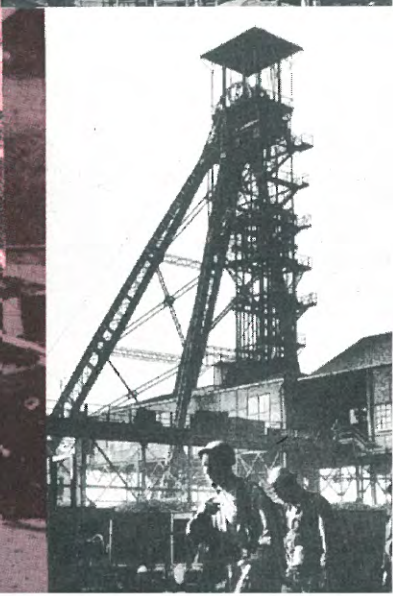
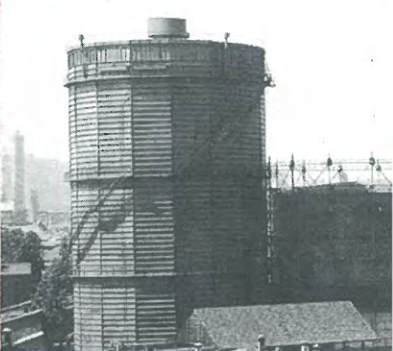
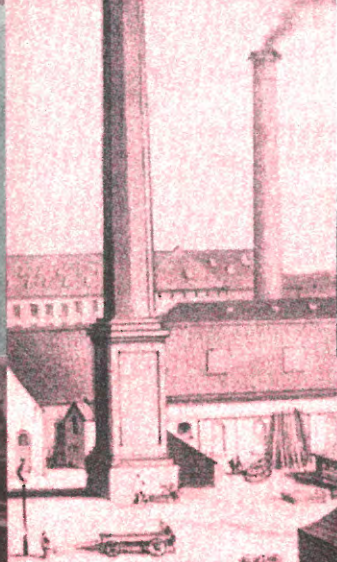
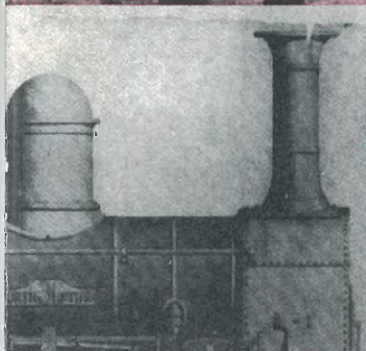
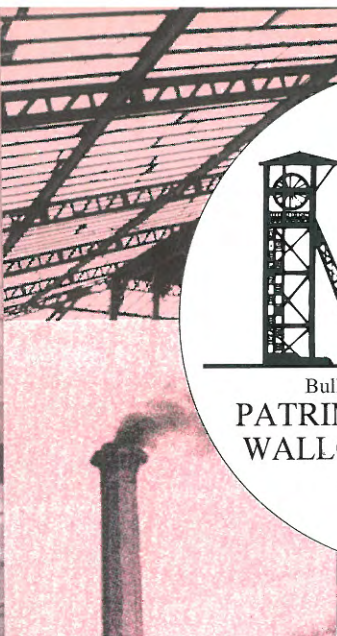
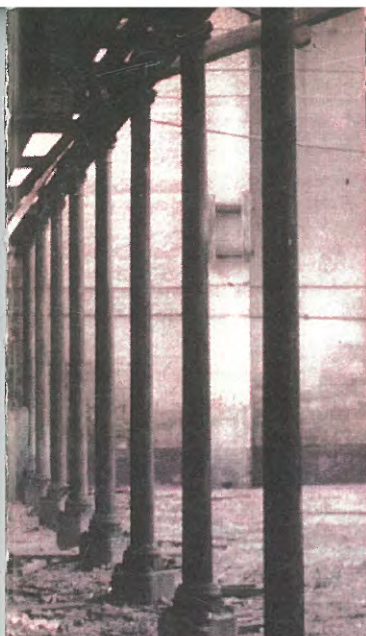




Bulletin Trimestriel de l'asbl
**PATRIMOINE INDUSTRIEL
WALLONIE - BRUXELLES**

N° 26 JUIN 1993
(15.7.93)

Bureau de dépôts: Liège I



**Journées du Patrimoine
P.I.W.B. et le Canal de l'Ourthe
11 et 12 septembre 1993**

Sommaire

Journées du Patrimoine :

J. DEFER

PIWB et le canal de l'Ourthe 1

Articles

JEAN-PIERRE DUCASTELLE

Le Musée de la Pierre et le site des carrières de Maffle (Ath) 4

Y. MOREAU

Les Charbonnages liégeois à l'aube du XX^e siècle 21

JEAN-CLAUDE SCHUMACHER

*Aperçu sur le patrimoine industriel
au Grand-Duché de Luxembourg* 11

Publications 24

Protection 30

Vie de l'Association 31

L'échéance des envois pour le n° **27** est fixée au 31 août 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.

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

JOURNÉES

DU PATRIMOINE

11 ET 12 SEPTEMBRE 1993

PIWB et le Canal de l'Ourthe

A l'occasion des «Journées du Patrimoine», PIWB désire manifester sa présence. C'est pourquoi, notre association, en collaboration avec la Fédération du Tourisme de la Province de Liège (FTPL), l'association «Recherche Historique des Vennes» et la Commune de Comblain, organise un parcours sur et le long du canal de l'Ourthe.

Divers itinéraires sont prévus :

En car

Départ à Rivage-en-Pot (Angleur, Liège), écluse n° 1 - Inscriptions.

Venant de la route du Condroz après le pont du chemin de fer et la station Shell, parking en face du siège de l'Intermosane.

Venant du Pont de Fragnée, prendre la direction de Marche, après le pont du chemin de fer, faire demi-tour et après la Station Shell, parquer en face du siège de l'Intermosane.

- A l'écluse n° 1, qui sera activée, on pourra, soit embarquer (supplément de 150 frs) dans le bateau de l'Office de la Navigation, soit longer le canal jusqu'à l'écluse n° 2 (2 km).
- A l'écluse n° 2, embarquement dans le car qui vous conduira à l'écluse tête de garde - confluent avec la Vesdre.

- A Mery, visite de l'usine O.S.B., barrage et installations.
- A Chauxhe, visite des écluses 15 et 16 et la tête de garde 15 bis.
- Soit à pied, soit en car, on repart vers Poulseur (2 km 400); rendez-vous à la Ferme de Poulseur (place de la Gare): visite de l'exposition d'archéologie industrielle.
- Retour à Liège suivant un horaire à communiquer.

En voiture

Départ à Rivage-en-Pot (Angleur, Liège), écluse n° 1 (comme en car).

- A l'écluse [1] n° 1 qui sera activée, reprise de la voiture, suivre le quai Gloesener jusqu'au feu rouge, tourner à droite, Quai du Condroz, après le chemin de fer, tourner à droite, rue de Biez.
- Pont-levis des Aguesses [3], traverser le pont, passer en-dessous du pont de chemin de fer, rejoindre le pont des Grosses Battes, par les rues Vaudrée de l'Eglise et Locq.
- Les Grosses Battes [5].
- En passant devant l'Office de la Navigation, rejoindre le Confluent de la Vesdre [7].
- Faire demi-tour et rejoindre la route de Tilff.
- A Mery, visite de l'usine O.S.B. [11].
- A Chauxhe [12] écluse n° 15.
- Rejoindre Poulseur, ferme de la place de la Gare.
- Visite de l'exposition d'archéologie industrielle. Vidéo, restauration, animation.

Excursion en vélo

Départ à Rivage-en-Pot (Angleur, Liège), écluse n° 1.

- Longer le canal puis l'Ourthe en visitant tous les sites de 1 à 12.
- Rendez-vous à Poulseur, ferme de la place de la Gare.
- Visite de l'exposition d'archéologie industrielle. Vidéo, restauration, animation.

