers	62

Il serait vain de vouloir énumérer ici toutes les ressources de ce fonds. Le contenu exhaustif de ces portefeuilles est beaucoup trop varié pour être exposé dans cet article de présentation. Quelques exemples bien choisis de réalisations de Baume et Marpent rencontrés au gré des portefeuilles de plans mettront l'accent sur l'intérêt du fonds n° 1. La répartition statistique des réalisations et géographique des clients de Baume et Marpent, d'après les archives inventoriées, sera également abordée¹⁹.

Les totaux repris dans le tableau ci-dessous ne correspondent pas au nombre de portefeuilles contenant ces types de réalisation (un même portefeuille peut contenir les plans de plusieurs locomotives, il ne comptera que pour une seule unité dans le tableau).

Que ressort-il de cette courte analyse statistique? Une première constatation concerne la prépondérance des réalisations ferroviaires dans la documentation constituant le fonds n° 1. Près de 65% des portefeuilles touchent à ce secteur d'activité. Encore faut-il distinguer, parmi ces réalisations, le matériel fixe du matériel roulant. Le matériel ferroviaire roulant est présent dans 321 portefeuilles (45% de l'ensemble), principalement sous la forme de plans de wagons et voitures. A cette production, il est permis d'adjoindre les plans relatifs à la construction de ponts-rails commandés par différentes sociétés de chemin de fer (31 portefeuilles). Il est vrai que la construction ferroviaire fut un des objectifs premiers de la société lors de sa création.

De plus, une collection de portefeuilles, transférée dans la cave n° 10 de Bois-du-Luc, contenait uniquement des documents concernant le matériel ferroviaire, national et international à l'exception de deux dossiers regroupant des plans de charpentes métalliques²⁰.

Outre la SNCB, principal client en matière de construction ferroviaire (12% des portefeuilles), la South African Railways apparaît à de nombreuses reprises dans les archives (21 dossiers soit 2% de l'ensemble).

Une série de portefeuilles concerne également la fabrication de pièces essentielles au matériel roulant de chemin de fer tel que les bogies, trains de roues, freins ou boîtes à huile (74 portefeuilles soit 9%).

Autre secteur d'activité bien présent dans le fonds n° 1, les réalisations que l'on pourrait rattacher à la charpenterie métallique occupent 313 portefeuilles (44%). Baume et Marpent fabriquait bien entendu les charpentes de ses propres locaux industriels. Elle fabriquait également des bâtiments pour d'autres sociétés, tant belges, La Providence par exemple, qu'étrangères, les ateliers de Port Saïd, en Egypte, comme autre exemple.

Dans le domaine civil, signalons comme preuve de la réputation de Baume et Marpent dans le domaine de la charpenterie métallique, la construction, dans les années 50, de la basilique du Cinquantenaire d'Elisabethville, au Congo belge²¹.

De très nombreuses sociétés de charbonnage belges ont également recouru à Baume et Marpent pour la réalisation de leurs bâtiments, principalement de leurs châssis à molette²². Un autre type de réalisations industrielles semble avoir été la spécialité de Baume et Marpent: les réservoirs et gazomètres. La compagnie pétrolière Shell fait partie, à ce titre, de ses bons clients²³.

Enfin, un domaine dans lequel la réputation de Baume et Merpent n'est plus à faire est celui de la construction de tous types de pont : pont-rail, pont-route, pont-tournant, pont-levant, pont-basculant, pont-roulant. 16% des portefeuilles du fonds n° 1 concernent ce type de réalisation. Outre le célèbre pont d'Embabeh, sur le Nil, en Egypte²⁴, Baume et Merpent a construit des ponts sur les cinq continents.

Cela nous amène à parler de l'origine géographique des clients de Baume et Merpent, du moins de ceux présents dans le fonds n° 1. Comme l'introduction historique l'a déjà signalé, l'expansion de Baume et Merpent dans le monde fut considérable. Les portefeuilles inventoriés sont éloquentes à ce sujet. Outre la Belgique, soixante-quatre pays sont les auteurs de commandes à Baume et Merpent.



Bruxelles, tanks à pétrole de la société Shell, photo, s.d. dans Baume et Merpent, société anonyme, constructions métalliques (publicité d'entreprise), Liège, s.d., p. 7.

Outre l'ensemble de l'Europe largement présente dans les commandes, on notera des portefeuilles de plan concernant l'Amérique, du sud comme du nord, l'Afrique, noire, blanche et maghrébine, l'Asie, proche et moyen orientale ainsi que l'Australie.

La quantité de commandes destinées au Congo belge est le fait des liens privilégiés qui unissent la colonie à la métropole mais aussi de l'exploitation, à Elisabethville, des ateliers Baumaco, émanation de Baume et Merpent, spécialisée surtout dans la charpenterie métallique.

Il a déjà été question des excellentes relations entretenues entre Baume et Marpent et la South African Railways qui expliquent le nombre de dossiers concernant l'Afrique du Sud.

L'Amérique du Sud, le Brésil, le Chili et l'Argentine principalement, disposent d'un important réseau ferroviaire dont une bonne partie, voies, ponts, matériel roulant, est originaire d'Haine-Saint-Pierre. Les portefeuilles concernant ces pays en témoignent.