Bref historique du canal

L'époque des premiers essais de flottage et de navigation de l'Ourthe est inconnue, mais en 1800 on constatait qu'elle était flottable entre la jonction des deux Ourthes et La Roche et elle devenait navigable au moyen de petits bateaux de 20m de long et 2,2m de large et un tirant d'eau de 0,40m, connus sous l'appellation «Betchète».

Le bois et le minerai de fer étant transporté par des bateliers hardis et entraînés.

Sous le régime hollandais, la création d'un canal devant réunir la Meuse au Rhin par l'Ourthe, la Sûre et la Moselle fut étudiée et autorisée le 15 octobre 1825.

Le canal envisagé devait atteindre 263 km et comporter 215 écluses pour permettre le passage de bateaux de 60 tonnes.

Les travaux commencèrent en 1827, plusieurs barrages furent construits ainsi que des maisons d'éclusiers, le tunnel de Buret (Tavigny) fut creusé en partie. Les travaux furent arrêtés en 1839.

Le but de la journée, c'est de découvrir, entre Angleur et Poulseur, les différents vestiges existants encore à ce jour et d'essayer de convaincre les autorités de sauvegarder ces vestiges.

Nous souhaitons que les membres de P.I.W.B. (ainsi que leurs amis et connaissances) participent nombreux à cette activité exceptionnelle. Ceux qui seraient désireux de collaborer à l'encadrement de l'organisation sont priés de prendre contact avec notre secrétaire-trésorier Jean Defer.

Renseignements:

M. J. DEFER,

F.T.P.L., Boulevard de la Sauvenière 77
4000 Liège (T.: 041/22.42.10)

Le Musée de la Pierre et le site des carrières de Maffle (Ath)

Dans le *Bulletin* n°1 de *Patrimoine industriel Wallonie-Bruxelles* (1984), je présentais (pp. 5-7) l'archéologie industrielle de la région d'Ath et tout particulièrement le site des anciennes carrières de Maffle.

Depuis cette date, des progrès importants ont été réalisés dans la mise en œuvre de ce projet remontant à 1974. Il a été introduit au moment où les historiens et les amateurs d'histoire locale ont été sensibilisés à l'archéologie industrielle après le colloque du Grand Hornu (1973) et avant l'exposition du Crédit Communal consacrée au «Règne de la machine» (1975).

L'intérêt des vestiges de l'ancienne industrie des carrières de Maffle justifiait des propositions de classements qui devaient aboutir à la protection de la brasserie Auguste RIVIERE (13.10.1980 et 23.7.1992), de quatre maisons ouvrières (17.3.1980), des fours à chaux et de l'ensemble du site (12.8.1988).

Le Cercle d'histoire et d'archéologie d'Ath a proposé d'ouvrir ici un musée de la pierre dans les anciens bureaux de la carrière RIVIERE.

Le 20 novembre 1976, un colloque consacré à l'industrie de la pierre était organisé à la maison communale de Maffle et rencontrait un beau succès. L'exposition qui accompagnait cette rencontre scientifique présentait un échantillon du matériel déjà rassemblé et contribuait à faire connaître notre proposition au grand public. Mais il faudra attendre plus de dix ans pour passer à des réalisations plus durables.

Les anciens bureaux de la carrière RIVIERE avec maison du directeur, écurie et grange, datés de 1833, étaient en fort mauvais état et auraient nécessité une restauration rapide. Comme ils appartenaient à la Société nationale des Eaux, nous pensions qu'ils auraient pu être mis rapidement à notre disposition pour y établir un musée. Ce projet n'a pas abouti. Finalement, ces constructions seront détruites lors de la rectification du cours de la Dendre orientale en avril 1984. Quelques mois plus tard, en septembre 1984, le liquidateur de la société anonyme des Nouvelles carrières Rivière faisait abattre les vastes bâtiments qui avaient abrité les anciennes scieries et ateliers et dont la construction s'était échelonnée de 1864 à 1914. Ces destructions sauvages dans un site en cours de classement n'allaient cependant pas décourager les défenseurs des anciennes carrières.



Fig. 1

Vue générale du site des carrières de Maffle. La maison DURIEUX est située au bord de la carrière remplie d'eau. Les voies de communication sont à proximité des anciennes carrières : à l'avant-plan à droite, la chaussée d'Ath à Mons; au bas de la photo, le canal d'Ath à Blaton et au centre, le chemin de fer d'Ath à Mons (photo André Godart).

En mai 1985, l'A.S.B.L. les Amis du Musée de la Pierre se constituait en vue de mettre le musée en œuvre. Cette société rencontrait un large courant de sympathie dans la population locale et rassemblait, en une année, les fonds nécessaires à l'acquisition de l'ancienne maison du maître de carrière Pierre Rivière. Celle-ci devenait propriété de l'Association le 22 octobre 1986. Cette construction ne pouvait être réhabilitée qu'au prix d'investissements très lourds. Elle sera vendue par l'association lorsque la Ville d'Ath fit l'acquisition au début de l'année 1989 de l'ancien «château» du maître de carrière Jean-Baptiste DURIEUX et de ses abords pour y installer le musée de la pierre (1).

La mise en place du musée

Jean-Baptiste Durieux a construit ce bâtiment en 1843 au moment où il a ouvert une exploitation au bord de la chaussée d'Ath à Mons. L'habitation d'aspect néo-classique à cinq niveaux domine les bureaux et ateliers éclairés par cinq baies surmontées d'ouvertures cintrées.

La rénovation de cet ensemble a pu être réalisée rapidement grâce à l'aide financière de la Fondation Roi Baudouin et du Crédit Communal. Le service technique de la ville d'Ath est intervenu mais notre association a également participé à la rénovation des lieux. Elle a obtenu en avril 1989 un projet «Troisième Circuit de Travail de l'ONem», occupant une employée, une femme de ménage et trois ouvriers. Le CRASEN (Comité régional athois pour la sauvegarde de l'environnement naturel), intéressé par les ressources naturelles du site, participait, lui aussi, à l'opération. Le FOREm installait, sur place, un centre de formation de paveurs qui apportait sa contribution à la mise en valeur de l'ensemble.

Le 15 octobre 1989, le Ministre de la Région Wallonne, Edgard HISMANS, l'Administrateur de la Fondation Roi Baudouin, Michel DIDISHEIM et le Bourgmestre Guy SPITAEELS inauguraient les premières salles du musée qui présentaient une exposition consacrée au site de Maffle, à son histoire et à ses richesses naturelles.

La présentation des locaux était achevée au cours de l'hiver 1989/1990. Les bureaux du CRASEN et du musée étaient installés au premier étage face à deux salles susceptibles d'accueillir des expositions temporaires.

En 1991, de nouveaux locaux étaient aménagés dans les anciens ateliers et la forge. Ils accueillèrent en avril 1991 une exposition temporaire consacrée à la «Géologie du bassin parisien» et qui avait été présentée à Paris, au Museum d'histoire naturelle en 1990. Ils sont devenus des salles d'exposition permanente en 1992.



Fig. 2

Four à chaux de la carrière RIVIERE, vers 1885 (photo Jean-Pierre Ducastelle).

Le musée aujourd'hui

Il concerne les différents aspects de l'industrie de la pierre. La présentation géologique situe le petit-granit exploité à Maffle à côté des roches de la vallée de la Dendre orientale: grès de Mévergnies, dolomie de Brugelette, calcaire de Lens ou de Cambron-Casteau. Elle fait découvrir l'aspect de la pierre, ses défauts, ses fossiles. Le gisement local est analysé grâce à une coupe des bancs de pierre avec leur nom.

La pierre de Maffle a été extraite dès le Moyen Age. Le développement des entreprises correspond à l'ère industrielle. La machine à vapeur a permis de pomper l'eau, de scier les pierres et de les manipuler plus facilement.