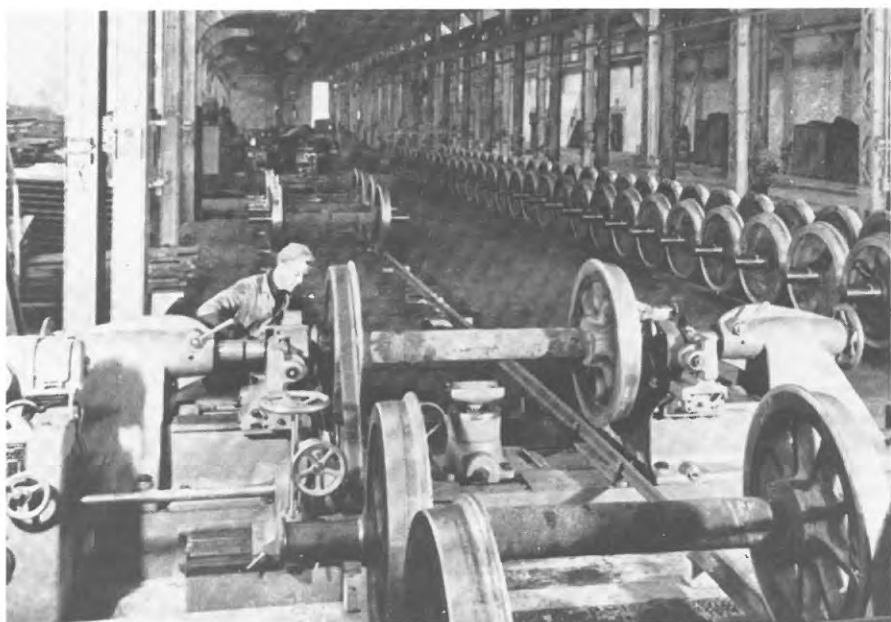
Enfin, le client étranger le plus important est l'Egypte (83 portefeuilles) où Baume et Marpent possède une division. L'Egypte était alors véritablement truffée de constructions métalliques (Le Caire, Port-Saïd), de ponts (Embabeh, Kafr et Zayat) et de convois ferroviaires fabriqués à Haine-Saint-Pierre.

TABLEAU DES COMMANDES PAR PAYS

PAYS	COM.	PAYS	COM.
Afrique du Sud	27	Lettonie	1
Allemagne	4	Liban	1
Algérie	1	Luxembourg	13
Argentine	45	Madagascar	1
Australie	7	Madeire	1
Autriche	1	Madras	1
Birmanie	1	Mandchourie	1
Brésil	18	Maroc	17
Bulgarie	3	Mexique	2
Chili	7	Nigéria	2
Chine	14	Norvège	2
Cameroun	1	Nouvelle-Zélande	1
Colombie	8	Pakistan	1
Congo Belge	42	Palestine	1
Congo Français	1	Pays-Bas	8
Danemark	3	Panama	1
Egypte	83	Portugal	13
Espagne	5	Rhodésie	3
Ethiopie	7	Roumanie	4
Finlande	1	Sénégal	5
France	46	Siam	8
Grande Bretagne	10	Soudan	1
Grèce	7	Suède	3
Guatemala	1	Suisse	3
Hongrie	2	Togo	2
Inde	10	Tunisie	1
Indochine	5	Turquie	7
Indonésie	1	Tchécoslovaquie	1
Irak	2	Uruguay	5
Iran	3	URSS	2
Irlande	1	USA	3
Italie	6	Yougoslavie	1



Haine-Saint-Pierre, vue des bureaux de dessin, photo, s.d., dans *Baume et Marpent, société anonyme (prospectus publicitaire)*, Liège, s.d., p. 17.



Haine-Saint-Pierre, hall d'usinage des trains de roues, photo, s.d., dans *Baume et Marpent, société anonyme (prospectus publicitaire)*, Liège, s.d., p. 27.

Grâce à cette documentation, relativement peu connue des historiens, tant amateurs que professionnels, il est possible de mesurer l'importance et la notoriété mondiale qu'a atteinte la région du Centre, il y a quelques décennies à peine. La maîtrise technique, la productivité élevée, le dynamisme industriel sont autant de facteurs mis en valeur à l'examen de ces sources.

Ces exemples sont éloquentes pour prouver l'intérêt d'un tel fonds. L'histoire et l'archéologie industrielles contemporaines sont impensables sans de tels documents. Pourtant, ils sont encore trop nombreux à dormir, non classés, quand ce n'est pas à disparaître sous l'action des démolisseurs, dans nos entreprises, ouvertes ou fermées. Il est temps, grand temps, de s'y intéresser pour que ne meure pas un pan entier de notre passé²⁵.

Eric WARTE,
Historien attaché à l'Ecomusée régional
du Centre (Bois-du-Luc)

Notes

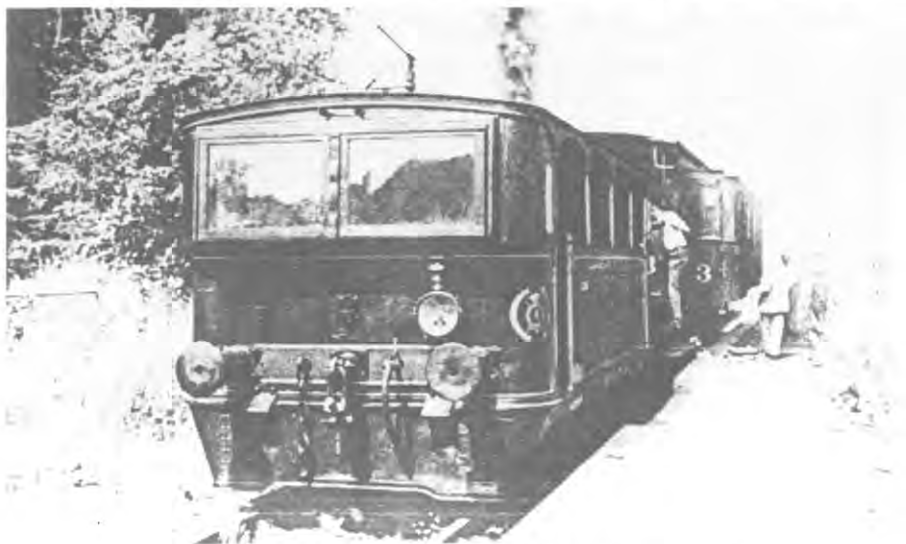
1. *Le Centre, une région économique hier, aujourd'hui, demain*, Haine-Saint-Pierre, 1979, pp. 46-50.
2. Haine-Saint-Pierre sera le berceau de plusieurs sociétés spécialisées dans la construction ferroviaire. Outre Baume et Marpent, citons : la Compagnie centrale de Construction, les Acières de Haine-Saint-Pierre et Lesquin, les Chaudronneries et Fonderies de Mariemont, les Forges et Laminoirs de Baume, les Forges, Usines et Fonderies, les Grosses Forges et Usines de La Hestre, les Usines et Boulonneries de Mariemont.
3. G. PLACE, P. VANBELLINGEN, *Les bombardements alliés de 1944 dans le Centre*, Haine-Saint-Pierre, 1978, pp. 43-72 (Cercle d'Histoire et de Folklore Henri Guillemain de La Louvière, vol. 14).
4. Divers ouvrages ont permis la réalisation de ce bref historique. Citons : *Baume et Marpent, Forges, Fonderies et Ateliers de Construction*, Bruxelles 1910.
Baume et Marpent, Usines et Fonderies, S.A., Haine-Saint-Pierre et Marpent, s.l.n.d.
Baume et Marpent S.A. (Haine-Saint-Pierre, Morlanwelz, Marpent), Liège, s.d.
Le Centre archéologique, folklorique, industriel, commercial, artistique et scolaire, La Louvière, 1930, p. XIV.
R. DEHAEN, G. PLACE, *Baume et Marpent (1853-1956)*, dans *Nos industries au passé*, Haine-Saint-Pierre, 1981, pp. 73-96 (Cercle d'Histoire et de Folklore Henri Guillemain de La Louvière, vol. 16).
Quelques notices historiques ont été rédigées par des membres du personnel de la société (Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 3, n° 7-11).

5. J. LIEBIN, «Le sauvetage de notre passé industriel, Baume et Marpent» dans *C.H.A.I. Contact*, n° 2, Haine-Saint-Pierre, 1978, pp. 3-6.
6. C. PARMENTIER, E. WARTE, *Archives de Baume et Marpent, inventaire du Fonds n° 1*, Houdeng-Aimeries (Bois-du-Luc), 1990 (inventaire dactylographié).
7. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 1-46.
8. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, b. 9, 30-36.
9. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, b. 6-7.
10. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, b. 1-2.
11. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 3-5.
12. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 10-12.
13. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 15-25.
14. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 37-43.
15. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 8.
16. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 1-700.
17. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 14, 311.
18. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 115, 129, 202, 214, 264, 309, 341, 473, 546, 554.
19. Etant donné qu'un même portefeuille peut contenir des réalisations différentes, un pont et un wagon, par exemple, ou des clients d'origines géographiques diverses, il ne faut pas s'étonner de trouver des totaux supérieurs au nombre total de portefeuilles du fonds n° 1.
20. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 270-415, 417-579-612 bis.
21. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 4.
22. Les sociétés de charbonnages de Maurage, Hainaut-Hautrage, Monceau-Fontaine, Auvélais, Res-saix, Anderlues, Fontaine-l'Évêque, Hensies, Bois-du-Luc, Rieu du Cœur, Quatre Jean du Queue de Bois, de la Grande Bacnure, de Houthalen, Helchteren-Zelder, Beeringen, Limbourg-Meuse, Wint-erslag font partie des clients de Baume et Marpent.
Mais la société charbonnière sans conteste la plus fidèle à l'entreprise de Haine-Saint-Pierre est celle de Mariemont-Bascoup, qui apparaît à seize reprises dans les portefeuilles (Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 58, 63, 72, 118, 202, 233, 262, 372, 523, 621, 628, 636, 637, 638, 650, 693).
23. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 39, 94, 149, 221, 254, 357.
24. Bois du Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, p. 267, 647.
25. Les archives de Baume et Marpent sont accessibles aux chercheurs, du lundi au vendredi, de 8h30 à 16h, à l'Ecomusée régional du Centre, Centre permanent des Ateliers du Bois-du-Luc, rue Saint-Patrice 2b, 7110 Houdeng-Aimeries (Bois-du-Luc), tél. 064/28.20.00.

Vers un musée des anciens tramways à Thuin

Afin que les nouveaux trams hypersophistiqués ne fassent pas oublier leurs ancêtres chargés d'histoire, les membres de l'«Association pour la Sauvegarde du Vicinal» (= ASVI) de Thuin passent, depuis quelque vingt ans leurs loisirs à réparer ces vieux trams de jadis.

Le tout a commencé en 1972, quand des passionnés du chemin de fer vicinal se sont émus de la vente des dernières motrices anciennes. Ils se sont promis de les racheter et de les restaurer. C'est ainsi que l'ASVI a récupéré plusieurs motrices au prix de mitrilles à l'ex-SNCV, mais nos bénévoles ont poussé leurs investigations plus loin — si l'on peut dire — en arrivant même à sauver des voitures transformées en abris de jardin; un de ces véhicules de fabrication belge a même été rapatrié de Belgrade (ex-Yougoslavie), une acquisition nécessitant la mise en place d'un convoi exceptionnel sur une distance de 1.800 kilomètres. C'est ainsi qu'a pu être reconstituée une collection remarquable de 42 vieux véhicules, à traction équestre, à vapeur ou électriques, de la fin du siècle passé à 1950 environ: un travail qui a requis une documentation et des connaissances techniques très poussées, mais qui a permis aussi d'exploiter la ligne Lobbes-Thuin en site propre, et cela à des fins touristiques dans un cadre magnifique.



«Louise», une machine à vapeur qui a récemment repris du service.

Grâce aux dons et aux cotisations des membres, l'ASVI parvint à faire face à ses besoins, quand la régionalisation du pays vint causer une situation nouvelle. Il faut savoir, en effet, que la principale collection de véhicules vicinaux était située à Scheepdaal, en Flandre. Nonobstant une demande de classement de tous ces véhicules par l'Exécutif flamand, la régionalisation eut bien lieu et permit à l'ASVI de faire revenir chez nous, en mai 1992, des voitures ayant servi en Wallonie. Mais où installer ces dernières? Momentanément au dépôt des trams de Gosselies. Mais le site n'était pas propice. L'idée germa tout naturellement de créer un musée à Thuin. Avec l'aide de la ville, de la Société régionale wallonne des Transports (= SRWT), de la Communauté française et de la Région wallonne, l'ASVI décida en août 1992 d'établir un «Musée des anciens trams» – un des plus importants d'Europe – sur le site de l'ancienne gare de Thuin-Ouest. La première phase du projet, dont le coût s'élève à quelque trois millions de francs, est en cours de réalisation. Le bâtiment, doté de trois voies de 35 mètres, constituera en quelque sorte le hall d'exposition temporaire. Dès que le second module, aux dimensions nettement plus imposantes, sera construit, l'entrepôt actuel deviendra l'atelier permanent de l'ASVI.