L'extension des voies de communication (chemin de fer, canaux), l'essor de la construction publique et privée ont fait du XIX^e siècle la grande période des carrières. L'aspect des entreprises locales est découvert à partir de plusieurs documents: gravure de la carrière Durieux vers 1848, peinture de la même carrière (appartenant alors à U. BROQUET) en 1865 par Henri HANNETON, dessin de la carrière Rivière par TITZ à la fin du XIX^e siècle, maquette de la carrière de la Dendre vers 1930.

Les gravures de «La Belgique Industrielle» et d'anciens documents photographiques présentent les carrières de Wallonie.



Fig. 3

La carrière de la Dendre vers 1920. A l'avant-plan les bancs de pierre, dans le fond le plan incliné de remontée des produits et la maison DURIEUX (Musée).

A côté du petit-granit de Soignies ou d'Ecaussinnes, les carrières de calcaire de Quevaucamps voisinent avec l'extraction du porphyre à Lessines et à Quenast ou de grès de Mévergnies.

L'outillage évoque les différentes étapes du travail de la pierre, de l'extraction à la taille: coins et marteaux perforateurs, lames de scieries, outils de taille (maillets, bouchardes, fers, massettes), instruments de mesure, coffres de tailleur de pierre.

Quelques réalisations privées d'ouvriers soutiennent la comparaison avec les pièces d'essai réalisées par les élèves de l'école industrielle. Parmi les productions en pierre de taille, le musée montre aussi des exemples de monuments funéraires. Le petit-granit et la pierre calcaire en général pouvaient être transformés en chaux. Les mauvais bancs étaient calcinés dans des chaufours dont il reste des exemples dans le site.

Une stèle, réalisée par un sculpteur local évoque bien les principales étapes du travail de la pierre: l'extraction, le débitage et la taille.

Toute une section du musée est consacrée au transport des pierres. La technique ancienne (la civière puis la brouette ou le traîneau) est remplacée aux XIX^e et XX^e siècles par des moyens liés à l'industrialisation: chemins de fer, wagonnets, treuils mécaniques. La machine à vapeur va faciliter la remontée des blocs à partir du premier tiers du XIX^e siècle. Au début du XX^e siècle, les rampes seront remplacées par des ponts roulants établis sur des murs de soutènement, dans le cadre d'une organisation plus rationnelle des chantiers d'extraction.

Dès le XIX^e siècle, les carrières profitent du développement des canaux et des voies ferrées pour assurer le transport de leurs produits sur de grandes distances.

La dernière partie du musée évoque la condition des ouvriers carriers: formation professionnelle, conditions de travail, fêtes des Quatres Couronnés ou de la Saint-Roch. Dès la fin du XIX^e siècle, les ouvriers constituent des syndicats (à Maffle en 1895) et font des grèves spectaculaires pour tenter d'améliorer leurs conditions d'existence.

L'évocation du métier de sabotier rappelle que les ouvriers étaient chaussés de sabots et que les deux métiers sont complémentaires.

La visite du musée est complétée par la projection d'un film réalisé par Alexandre KERETZESSY pour la RTBF et consacré aux *Carriers de Maffle*.



Fig. 4

Les tailleurs de pierre au chantier Gain-Bougard avant 1914. Dans le fond, le pont roulant qui a été ramené dans le site des carrières (Collection Musée de la Pierre).

Autour du musée, le visiteur découvre le site des anciennes carrières avec ses trois sièges d'extraction remplis d'eau, des restes de blocs, un ancien dépôt de poudre, des treuils, des quais de chargement... Les fours à chaux (début XIX^e siècle et 1884) évoquent tout un aspect de l'activité des carrières. Une grue à vapeur Cockerill du début du XX^e siècle a été ramenée ici en provenance de la carrière du Perlonjour à Soignies. Elle voisine avec un pont-portique du début du XX^e siècle qui a été récupéré au chantier Gain-Bougard à Maffle en janvier 1991.

Une promenade dans le village révèle d'autres traces de l'ancienne industrie : les «bosses» sont des remblais de carrière, la brasserie du maître de carrière se dresse à côté des maisons ouvrières du XIX^e siècle, l'ancienne boutique patronale a été transformée en café et la pierre est présente dans les chapelles ou dans la construction des anciennes habitations.

Les projets

La poursuite du projet implique l'aménagement d'une vaste salle au-dessus des anciens ateliers. Elle permettrait de présenter des expositions temporaires sur le travail de la pierre à l'étranger ou des réalisations artisanales et artistiques en rapport avec le thème du musée.

La restauration des machines devra être entreprise. A côté de la grue à vapeur et du pont roulant, nous avons rassemblé un ancien fil hélicoïdal, une petite débiteuse, un compresseur et un concasseur. Ce matériel devra être restauré et présenté dans le site ou dans les salles d'exposition.

Le musée est géré par l'a.s.b.l. Les Amis du Musée de la Pierre avec l'aide de la ville d'Ath, de la Région wallonne et de la Communauté française. Il bénéficie d'un projet PRIME du FOREm. L'association rassemble près de deux cents membres et publie chaque année un Bulletin qui rend compte de la vie du musée et édite des articles relatifs à l'histoire du travail de la pierre (2).

Le musée est accessible au public toute l'année sur rendez-vous. Il accueille les visiteurs d'avril à septembre chaque week-end et jour férié de 14 à 18 heures et tous les jours en juillet et en août. Il dispose d'une documentation importante sur l'industrie de la pierre qui peut être consultée sur place (3).

Jean-Pierre DUCASTELLE



Fig. 5
Treuil électrique
de la
carrière RIVIERE.
(Photo
Jean-Pierre Ducastelle)

- (1) Je ne reprends pas ici la bibliographie et les références relatives à l'histoire du projet. Je renvoie à mes articles antérieurs et notamment à *Perspectives nouvelles pour le site des carrières de Maffle (Ath)*, dans *Archéologie et patrimoine industriels en Hainaut. Bilan et perspectives, Colloque de Mariemont, 7 et 8 septembre 1985*, La Louvière, C.H.A.I., 1985, pp. 73-85.
- (2) Sept numéros parus depuis 1986. Cette revue bénéficie de l'aide des commerçants du village. Elle était fort modeste au départ (28 pages) et a pris de l'ampleur aujourd'hui (60 à 70 pages).
- (3) Adresse du Musée: chaussée de Mons 419, 7810 Maffle. Téléphone: 068/28.01.41 (extension 209).

Aperçu sur le patrimoine industriel au Grand-Duché de Luxembourg

Au cours du XIX^e et du XX^e siècle, science et technique, industrie et commerce ont transformé les localités, les paysages et les conditions de vie comme jamais l'activité humaine ne l'avait fait auparavant. Ils ont marqué le monde du travail et la vie quotidienne dans son ensemble pour aboutir, après la confusion et la souffrance, à un profond bien-être, une liberté individuelle dont personne n'aurait imaginé qu'elle pût exister, offrant à chacun la chance de l'ascension sociale. Ce fut une nouvelle ère, placée sous le signe de la machine. Ce fut une nouvelle culture, marquée de l'empreinte de l'industrie.

Les imposantes installations techniques de l'industrie du fer et de l'acier ne sont pas les uniques témoignages de cette époque. Il nous reste aussi, et surtout, les cités ouvrières, les maisons d'ouvriers et les villas d'industriels, sans omettre les réalisations techniques dans les secteurs du transport et de l'approvisionnement en eau et en énergie. Ce sont là des témoignages tangibles du bouleversement déclenché par la «révolution industrielle» au XIX^e siècle. Sur eux s'est fondée la société industrielle moderne.

Personne ne conteste plus aujourd'hui la valeur historique de ces vestiges. Ils font partie du patrimoine culturel au même titre que les châteaux-forts, les palais, les églises ou encore les maisons bourgeoises. Les historiens ainsi que les organismes qui s'attachent à la sauvegarde des monuments historiques s'y sont largement intéressés au cours de ces deux dernières décennies, en Angleterre, en France, en Belgique, en Allemagne fédérale et au Grand-Duché de Luxembourg.