L'inauguration du «Musée des anciens trams» de Thuin est prévue pour 1995. En cas d'échec, les candidats acquéreurs sont déjà connus: le député Amand Dalem créerait bien un musée vicinal à Rochefort; d'autres associations sont intéressées, le musée des Transports urbains de Liège, par exemple. Cela signifierait la fin de vingt ans d'efforts pour l'ASVI et un patrimoine industriel et culturel quitterait définitivement la région de Charleroi.

J.P.H.

Emile Chavepeyer (1893-1959), photographe du Pays de Charleroi

Il y a une dizaine d'années, lors de l'exposition consacrée à «La photographie en Belgique dans les années 30» (Charleroi, février 1982), Georges Vercheval, le dynamique directeur de l'actuel Musée de la Photographie de Charleroi, eut la joie de redécouvrir l'œuvre d'Emile Chavepeyer grâce, entre autres, aux photos et clichés conservés par le fils de ce dernier. Ce fut pour G. Vercheval une véritable révélation. Il était temps, dès lors, de présenter au public un personnage trop vite oublié et qui pourtant marqua son époque par l'originalité de sa production, aussi brève fût-elle. C'est désormais chose faite sous la forme d'un petit ouvrage bien pensé dû à Catherine Mayeur¹.

Emile Chavepeyer naquit à Châtelet le 14 novembre 1893. Dès 1909, il devient, comme ses deux frères, peintre en bâtiment dans l'entreprise familiale que dirige son père. Mais lorsque la guerre éclate, les commandes ainsi que les matériaux font cruellement défaut. Emile est sans travail. Mais dès 1915, les Allemands rendent obligatoire à tous les Belges le port de la carte d'identité avec photographie. Emile, qui possédait un appareil 9 x 12 de touriste assez quelconque, se met dès lors à photographier et à se faire une clientèle. Très vite, il prend goût à ce nouveau métier: à la fin de la guerre, il va même se perfectionner à Bruxelles puis à Paris, où il travaille comme opérateur photographique. En 1922, il ouvre avec son frère Albert un studio à Châtelet et se spécialise dans le portrait, mais ses débuts semblent assez modestes puisqu'il ne possède pas encore d'atelier de pose, les clients se faisant portraiturer dans la cour, devant un châssis peu stable... «Les clichés, nous dit Catherine Mayeur, sont conventionnels et les retouches accentuent souvent la mièvrerie de poses trop apprêtées»². Mais dès 1925, Albert quitte Châtelet pour poursuivre son métier de retoucheur à Liège parallèlement à ses premiers travaux de dessinateur publicitaire. Quant à Emile, il agrandit son commerce et est cette fois reconnu dans sa ville: il photographie les communiant, les jeunes mariés, de même (déjà!) que des machines «in situ»; c'est son gagne pain. Mais la photographie commerciale ne le satisfait guère; il trouve cet emploi monotone; il veut plus et surtout plus de créativité.

C'est en 1926 que Chavepeyer découvre la photographie en tant que moyen d'expression. Comme beaucoup d'artistes en Europe à cette époque (de Fernand Léger à Germaine Krull), l'industrie le fascine. Les paysages de la région de Charleroi, avec ses charbonnages

et ses aciéries flamboyantes vibrant d'une activité intense sont pour lui une matière brute qu'il va modeler selon ses aspirations.

Au moment où il réalise ses premières photos créatives, Chavepeyer se fixe un programme : « Je vais m'efforcer à magnifier le geste du travailleur manuel et à faire ressortir l'âpre beauté et parfois aussi la tendre poésie et l'humour des gens et des choses de chez nous. Ce sera ainsi un art régionaliste. A ce point de vue, ma région essentiellement industrielle offre une mine inépuisable de sujets, depuis les travailleurs de la houille, du fer, du verre et de la pierre jusqu'aux gagne-petit qui vivent en marge de ces métiers. A côté de ceci, des sites caractéristiques du Pays Noir voisineront avec des types sociaux communs à toutes les agglomérations industrielles ou urbaines »³. Les premières œuvres connues, des paysages industriels, s'inscrivent parfaitement dans cette thématique, ses photographies visant à révéler la beauté souvent inattendue des situations les plus banales de la réalité quotidienne. Si, initialement, seuls les sites façonnés par l'homme attirent l'attention de Chavepeyer, par la suite l'action des ouvriers et ouvrières saisis au cœur même de l'effort l'intéressera également. « Proches du documentaire social, ses photographies n'expriment toutefois pas la personnalité de ces femmes, de ces enfants. Chavepeyer substitue le type à l'individu, scrute le particulier pour s'élever à l'universel »⁴. C'est que, chez Chavepeyer, « les formes, même si elles restent représentatives, situent en somme le sujet bien au-delà des apparences de l'espace et du temps »⁵, encore que le travail autour des charbonnages lui inspire une vision plus directement dramatique. Autre grand thème de prédilection de Chavepeyer, qui traverse toute son œuvre : la Sambre, non pour elle-même, mais pour ses haleurs, ses débardeurs et ses dragueurs. Ici encore, à partir de la réalité quotidienne, notre homme transcende les personnages et les objets. Peut-on, dès lors, parler dans le cas présent d'abstraction concrète, signe de quiétude et d'abandon ?

Personnalité inclassable dans la mouvance artistique de son époque, tantôt réaliste, tantôt esthétisant, voire symboliste et, en tout cas, beaucoup plus que régionaliste, Chavepeyer va ainsi prendre, entre 1926 et 1933, d'innombrables photographies « industrielles » ou autres⁶. D'emblée, ses œuvres sont appréciées par le public et par la presse ; il expose – soit à titre personnel, soit sur invitation, soit collectivement – tant à l'étranger (Paris, Amiens, Béthune, Madrid, Edinbourg, Chicago) qu'en Belgique et est souvent « nommé », comme on dit aujourd'hui. Et pourtant en 1933, Chavepeyer abandonne pratiquement toutes nouvelles prises de vues artistiques, mettant ainsi un terme à une carrière trop brève.