Eveiller la CONSCIENCE pour ces qualités, c'est également déchiffrer le vocabulaire de l'histoire qui devient lisible à travers les monuments du passé. Du site féodal au monument industriel, il nous est possible de mieux saisir l'évolution de notre civilisation. Cette vue élargie de la monumentalité est une source précieuse d'informations, véritable charnière permettant aussi une meilleure identification avec notre environnement et avec notre pays tout court.

Le patrimoine industriel est une richesse irremplaçable, globale et collective. Après huit ans d'activités de la part du Service des Sites et Monuments nationaux, dans ce domaine, l'intérêt culturel du patri-

moine industriel et des sites n'est plus à démontrer. Seuls témoins restés visibles de la vie et de la culture des générations passées, ils sont une source permanente d'enrichissement pour l'homme d'aujourd'hui.

Lasauvage (Sud-Ouest)

En 1623, Gabriel Bernhard, originaire de Longwy et propriétaire de la vallée dite «de la femme sauvage», obtint la permission d'ériger un haut fourneau avec forge. Construit en 1625, ce fut le premier haut fourneau du pays. Le choix de cet emplacement était justifié par le voisinage d'immenses forêts qui fournissaient ainsi le combustible.

Les débuts de cette entreprise furent difficiles et les forges de Lasauvage changèrent à maintes reprises de propriétaire par le jeu des héritages et des transactions diverses dues à des événements politiques ou économiques. Ce n'est que sous le dernier propriétaire, le comte Ferdinand De Saintignon, que Lasauvage va connaître son apogée mais aussi son déclin en tant que site industriel.

Pendant 250 ans, les hauts fourneaux de Lasauvage fonctionnèrent. Mais en 1877, le dernier fut mis hors service à cause de la concurrence trop importante des usines des localités avoisinantes.

Ferdinand De Saintignon espérait encore sauver l'usine en essayant de trouver du charbon sur place. Il effectua des forages, mais au lieu de trouver du charbon, il découvrit une source. Il eut l'idée d'exploiter cette source et de faire de la localité une station thermale.

Il fit construire un grand bâtiment appelé encore aujourd'hui «le balcon» pour y installer un casino ou un hôtel.

Le «balcon» est un bâtiment à corps central avec avant-corps en mur pignon et ailes saillantes aux extrémités. Les toits débordant à petite croupe et les portes et fenêtres encadrées d'un bossage un sur deux confèrent à l'édifice une allure rustique. Un long balcon en surplomb souligne la façade du bâtiment, ce qui lui a valu l'appellation populaire de «balcon». Enfin, sur chaque côté de la bâtisse s'ordonne un immeuble de logement. Le projet de la station thermale a échoué et le «balcon» a été renconverti en logements.

Dès 1881, l'usine était démolie. Alors Ferdinand De Saintignon commença à exploiter, à ciel ouvert et par galeries, le minerai de fer abondant à Lasauvage et le fournit aux usines de la région. L'extraction du minerai de fer attirait beaucoup de travailleurs. Lasauvage comptait alors plus de 1.000 habitants.

Dès 1880, des maisons d'habitation louées aux mineurs furent construites par Ferdinand De Saintignon. Le loyer des maisons était déduit du salaire. Les logements, existant encore aujourd'hui, sont des maisons unifamiliales à deux niveaux accolés. Les façades régulières ont une porte et une, ou plus rarement, deux fenêtres identiques à l'étage.

A l'emplacement de l'usine, Ferdinand De Saintignon construisit un supermarché avant date: «l'économat». Ce magasin fonctionnait d'après le système d'achat à crédit: les achats étaient payables en fin de mois et déduits du salaire.

Le complexe comprenant l'économat fut construit à l'emplacement de l'usine. Ce complexe a gardé un aspect rustique, accentué par la façade rectiligne à colombage imité, la balustrade aux balustres de bois et par la composition de l'ample toiture en pannes.



Le «Balcon».

L'économat ou l'actuel self-service occupe le corps central au toit mansardé, lequel est devancé par un avant-corps saillant à mur pignon. Le rez-de-chaussée comporte deux grandes vitrines, une porte d'entrée et une porte de sortie, toutes les deux à arc cintré. A l'étage, une baie vitrée est encadrée d'un chambranle à crossette. De part et d'autre du corps central s'étend une aile à toit incliné dont la première, en direction de Saulnes, abrite la boulangerie et l'autre, orientée vers le midi, comprend une auberge agrémentée d'une terrasse en surplomb.



Façades de Lasauvage.

L'ancien colombier est actuellement relié à l'auberge.

Après le décès de Ferdinand De Saintignon (1921), les usines de Rodange et de Saulnes (F) absorbèrent la localité.

Dans les années 20, l'usine de Rodange ajouta une cantine et plusieurs immeubles de logement. Il s'agit de maisons jumelées à deux niveaux. L'uniformité des façades est rompue par une alternance des façades des doubles logis dont les linteaux sont caractéristiques de différents styles architecturaux: linteau légèrement cintré du baroque, linteau en bâtière du Moyen Age et de la Renaissance et linteau à corniche droite de la Renaissance et du Néo-Classicisme.

La petite cité ouvrière est aujourd'hui classée «village-pilote»

Brasserie Mousel (Luxembourg-Ville)

Jusqu'au XVII^e siècle, les brasseurs ne furent que des journaliers. Ils allaient de maison en maison, armés de leurs brassins. Le meilleur brasseur vendait le plus de bière.

La première brasserie à emplacement fixe fut celle d'Altmünster qui faisait partie de l'abbaye d'Altmünster installée à Clausen. D'après les documents anciens, elle se situait à proximité des caves de l'actuelle société «Brasseries Réunies du Luxembourg Mousel et Clausen» près de la rivière l'Alzette.



Brasserie Mousel (Luxembourg).

L'abbaye cultivait les céréales et le houblon nécessaires aux brassages. Le blé était moulu dans les alentours de Clausen. On brassait jusqu'à 10 fois par an.

Au XVI^e siècle, l'abbaye fut démolie et il ne restait plus que les bâtiments proches de la rivière, les moulins et la brasserie. Les moines construisirent une nouvelle abbaye, Neumünster, à l'intérieur de la forteresse au Grund. La brasserie continua à fonctionner, seul le droit de moudre et de brasser était passé entre les mains de privés.

Un siècle plus tard, elle devient caduque et est reconstruite. Elle revit alors des périodes florissantes. Mais dans les années quatre-vingts du XVII^e siècle, la forteresse fut attaquée, les greniers de houblon incendiés, les moulins et la brasserie rudement malmenés. Ce n'est qu'en 1701 qu'elle redémarra.

Jusqu'au début du XIX^e siècle, elle changea souvent de propriétaire, et ce n'est qu'en 1825 que les époux Michel Mousel-Mousel devinrent propriétaires de la brasserie Münster.

Michel Mousel la légua à son fils Jacques. A cette époque, elle est connue sous le nom de «Brasserie Française et à Vapeur Mousel-Trierweiler». Elle fut exploitée après la mort de Jacques Mousel par son fils aîné Emile.

En 1855, Albert Mousel, également brasseur à Clausen, fusionna avec son frère Emile pour réintégrer le commerce paternel. Ainsi naquit la «Brasserie Mousel Frères».

Après la mort d'Albert, elle changea à nouveau de raison sociale pour s'appeler «Brasserie Emile Mousel & Cie, société en commandite», nom qu'elle allait garder jusqu'en 1911 pour devenir la société anonyme «Brasserie de Luxembourg».

Celle-ci reprendra successivement en 1914 la Brasserie Funck-Nouveau au Pfaffenthal, en 1951 la Brasserie d'Eich, en 1956 la Brasserie Gruber à Wiltz et finalement en 1969 la Brasserie d'Esch-sur-Alzette, avant de fusionner en 1971, par absorption avec la Brasserie de Clausen. Cette fusion lui donna la dénomination de «Brasseries Réunies de Luxembourg Mousel et Clausen – société anonyme».

La Passerelle (Luxembourg-Ville)

La société des chemins de fer décida en 1858, la construction d'une gare centrale qui, pour des raisons stratégiques, devait être située en dehors des fortifications, mais à l'intérieur du rayon d'action de l'artillerie. Pour la même raison, le commandement prussien exigea une construction en bois (destruction rapide en cas d'invasion).

Pour relier ce nouveau quartier de la gare par la route avec celui de la ville haute, il fallait franchir une vallée profonde qui nécessitait des mesures extrêmement coûteuses.

Le 20 novembre 1858, le conseil municipal vota à l'unanimité le projet d'un pont au-dessus de la vallée de la Pétrusse. La construction du viaduc fut confiée à la société des chemins de fer Guillaume-Luxembourg. L'ingénieur en chef Grenier et l'ingénieur Letellier qui dirigeaient alors les travaux de deux ponts ferroviaires au Luxembourg, élaborèrent les plans. Comme le pont entraînait des deux côtés



La Passerelle (Luxembourg).

dans les murs de fortification, la haute Commission militaire à Francfort devait également donner son accord. Celle-ci consentit au projet le 16 mars 1859 sous toutes restrictions.

Les travaux préliminaires furent terminés en été 1859. Le plan Letellier-Grenier montrait un pont (longueur : 360,15 m ; largeur 6,5 m) avec 25 piliers d'une hauteur de 1 à 30, 168 m. Une légère déviation du pont devait interrompre la montée et empêcher par là le bombardement d'un côté à l'autre.

Le 28 octobre, la municipalité négocia un contrat avec les frères britanniques Waring, expérimentés pour ce genre de construction.

Un pont en bois, large de 2 m, la « passerelle », fut construit pour les piétons en même temps que l'échafaudage du pont en pierre. Ce nom se transmet par après au viaduc en pierre. Selon les termes du contrat, le pont en bois devait être terminé le 1^{er} mars 1860 et le viaduc le 15 février 1861. Une fois dépassée cette date limite, une amende de 100 f par jour était à payer.

Les travaux commencèrent le 1^{er} décembre 1859. La rivière de la Pétrusse fut déviée en partie. De nombreuses difficultés retardaient les travaux qui ne pouvaient être repris qu'au printemps 1860. On décida par après que des soutes à poudre devaient être installées dans certains piliers et un pont-levis aux deux extrémités du viaduc. La ville devait être mise en évidence par la « Porte Henri », un portail de 5 mètres de haut avec une large entrée principale et deux couloirs annexes plus étroits. Une sculpture monumentale représentant la Vierge Immaculée devait couronner le tout. Elle fut cependant refusée par le gouvernement.

Bien que les travaux avancèrent sans incident majeur, le délai convenu ne put être respecté. Le pont en bois fut ouvert aux piétons le 17 juin 1861 et le viaduc en pierre le 3 octobre.

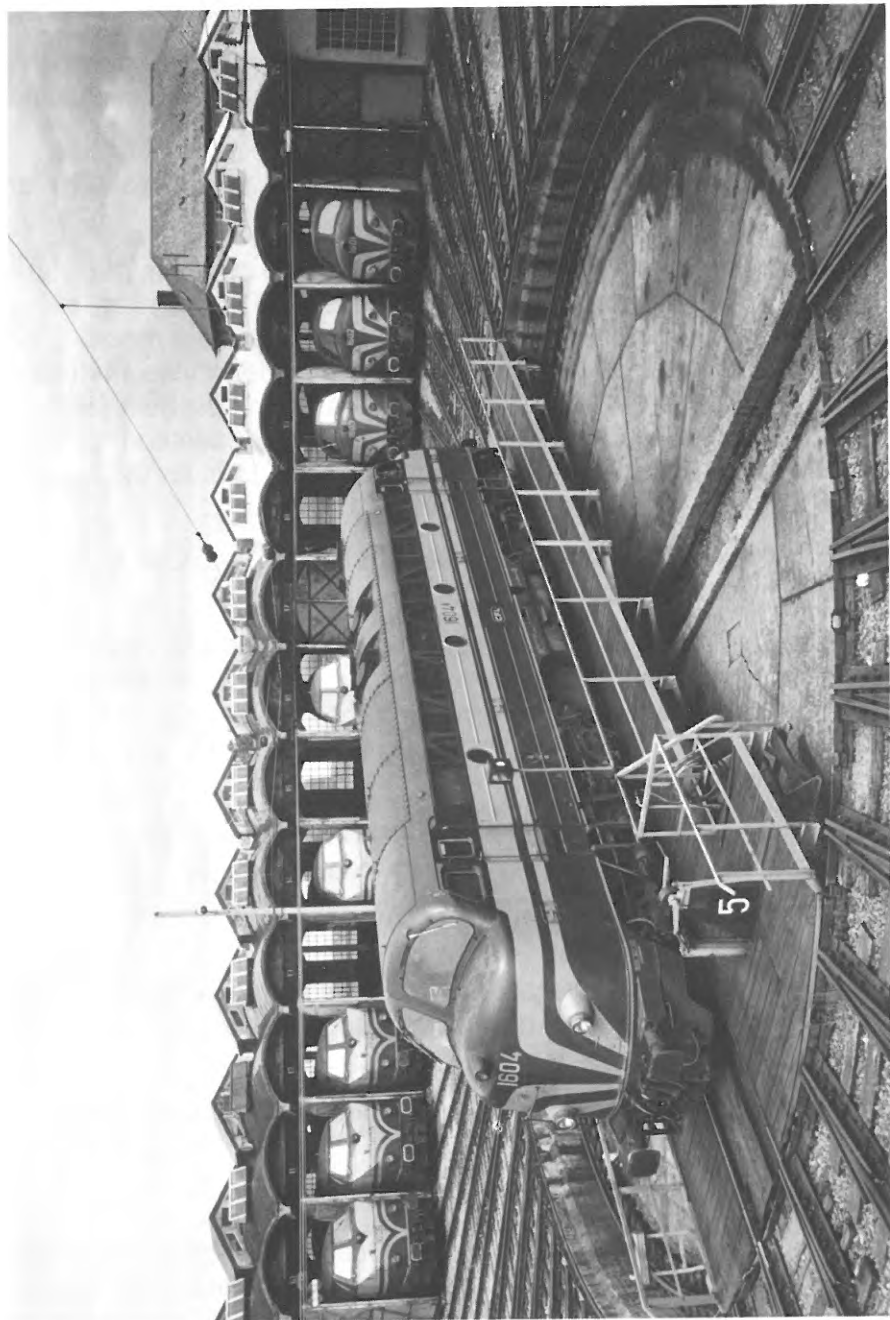
Outre le dépassement de délai, la réalisation imparfaite et défailante ne fit qu'augmenter la colère de la municipalité. Comme on n'avait toujours pas remédié à toutes ces imperfections au moment de la remise officielle à la ville, celle-ci refusa de payer la somme restante. Même le long procès qui s'ensuivit et qui dura des années, n'apporta pas de solution satisfaisante. C'est seulement en 1867, au moment du démantèlement de la ville, que disparurent les ponts-levis et la Porte Henri. C'est d'ailleurs en 1962 que de nouveaux travaux de réparation furent réalisés pour permettre le passage des tramways.

Locomotive 1604 des CFL

Mais il n'y a pas que les immeubles ou les constructions de génie civil. Comment le secteur industriel se serait-il développé sans l'existence d'un moyen de transport approprié, notamment celui des chemins de fer? Hormis le Parc Industriel et Ferroviaire du Fonds-de-Gras, qui héberge certains types de locomotives à vapeur de petite et moyenne dimension, il fallait sauvegarder du matériel roulant de dimension plus importante. Ce qui est le cas pour la loco diesel-électrique 1604. Jusqu'en 1954, la traction diesel des chemins de fer luxembourgeois n'en était qu'à ses débuts. Seuls quelques diesels de manœuvre représentaient ce mode de fonctionnement. La demande de la Conférence européenne des horaires, de relever la vitesse minimum des trains express à 80 km/h, était la cause d'avaries sérieuses sur la voie. Quant aux locomotives elles-mêmes, les chemins de fer néerlandais furent très mécontents de cette situation et exigèrent des mesures afin de raccourcir la durée du voyage entre les Pays-Bas et l'Italie. Ils menacèrent même de dévier le trafic par l'Allemagne. Il fut donc décidé de raccorder la commande de quatre locomotives pour les CFL à celle initiale des chemins de fer belges.