La causette (1930; tirage de 1968).

Pourquoi pareille décision? C'est que la création photographique, pour stimulante qu'elle soit, ne permet pas à son auteur de subvenir à ses besoins familiaux – il aura six enfants – ni financiers. De plus, son dévouement sans calcul aux cercles artistiques de sa région et un certain découragement peuvent expliquer sa carrière trop brève. Depuis 1926, en effet, il se désintéresse de son commerce, qui périclité. Une certaine négligence aussi, due à son tempérament d'artiste et à son mépris de l'argent, provoqua, durant ces années, le déclin de son magasin. Ses amis lui reprochent même son indifférence au succès et son manque de méthode, qui lui fait perdre sa clientèle. De surcroît, la crise des années trente n'arrange rien. Force est donc, pour Chavepeyer, d'abandonner ses activités personnelles pour pouvoir nourrir sa famille. En 1934, il ouvre un studio à Charleroi et reprend, sans enthousiasme, son métier de photographe commercial, gardant toujours le rêve de refaire de la photo d'exposition. Emile Chavepeyer décède à Charleroi le 7 mai 1959. Le rêve est brisé, il n'aura duré que sept ans.

Jean-Pierre HENDRICKX

Université Catholique de Louvain
(Louvain-la-Neuve)

Notes

- ¹ Catherine MAYEUR, *Emile Chavepeyer, 1893-1959*. Introduction de Georges VERCHEVAL. (Mont-sur-Marchienne), Musée de la Photographie et Archives de Wallonie, 1987. In-8 oblong, 79 p.
- ² Ibid. p. 15; mais C. Mayeur d'ajouter: «Lorsqu'Emile photographie ses amis, artistes et écrivains, ses portraits témoignent cependant de qualités psychologiques et esthétiques. Par leur sobriété, ils contrastent avec les photographies à vocation commerciale».
- ³ Lettre au critique d'art de la revue *Les artistes d'aujourd'hui* en date du 12 octobre 1928; lettre citée par C. MAYEUR, *op. cit.*, p. 27. A rapprocher du contenu du début de cette lettre ce qu'écrira, quelque vingt ans plus tard, Chavepeyer: «Est-il rien de plus noble, de plus fécond que le geste du travailleur? Combien de gens cependant ne perçoivent dans ce mouvement répété que la fatigue qu'il engendre. Mais à côté de ces aveugles, des privilégiés savent que ce geste si fatigant est aussi utile et beau et, lorsque vaillamment accompli, il arrive à son paroxysme, il atteint une grandeur allant jusqu'à la sublimité» (E. CHAVEPEYER, *La photographie dans le domaine de l'éducation et des loisirs*, dans *Education et loisirs*, n° 100, La Louvière, juin 1946, p. 31, cité par C. Mayeur, *op. cit.*, p. 60).
- ⁴ C. MAYEUR, *op. cit.*, p. 30.
- ⁵ Ibid., p. 30.
- ⁶ Signalons que le Musée de la Photographie de Mont-sur-Marchienne possède la partie essentielle du fonds Emile Chavepeyer, grâce à une acquisition et au don important consenti par la famille. Il s'agit de quelque deux cents photographies, de près de quatre cents négatifs, de quelques lettres et autres documents.

C'est à voir

«The Ironbridge Gorge Museum», Shropshire (G.B.)

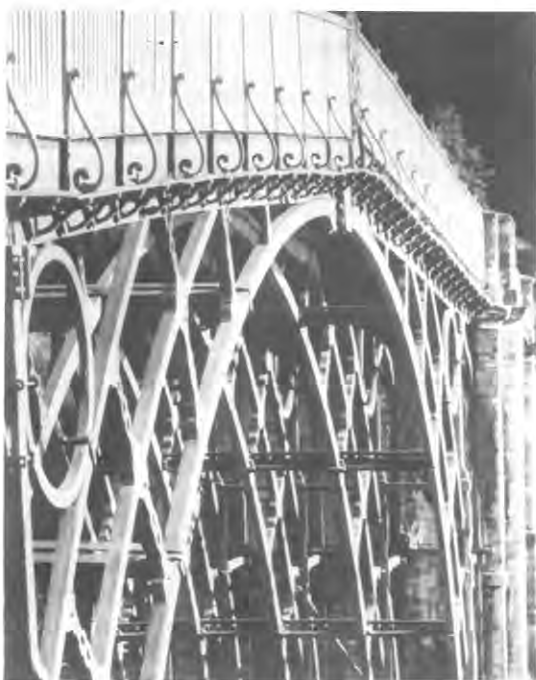
Il suscite l'admiration, comme si c'était une des merveilles du monde écrivait Lord Torrington lors de son passage à Ironbridge en 1784. Encore aujourd'hui, le pont de fer fascine tant par la légèreté de sa grande arche que par la beauté de la gorge de la Severn qu'il enjambe. Et quand on sait qu'il est le premier pont métallique de l'histoire, célèbre au point d'avoir donné son nom au village qu'il dessert, l'admiration se double de respect. Le monde moderne naquit ici il y a plus de 250 ans. Ironbridge est le berceau de la Révolution industrielle; y furent fabriqués les premiers rails métalliques, les premières roues métalliques, le premier bateau métallique et même la première locomotive à vapeur!



Le pont de Ironbridge. Photo Thoc, 1992.

En cette fin du XX^e siècle, à l'exception d'une petite centrale électrique au charbon, l'activité industrielle s'est éteinte dans cette région et a fait place à une nouvelle «industrie», celle du tourisme culturel. Les Anglais excellent en cette matière et le juste ton de la mise en valeur de leur patrimoine est, à tous égards, exemplaire. Ironbridge Gorge Museum comprend quatre villages et sept musées répartis sur un site de 9 km²; son fil conducteur est la Severn et son point d'orgue le fameux pont.