L'urgence des besoins luxembourgeois amena la signature d'une convention tripartite SNCB-CFL et anglo-franco-belge (AFB) à l'issue de laquelle quatre locomotives initialement destinées à la SNCB seraient livrées en priorité aux CFL. La locomotive du type 1600 est identique (sauf rapport de transmission) au type 54 de la SNCB. Les machines ont été construites chez AFB avec l'aide des plans NOHAB, sous licence de General Motors et General Electric. Ce sont des descendants directs des fameux diesels américains du type «Streamliner F7». La machine a une longueur, hors tout, de 19007 mm, une charge par essieu de 18 t, une puissance nominale de 1600 CV délivrée par un moteur de 16 cylindres en V à 2 temps actionnant une génératrice à courant continu qui fournit le courant aux moteurs de traction, sont au nombre de six.

En mars 1989, la première de ces quatre locomotives (la 1601) fut envoyée à la ferraille. Craignant le même sort pour les trois autres, le Service des Sites et Monuments nationaux décida d'en classer une comme «monument national», et un arrêté ministériel du 3 mars 1988, préservait définitivement la locomotive 1604.



Locomotive 1604 des CFL.

Le Moulin de Lamadelaine (Sud-Ouest)

Le moulin dit aussi «Groudmillen» est situé dans une vallée entourée de l'oppidum gallo-romain «Tetelbiërg», de la colline partiellement exploitée à ciel ouvert et du «Prenzebiërg».

L'étang du moulin est alimenté par un petit ruisseau dit «Eechelsbaach».

L'endroit se prête très bien à une installation de mouture, puisque la différence de niveau sur une courte distance est d'environ 7 m, ce qui nous laisse supposer que les Romains auraient déjà moulu à cet endroit. A ce jour, le plus ancien document date de l'année 1442, lorsque le moulin était en possession de la famille Outscheid (Bitburg RFA). Par la suite, il passa dans les familles de Gondersdorf, Loutzen et Zeiffenberg, seigneurs de Lamadelaine jusqu'à la fin de l'Ancien Régime (1795).

Au XVIII^e siècle, le moulin fut utilisé comme moulin à huile. Ensuite, il a servi comme moulin à grain.

De 1822 à 1854, la famille Franck en fut propriétaire. Après cette date, la commune de Pétange en devint propriétaire. De 1958 à 1982, il servit d'habitation communale, puis inhabité il se délabra. En 1987, il fut acquis par un privé qui l'a restauré avec l'aide du Service des Sites et Monuments nationaux.

La restauration a été réalisée d'une façon appropriée en se basant sur les parties vétustes restantes, notamment la roue à eau (diamètre : 5,6 m), l'essieu en chêne ainsi que l'installation de mouture avec les pierres correspondantes.

Ce petit moulin, si intéressant du point de vue technique, est doté d'un tube d'amenée d'eau, d'un alimentateur laminoir et d'une vanne à fermeture rapide.

Ce témoin culturel de l'époque préindustrielle est une des plus anciennes installations du Grand-Duché et illustre l'histoire mouvementée de Lamadelaine.

Jean-Claude SCHUMACHER
Resp. du Patrimoine Industriel
26 rue Munster
L-2160 Luxembourg

Les Charbonnages liégeois à l'aube du XX^e siècle

Un reportage photographique de Gustave MARISSIAUX (1872-1929)

Le 14 avril 1905, dans la salle comble du Conservatoire de Musique de Liège, fut présenté pour la première fois au public, sous forme de projection de diapositives, le reportage photographique que Gustave Marissiaux avait réalisé à la demande du Syndicat des Charbonnages liégeois.



Ce spectacle, intitulé «La Houillère»¹, illustrant la vie quotidienne dans les charbonnages du bassin liégeois, essentiellement à la surface mais également pour une dizaine de vues dans le fond, était l'œuvre d'un jeune mais déjà réputé photographe de trente-deux ans, fils d'un architecte d'origine française, attaché aux Mines de Marles dans le Pas-de-Calais, et d'une Liégeoise². Depuis une dizaine d'années, G. Marissiaux s'était révélé être, malgré sa jeunesse, le maître incontesté de la photographie artistique à Liège, si pas en Belgique. Il avait rapidement fait école puisque, dès 1900, plusieurs de ses confrères amateurs subissaient son influence bénéfique. Mais c'est à

cette nouvelle œuvre, qui allait frapper le public tant par son caractère réaliste que par son charme artistique, que son auteur dut son surnom de «Constantin Meunier de la Photographie»³.

Le Syndicat des Charbonnages liégeois, qui groupait les deux tiers des sociétés minières du bassin et était chargé de la commercialisation des produits des entreprises associées, avait été créé en 1897 et comptait présenter ce reportage spectaculaire, sous forme de stéréogrammes⁴ dans des bornes disposées à son stand de l'Exposition Universelle et Internationale de Liège, qui allait ouvrir ses portes le 27 avril suivant.



Pour effectuer les prises de vues dans le fond des puits et dans les galeries souterraines, Marissiaux avait profité de l'assistance technique de Georges Kemna (1856-1914), professeur de sciences à l'Athénée royal de Liège et passionné de photographie. Malgré la présence du grisou, l'emploi du magnésium fut rendu possible au moyen d'une lanterne de sûreté adaptée à l'éclair magnésique.

Les dix séries de cent-cinquante stéréogrammes, présentées dans trente bornes stéréoscopiques, obtinrent un succès considérable auprès du public qui visita l'Exposition et auprès du jury de la Classe XIII (Photographie), qui lui décerna la plus haute récompense. «La Houillère», qui avait également été remarquée par les participants du

Congrès international de Photographie, tenu dans le cadre de l'Exposition de Liège en juillet 1905, fut ensuite projetée à Paris à la fin de l'année, à l'invitation du Photo-Club local. Ce fut le début d'une série de représentations de l'œuvre de Marissiaux qui, tant sous forme de stéréogrammes que sous celle de diapositives projetées sur écran, fut partout accueillie avec enthousiasme⁵. A partir de 1906, les séances de projection furent accompagnées de commentaires composés et récités par Jules Bouy, président du Club des Amateurs photographes de Belgique.

Cette présentation sommaire du reportage de Marissiaux ne peut se terminer sans qu'il soit précisé que, commandé par le Syndicat patronal, cette réalisation avait un but publicitaire et commercial évident. Il devait montrer la bonne organisation des charbonnages et les progrès techniques les plus récents. Il n'est donc probablement pas strictement représentatif de la vie de tous les mineurs liégeois à cette époque.

Yves MOREAU
Avenue F. Bovesse, 102
4053 Embourg

Notes

¹ Le programme de la séance précisait les sous-titres : «Au Charbonnage - Le puits - Les mineurs - Les Lampes - La descente - Au fond de la mine - Les voies - Dans les tailles - L'extraction de la houille - Les hiercheuses - Le triage - Au terris».

² Pour une biographie plus détaillée de Gustave Marissiaux, *cfr.* la notice publiée dans la *Nouvelle Biographie Nationale*, t. II, pp. 270-271.

³ Jos. CASIER, *Fête d'art organisée par la Section gantoise le 7 mars 1907*, in *Bulletin de l'Association belge de Photographie*, t. XXXIV, 1907, p. 161.

⁴ Les stéréogrammes sont des images doubles obtenues au moyen d'un appareil photographique à deux objectifs, correspondant aux deux yeux, qui, examinés dans un stéréoscope, donnent une impression de relief.

⁵ Après Paris, «La Houillère» fut présentée successivement à Liège (avril 1906), Courtrai (juin 1906), Bruxelles (janvier 1907), Anvers (février 1908), etc.

Publications

□ L. DEJONGHE, F. LADEUZE et D. JANS, **Atlas des gisements plombo-zincifères du synclinorium de Verviers (Est de la Belgique)**. (Mémoires pour servir à l'Explication des Cartes Géologiques et Minières de la Belgique, n° 33). Bruxelles, Ministère des Affaires Economiques. Service Géologique de Belgique, 1993. In-4°, 483 p., 89 fig. et 82 tableaux.

Cet important mémoire, réalisé durant une quinzaine d'années sous l'égide du Service Géologique de Belgique et de l'Université Libre de Bruxelles, mérite d'être signalé, ici et ailleurs, car son intérêt dépasse de loin le strict cadre des sciences de la Terre. Il s'agit en effet d'un aperçu de synthèse des gîtes plombo-zincifères de l'est de la Belgique, principalement illustrés dans l'histoire industrielle récente par les activités de la Société Vieille-Montagne. Il ne s'agit donc pas ici des districts à zinc et à plomb de Namur, de Dinant et de l'Ardenne.

Fondé sur une documentation de terrain, d'archives et bibliographique très abondante, l'ouvrage reprend un à un tous les gisements importants et même les indices de présence du minerai, du district verviétois. Dans chaque cas, il traite de la toponymie du lieu, de sa localisation précise, de la chronologie de l'exploitation et des actes de concession, de la description du gisement et de son histoire minière, terminant par des références aux publications, documents d'archives et plans concernant le site examiné.

L'ensemble constitue une somme impressionnante, désormais incontournable pour tous les historiens et archéologues de l'industrie métallurgique en Belgique, du Moyen Age à nos jours.

Claude GAIER

□ J.Y. ANDRIEUX, **Le patrimoine industriel**. (Que sais-je? n° 2657). Paris, Presses Universitaires de France, 1992. In-12, 128 p. Fr. fr. 38.

Voici un petit ouvrage très dense et particulièrement réussi, qui fera beaucoup plus que rappeler simplement un certain nombre de notions connues – ou censées l'être – de tous les archéologues industriels; il constitue, en fait, une excellente introduction à notre discipline grâce notamment à la manière dont il est conçu. Pour permettre à chacun de pratiquer la lecture, éventuellement sélective, qui lui paraîtrait souhaitable, quatre grands exposés cernent successivement – nombreux exemples à l'appui – les orientations du sujet: théorique (chap. I) pour ceux qui veulent situer le patrimoine industriel dans le champ de la connaissance; technique (chap. II) pour ceux qui désirent acquérir les outils nécessaires à une pratique personnelle; thématique (chap. III) pour obtenir un bilan des réalisations et des travaux non seulement en France, mais dans les principaux pays du monde (cfr la Belgique, p. 81-82); pratique enfin (chap. IV), pour ceux qui, en quête de renseignements professionnels, ont besoin d'un guide d'étude et de recherche. De plus, un recueil de textes et de fiches types d'inventaire (p. 102-122) donne une bonne illustration de la problématique présentée. L'abondance et la variété de la bibliographie, que l'on rencontre presque à chaque page,

rehaussent encore l'ensemble de cette contribution. — Bref, un *Que sais-je ?* d'utilité publique pour nous tous, à se procurer sans tarder !

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **Le guide du patrimoine industriel, scientifique et technique**, sous la direction de Gérard Marie DE FICQUELMONT, Olivier BLIN et Claudine FONTANON. Paris, Editions La Manufacture, 1990. In-8, 530 p., illustrations en noir et blanc et en couleurs. Fr. fr. 150.

Du musée des Papiers peints à Mulhouse au Futuroscope de Poitiers, des viaducs du chemin de fer dans les Pyrénées aux centrales atomiques du Val de Loire, du Conservatoire national des arts et métiers aux mines d'argent des Rois francs, du musée du Machinisme agricole d'Ambert aux collections de minéralogie du Museum ou de l'Ecole des mines, de l'observatoire d'Aniane au centre de Saint-Leu à la Réunion, de l'aquarium de Monaco aux célèbres collections de voitures Berliet à Lyon, du radôme de Pleumeur-Bodou au haut fourneau - musée de Fourmilles-Trélon, des salines royales d'Arc-et-Senans au musée de l'Ardoise à Trélazé... près de 1.000 musées, planétariums, observatoires, centres de culture scientifique, technique et industrielle, gares, viaducs et ouvrages d'art ferroviaires, centrales atomiques ou hydrauliques sont présentés ou cités dans ce guide d'un excellent niveau scientifique.

Ce guide s'articule autour de deux grandes parties. La première décrit les musées et lieux de culture scientifique, technique et industrielle par région (de l'Alsace aux D.O.M.-T.O.M.). Pour chacune de ces régions, nous disposons d'un chapitre introductif, d'une carte situant les musées et lieux évoqués, de fiches détaillées pour les musées et lieux ou sites les plus importants. Dans la deuxième partie — plus brève (p. 416-520) — les musées et lieux de culture technique sont classés par thème (d'aéronautique à vins et liqueurs et divers). Un spécialiste de chaque thème les situe historiquement, dans le cadre de l'évolution du domaine économique concerné. Une bibliographie est proposée généralement (quand l'abondance de l'information ne risque pas de nuire à celle du lecteur).



Lewarde.
L'intérieur du Centre historique minier.

Inutile de dire que cet ouvrage, par sa nouveauté et sa richesse, sa simplicité d'emploi et son caractère exhaustif, en fait une base, une référence indispensable non seulement pour le touriste intelligent mais également pour l'historien et l'archéologue industriel. A quand pareille « perle » pour la Belgique ?

J.-P. Hx

□ Tony GARNIER, **Une cité industrielle. Etude pour la construction des villes.** Paris, Editions Philippe Sers/Vilo, 1988. In-4 à l'italienne, 196 p., nombreuses illustrations en noir et blanc et en couleur, dépliant. Fr. fr. 465.

Voici enfin réédité, d'après la version originale de 1917, un des livres marquants de l'histoire de l'architecture industrielle – et de l'architecture tout court – du XX^e siècle. Son auteur, né et mort à Lyon (1869-1948), conçut son projet alors que, Grand Prix de Rome d'architecture, il séjournait à la Villa Médicis. Il passa toute sa vie à mûrir, méditer et mettre au point cette *Cité* utopiste.



Habitation en commun, logements de 1 et 4 chambres; perspective.

Une cité industrielle est une vaste et imposante réflexion sur les moyens nouveaux de l'urbanisme et de l'architecture pour répondre aux besoins de l'habitat social et à l'expansion des sites industriels. La ville ne comprend ni bâtiment de police, ni prison, ni caserne. La religion du travail seule y règne. Les maisons individuelles prédominent dans une verdure abondante, sans qu'aucun mur ardu ne se dresse dans ce lieu où tous les habitants sont libres. Cette ville industrielle est dominée par un barrage et une centrale électrique qui fonctionnent grâce au travail de ses seuls ouvriers et qui procurent lumière, chaleur et confort. L'hygiénisme y est également appliqué et le béton, utilisé systématiquement, autorise l'apparition de toits en terrasses, de plans libres et de pilotis. La ville industrielle est – et doit être – commode, agréable et avec des circulations aisées. Le Corbusier, qui reconnut en Tony Garnier un de ses maîtres, devait y puiser, comme d'autres architectes – et non des moindres – la plupart de ses grandes idées urbanistiques.

Voici donc, tant pour les archéologues industriels que pour les architectes et autres bâtisseurs, un livre phare qu'il fallait à tout prix remettre en exergue. Il rend un hommage mérité à un architecte novateur, qui fut l'un des pionniers du modernisme, voire du modernisme industriel.

J.-P. Hx

□ **Braine-le-Comte, Ecaussinnes, Soignies: 150 ans de rail.** Tome XXXIV, 1991, des *Annales du Cercle archéologique du canton de Soignies*, 243 p., illustrations en noir et blanc.