Moulée en 1779 dans la forge d'Abraham Darby, l'arche du pont a une portée de 30,60 m. La charpente métallique est constituée de cinq fermes cintrées dont seuls les intrados des clés sont tangents au sommet du tablier. Ce tracé, sans doute hérité de celui des ponts de bois, combiné avec les petites sections des pièces, donne à la silhouette du pont légèreté et transparence. A l'extrémité sud du pont, l'ancien bureau de péage (*Toll-house*) abrite un musée consacré au pont, tandis qu'au nord se dresse le village d'Ironbridge construit à partir de 1780.



La structure métallique du pont, détail.
Photo Thoc, 1992.

Un peu en amont, un entrepôt aux fenestragés néo-gothiques construit dans les années 1840 par la Coalbrookdale Company, est transformé en *Museum of the River and Visitor Centre*. On y découvre de nombreuses vues anciennes et une grande maquette de la vallée telle qu'elle se présentait en 1796. Dans le village de Coalbrookdale, longé par un long viaduc de chemin de fer, la grande usine est devenue le musée du fer et de l'acier (*Museum of Iron*). Ce parcours dans le temps, de la préhistoire à nos jours, est illustré par un nombre incroyable d'objets – du fer à repasser à la locomotive – et des maquettes animées. Quelques pièces d'art telles que des fontaines ou du mobilier métallique moulé et peint retiennent particulièrement l'attention.

Face au musée du fer, la «relique» du site est conservée sous une structure pyramidale: c'est le fourneau où Abraham Darby mit au point en 1709 la technique de la fonte du fer au coke au lieu de charbon de bois. De ce fourneau sortirent notamment les pièces du pont de fer. Surplombant Coalbrookdale, la maison construite par les Darby au début du XVIII^e siècle (*Rosehill House*) présente l'histoire de cette famille de Quakers, ses propriétés et sa vie quotidienne.

En aval de Ironbridge, le village de Coalport comporte deux musées importants. Le *Blists Hill Open Air Museum* présente sur près de 25 ha un village victorien avec ses magasins, maisons et ateliers. Tout y est reconstitué jusqu'au bruit des machines à vapeur et l'odeur des chandelles dans une manufacture de bougies. Les magasins et pubs sont, bien entendu, en activité. Le second musée est le *Coalport China Museum*, occupant les anciennes manufactures de porcelaine et exposant les techniques de fabrication et les collections créées en cet endroit entre 1790 et 1926. Plus loin, le *Tar Tunnel* creusé dans le flanc de la colline, mène à des sources de bitume naturel exploitées dès 1785. Dans le village voisin de Jackfield, le *Jackfield Tile Museum* expose les productions de deux des plus importantes usines de carrelage du monde : Maws et Craven Dunhill. Dans les bâtiments de cette dernière, sont conservés les ateliers de production et une collection kaléidoscopique de carreaux décoratifs datant des années 1850 à 1960.

A lui seul, le pont vaut le détour mais cette vallée-musée peut retenir le visiteur pendant plusieurs jours tant est varié l'éventail des productions industrielles. Chaque musée possède son *shop* riche en livres et souvenirs divers, ainsi que son restaurant où le thé est servi à toute heure du jour. Le Ironbridge Gorge Museum est un *must* qui s'adresse à un public bien plus large que les seuls amateurs de vie et d'archéologie industrielles. L'ensemble appartient d'ailleurs au Patrimoine mondial.

Thomas COOMANS

Situé à côté de Telford, à 41 km de Birmingham et 25 km de Shrewsbury. Ouvert tous les jours de 10 à 17 h (18 en été). Nombreuses possibilités de parking. Il existe une formule avantageuse de « passeport ticket » qui donne accès à tous les musées.

Protection

○ Une convention UNESCO de 1972 concernait la protection du **patri-moine mondial** culturel et naturel. Elle n'a pas encore été ratifiée par la Belgique. Il n'empêche qu'au niveau de la Région wallonne, le Ministre R. Collignon s'est chargé de relancer le processus de ratification. Dans cette optique, il a demandé à la Commission royale des Monuments, Sites et Fouilles de lui proposer une liste de monuments et/ou de sites susceptibles d'une inscription de cette nature.

Parmi les biens immobiliers «incontournables» de la première liste se trouvent les ascenseurs hydrauliques du Canal du Centre (en instance de classement). Une liste complémentaire suggère également la candidature du Grand Hornu (en instance de classement).

○ A l'occasion du Congrès des cercles de la FAHB, qui s'est tenu à Liège en août 1992, a été, au sein de la section d'Archéologie industrielle présidée par M. A. Liébin, (re)soulevée la question de l'inventorisation et du sauvetage du **gros outillage** sur nos sites industriels. La question est d'autant plus brûlante que l'ouverture des frontières en 1993 dans le cadre du grand marché européen, risque de permettre, en ce domaine comme en bien d'autres, des «fuites» via l'exportation.

Certes, l'Administration de la Communauté française est déjà en train de préparer à cet égard un décret sur **l'exportation** des œuvres du patrimoine mobilier, de manière à éviter un transfert abusif, voire frauduleux, et non contrôlé, des biens culturels entre les pays européens. Il convient, notamment, de prévoir qu'une «déclaration» soit adressée à l'autorité compétente, de laisser à celle-ci une opportunité d'acquisition ou de préemption, d'organiser un système de sanctions contre les délinquants ou d'incitants favorables à la conservation sur le territoire des biens en cause.

Au stade actuel, en effet, la vision de la culture dans nos catégories douanières reste strictement conventionnelle; elle ne fait guère de place aux productions industrielles et scientifiques, ou n'envisage qu'à peine le cas des archives privées, notamment d'usines et d'entreprises (alors qu'en d'autres pays, leurs détenteurs sont soumis à une déclaration préalable à toute démarche de vente ou de destruction).

Or, il faudrait introduire réellement au nombre des biens visés par le futur décret les éléments du patrimoine industriel qui ne seraient pas immobiliers (par nature ou par destination). Le P.I.W.B. interviendra donc incessamment auprès du Ministre-président de la Communauté française en vue d'attirer son attention sur cet aspect des choses et sur l'intérêt à l'intégrer aux matières du décret concerné.

Appel

Toute information relative à l'industrie, au XIX^e siècle en Belgique, de la construction de **bâtiments métalliques**, notamment destinés à l'exportation, que ce soit sous la forme d'archives, photos, textes, brevets, règlements, modèles, plans, etc., sera la bienvenue à la rédaction du Bulletin. Merci

Publications

□ L. VAN MALDEREN et P. PUTTEMANS, **Architectures industrielles, en Belgique et ailleurs**. Bruxelles, Editions Labor, 1992. Petit in-4°, 208 p., ill. (P.V. : 1795 FB).

Un peintre, pour l'occasion photographe, et un architecte, qui est aussi poète, ont choisi parmi plus de 6000 clichés, réalisés depuis quatre ans seulement, les 311 images (dont 111 en Wallonie et 20 à Bruxelles), qui composent ce recueil nouveau. Recueil, en effet, sans prétention d'inventaire typologique, technique ou chronologique particulière; plutôt un album «pour la beauté» et pour le plaisir personnel, une forme de «livre-mémoire résolument partiel et partial». Ces pages nées d'un regard subjectif sur «un décor pour une liturgie inconnue», s'ouvrent par d'évidentes réflexions sur une production constructive qui s'est (assez largement) déroulée en marge «des bonnes manières de l'architecture» avant de se permettre davantage d'emprunts au «monde orné du pouvoir». Il reste qu'à travers les facettes multiples de ces architectures du cadre industriel, «les muses au grand complet sont en bleus de travail», comme l'écrit joliment P. Puttemans. Et ainsi chacun peut-il, en quelque sorte à son gré, y voir ce qui le fascine, le retient ou l'émeut, au détour d'une vieille voie ferrée, à la lisière d'un terrain devenu vague, au milieu de végétations folles qui ont repris leur droit sur la machine oubliée... Réaliste, l'ouvrage débouche également sur un appel à la sensibilité attentive, à l'enregistrement comme à la mémoire des choses et des gens, à l'imagination même, dans l'espérance d'une intégration intelligente et juste aux enjeux d'aujourd'hui de certaines de ces œuvres désertées. Un fort beau livre!

L.F.G.

□ **Les glaciers à glace naturelle**. (Collection «Héritages de Wallonie»). Liège, Editions du Perron, 1989. In-8 oblong, 99 p., nombreuses illustrations en couleur et en noir et blanc.

La Fondation Roi Baudouin et la Loterie Nationale poursuivent de manière idoine l'inventaire des petites «richesses» wallonnes, montrant par là qu'à côté des monuments prestigieux, notre propre patrimoine est aussi constitué d'éléments d'accompagnement plus humbles dont la perte serait néanmoins irréparable. Il nous appartient d'en conserver la mémoire et les témoins.

Concernant lesdites glaciers, les investigations menées sur ce terrain trop méconnu par l'A.S.B.L. «Qualité Village-Wallonie» ont permis de redécouvrir quelque deux cents «sites». Il en existe certainement beaucoup d'autres étant donné que chaque château, chaque ville possédait jadis la sienne, sans oublier les boucheries, les laiteries, les brasseries et autres établissements où le froid était indispensable. Souvent délaissées – voire totalement oubliées – et en ruines, ces glaciers naturels constituent néanmoins autant de «traces» d'une ancienne pratique très répandue dont les gestes sont aujourd'hui perdus. C'est qu'à notre époque du réfrigérateur et du congélateur, on ne se pose plus guère de questions sur la façon dont pratiquaient les générations sans électricité pour avoir droit également aux avantages du froid en toutes saisons. Au fil du temps, elles étaient cependant parvenues à perfectionner et à peaufiner diverses techniques – très bien mises en évidence ici – capables de conserver et perpétuer la glace produite naturellement. De véritables modèles architecturaux parfois très élaborés furent construits, s'adaptant

aux conditions géographiques et humaines mais qui nonobstant la diversité de conception, offraient des caractéristiques communes, que l'on décèle d'ailleurs dans les glacières de Wallonie révélées grâce à la présente et très belle étude.

On aura compris, d'après les quelques lignes qui précèdent, tout l'intérêt que constituent ces glacières pour l'archéologue industriel, qui se réjouira de trouver ici non seulement de magnifiques illustrations mais encore un support textuel vraiment très érudit concernant entre autres les différents types de glacières, l'aventure de la glace naturelle de l'Antiquité à la période de l'industrialisation, le commerce international de la glace naturelle et l'état d'exploitation de cette glace en France, au Québec, en Angleterre, aux Pays-Bas, en Flandre, à Bruxelles, sans oublier – but de cet ouvrage – la situation des glacières en Wallonie (p. 51-94), exemples significatifs et iconographie à l'appui. Bref, un bel ouvrage, de présentation impeccable à l'image de tout ce que réalisent les institutions qui en sont les promotrices.



Glacière d'Enghien: le dôme de couverture.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ Maxime RAPAILLE, **Solvay, un géant. Des rives de la Sambre aux confins de la terre.** (Collection «Grands Formats»). Bruxelles, Editions Didier Hatier, 1989. In-8, 189 p., illustrations en noir et blanc et en couleurs. Fr.b. 995.

Scientifique, politique, mécène et philanthrope, Ernest Solvay fut réellement un géant. Dommage que le polygraphe M. Rapaille ait cru bon de lui consacrer une biographie, qui n'est en somme qu'une sorte de plagiat, parfois au mot près, de l'ouvrage, paru en 1980 à Bruxelles, de Louis d'Or et Anne-Marie Wirtz-Cordier, *Ernest Solvay*. Trop hagiographique lorsqu'il parle de Solvay lui-même et franchement panégyrique lorsqu'il nous entretient sur la multinationale actuelle, ce livre irrite et n'apprend rien. L'histoire scientifique de Solvay et de son groupe reste à écrire.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ André AUQUIER, **Le Borinage minier raconté. Terre de feu, de souffrances, de combats.** (Notre Passé). Mons, Editions Impricoop, 1989. In-8, 151 p., illustrations en noir et blanc. Fr.b. 560.

Après avoir déjà écrit différents ouvrages ayant trait à sa région natale, le Borinage, A. Auquier traduit ici les sentiments ressentis par tous ceux qui ont vécu le travail de la mine, ses difficultés et ses peines. Pour ce faire, il a surtout eu recours aux témoignages directs des mineurs, une manière comme les autres de pouvoir laisser s'exprimer tous ceux (et celles) qui connurent les affres de ce métier inhumain. Sont ainsi relatés, au fil des pages, les durs combats contre les ennemis implacables: le grisou, le feu, la chaleur, les coups d'eau, la silicose; les durs combats aussi pour arracher aux patrons char-



«Tête de mineur». Eau forte de Marius Carion.

bonniers ce qui furent les plus élémentaires besoins des ouvriers: un salaire décent et non celui de la famine. De par l'exercice de sa mission de reporter de presse durant quarante ans, l'auteur a pu approcher de très près ces «hommes de la nuit» dont bon nombre sont disparus aujourd'hui. Il nous les décrit avec une sympathie évidente, certes, mais – chose rare dans ce genre d'ouvrage – sans tomber dans le misérabilisme excessif ou le dolorisme facile. De plus, le fait d'avoir associé ici les souvenirs d'hommes politiques locaux ainsi que ceux des artistes qui mémorisèrent le Borinage minier complète intelligemment ce document.

Jean-Pierre HENDRICKX

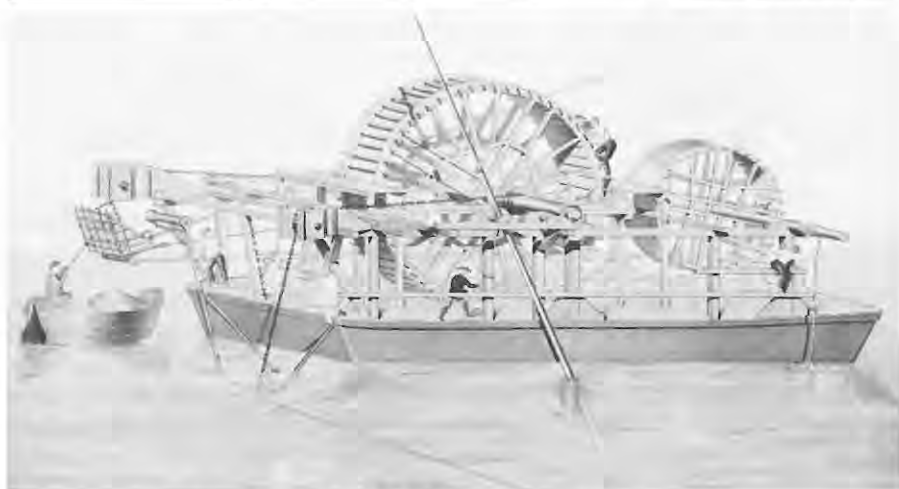
□ Antoine PICON et Michel YVON. **L'ingénieur artiste. Dessins anciens de l'Ecole des Ponts et Chaussées.** Paris, Presses nationales des Ponts et Chaussées, 1989. In-4, 206 p., illustrations en couleurs. Fr.fr. 380.

Jusqu'au milieu du XIX^e siècle, l'ingénieur se formait, en France, au dessin et au lavis comme un architecte. Cet apprentissage lui permettait de concevoir des ouvrages d'une grande qualité expressive qui s'intégraient harmonieusement au paysage. L'ingénieur était encore un artiste qui savait concilier l'imitation des modèles reçus et la recherche de solutions techniques inédites.

Toutefois, la beauté des dessins techniques réalisés à la charnière des XVIII^e et XIX^e siècles ne doit pas faire oublier les progrès bien réels qu'ils reflètent. La France se couvre de routes entretenues qu'autrefois; la construction de nombreux ponts, l'aménagement des rivières, le creusement des canaux, les travaux maritimes contribuent à forger ce qu'on pourrait appeler une nouvelle réalité territoriale. Les ingénieurs et l'administration jouent un rôle déterminant dans cette évolution, comme en témoignent les importantes collections de dessins, de cartes et de plans conservées par la bibliothèque de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées de Paris. C'est dans cet ensemble exceptionnel par sa richesse et sa diversité qu'ont été choisis les documents ici présentés. Ils sont répartis sous six rubriques: le dessin de la carte et la représentation du territoire, les ouvrages d'art, la navigation intérieure, les travaux maritimes, les machines et l'architecture des ingénieurs. Les qualités graphiques de ces documents offrent un témoignage particulièrement attrayant de l'art de l'ingénieur à la fin de l'âge classique. Les informations qu'ils livrent sur une époque clef de l'aménagement de la France passionneront aussi bien les ingénieurs que les historiens et les archéologues industriels. Profitons de l'occasion qui nous est ici donnée pour dire quelques mots d'un autre ouvrage d'Antoine PICON, *Architectes et ingénieurs au Siècle des Lumières* (Paris, Editions Parenthèses [Diffusion = Presses Universitaires de France], 1988. In-4, 318 p., illustrations en noir et blanc. Fr.fr. 320).

«De la théorie architecturale des Lumières, on retiendra peut-être une ambiguïté, qu'il resterait à retrouver aujourd'hui entre la fidélité au passé et l'urgence du renouvellement», Ainsi A. Picon conclut son introduction. Et le recenseur du *Bulletin critique du livre français* de mars 1989 (n° 519, p. 488) d'ajouter: «Il serait tentant d'attribuer ce sens de l'ambiguïté au caractère ambigu lui-même d'un ingénieur des Ponts et Chaussées doublé d'un architecte, mais la lecture de son livre nous renvoie à un auteur remarquable et dont l'étude nous offre un constant sujet de réflexion sur le drame dont l'architecture est aujourd'hui la victime. Des données nouvelles sur Blondel, Patte, Perronet, Prony, sur leurs créations et leurs théories, à elles seules accrocheraient notre esprit». Une mise en pages séduisante et une très belle illustration rehaussent encore cet ouvrage.

Jean-Pierre HENDRICKX



F.J. Bayard de la Vingtrie, machine à épuiser, 1816.

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 31 mars 1993.

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
Secrétariat: 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. SPITAEELS, J.C. SCHUMACHER,
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