Le 31 octobre 1841 était mis en service le tronçon de chemin de fer Soignies-Tubize. De plus, Soignies et Braine-le-Comte ont été très tôt desservies par le train et reliées de surcroît à Bruxelles par tracé direct dès la première heure, avant des villes comme Charleroi, Tournai et Namur. Et pourtant, bien que l'activité industrielle de cette région du Hainaut appelât ce nouveau mode de transport, Soignies et Braine-le-Comte ont dû batailler ferme pour obtenir le rail. Une fois chose acquise, l'inauguration du chemin de fer devait marquer le début d'une nouvelle ère où ces deux cités allaient être au centre d'un réseau particulièrement dense. Actuellement encore, malgré la suppression d'un certain nombre de lignes, les ouvrages d'art, les talus et les tranchées conservent les traces d'un passé très riche. La gare actuelle de Braine-le-Comte n'est-elle pas toujours d'origine ?



**Viaduc d'Ecaussinnes-Lalaing en construction
(un peu avant la Première Guerre Mondiale).**

C'est à retracer ces 150 ans de la vie du rail — plus précisément tous les types de voies ferrées, y compris le vicinal et les voies industrielles autour des carrières de Soignies et d'Ecaussinnes — que se sont attelés une douzaine de membres du Cercle archéologique du canton de Soignies. Certes, comme dans tout travail collectif où chaque auteur se borne à rédiger quelques pages, les contributions sont d'inégale valeur, les unes bien documentées, les autres fort anecdotiques. Mais ne boudons pas notre plaisir et disons avec Gérard Bavay, le Président du Cercle sonégien, que la présente publication «est davantage destinée à ouvrir des perspectives qu'à rendre compte de manière exhaustive de l'histoire du rail dans notre région» (p. 13). Ce premier pas franchi, nul doute que l'on trouvera dans les prochains tomes des *Annales* du dynamique cercle de Soignies d'autres études «ferroviaires» mieux pensées et plus approfondies.

J.-P. Hx

□ R. BRION et J.-L. MOREAU, **Léopold II. Le règne de l'Electricité**. Plaquette publiée sous l'égide de Tractebel en 1993 (16 pp., ill.).

Elle rappelle heureusement des faits d'un passé qui fut enviable. Les suivants par exemple: à Bruxelles, quelques lieux publics sont éclairés de la sorte en 1880-1882; les villes de Liège, Bruxelles et Gand organisent l'électrification systématique de leur territoire à dater de 1894-1895, grâce bientôt à la création des centrales de distribution (la plus ancienne fonctionnera à Oisquerq dès 1898); dans la foulée se développent les premières lignes de tramways alimentés par fils aériens, non sans débat sur l'esthétique urbaine; enfin, l'expansion fabuleuse hors de nos frontières, et jusqu'en Chine, des entreprises belges de tramways s'amplifie autour de 1900.

L.-F. G.

 □ Bernard BAY, **Entreprises et travailleurs de Wallonie**. Textes d'Alain DE WASSEIGE, Jean-Pierre CHAMPAGNE, José FONTAINE et al. Bruxelles, Editions Labor, 1988, In-4, 148 p., illustrations en noir et blanc. Fr. b. 1.200.

Dans cet album magnifique, c'est l'image des entreprises d'une région — la Wallonie — qu'a dressée B. Bay, déjà auteur de reportages publiés dans la sympathique collection dirigée par Georges Vercheval «Archives de Wallonie» (Charleroi). Il s'est agi ici pour le photographe d'établir le portrait contemporain — le sujet pose sur son lieu de travail — des gens de la terre, des ouvriers de la sidérurgie, du textile, du verre et des carrières.

Comme le dit José Fontaine en fin de volume (p. 139-142), face à l'ensemble des photos de B. Bay, «un sentiment de gigantisme et de complexité nous assaille. Une certaine sérénité et une réserve émanent de ces yeux, de ces bouches, de ces regards, de ces bras, de ces jambes. Probablement aussi une pensée. Celle-là même qui permet de combler l'écart entre la fragilité apparente des corps et la démesure des tâches et des lieux». Certes, ces photos, on aurait pu les trouver sur tous les endroits de travail; pourtant, cet agglomérat d'activités diverses en une seule région a quelque chose d'exceptionnel, même si ce fut surtout vrai au siècle passé, où la Wallonie surclassait nettement tout autre pays du monde.



Fondeur au haut fourneau, Cockerill-Sambre, Ougrée, 1983.

Au vu de l'album de B. Bay, on peut affirmer sans ambages que la photographie «socio-industrielle» wallonne se porte décidément très bien, — et c'est tout profit pour notre discipline!

J.-P. Hx

Protection

○ La verrière de la gare de **Pepinster** (voir n° 24) a retenu l'attention du ministre Collignon. Elle a toutes les chances d'être restaurée bientôt.

En revanche, l'élégante galerie d'accès aux quais de la gare de **Chaudfontaine** (monument classé en 1985) pourrait être menacée par d'intempestifs travaux de «restauration».

○ Sont classés comme monuments:

L'ensemble des bâtiments dit «**le Grand-Hornu**» (AM du 11.3.93), avec le site. Enfin!

Les ascenseurs hydrauliques n°1 à 4 et le pont levant entre les n°3 et 4 situés sur le **Canal du Centre**. L'ensemble des berges est protégé (AM du 22.9.92).

Le puits d'air dit «belle fleur» du charbonnage du Hasard à **Cheratte** (AM du 10.11.92).

L'abribus de l'avenue de la Plante à **Namur** (AM du 14.10.92).

○ Une ouverture d'enquête en vue d'un classement éventuel a été faite pour:

Le coron de l'ancien charbonnage d'Appaumée à **Ransart** (Charleroi).

La fonderie des cloches de **Tellin** (Luxembourg) avec des pièces de son équipement spécialisé.

L'ancienne «Brasserie des Alliés» créée en 1920 à **Marchienne-au-Pont** a été placée sur la liste de sauvegarde le 18.3.93. On y retiendra en particulier la belle tour, ouvrage de l'architecte Dubois en 1938.

Vie de l'Association

C'est avec le concours efficace de M. Claude DEPAUW, archiviste de la ville de Mouscron, et de conserve avec les membres de la Société d'Histoire de Mouscron que nos membres ont exploré, le 27 mars dernier, le passé industriel de ce centre textile historique, où nous avons organisé notre assemblée générale annuelle. La journée fut pleine d'intérêt, agrémentée, il faut le souligner, par l'accueil cordial d'une délégation du Collège échevinal et du Conseil communal mouscronnois.

Nous donnons ci-après un compte rendu de cette visite, largement inspiré des notes préparatoires établies par M. DEPAUW.

Le passé industriel de Mouscron

L'histoire industrielle mouscronnoise ne peut s'écrire seule, car elle est loin d'être autonome. Elle fait étroitement partie de deux ensembles historiques et géographiques bien plus vastes que le grand Mouscron. Depuis au moins le 18^e siècle et encore de nos jours, Mouscron est l'un des points d'intersection entre la Flandre du sud-ouest et le nord de la France. Cette double appartenance n'empêche pas Mouscron d'avoir son caractère propre, son langage et son folklore.

La principale industrie exercée à Mouscron depuis le 18^e siècle est le textile sous toutes ses formes. Comme ailleurs dans la région, Mouscron se caractérise alors par l'agriculture et par l'industrie linière. Mais une crise de structure détruira cette activité dans la première moitié du 19^e siècle. Si Mouscron n'échappe pas à cette dépression, un certain essor démographique s'y poursuit néanmoins. Mouscron doit ce dynamisme à une diversification de sa production textile qui trouve son origine en 1758 avec le molleton, renforcée durant la domination française par le travail du coton. Le textile régional participe ainsi aux expositions industrielles du 19^e siècle dans les catégories de tissage de laine et surtout de coton.

A la fin du siècle, le textile subit la crise générale que traverse l'économie belge. Pourtant les tissus de Mouscron, mélangeant coton et laine, jouissent d'une grande renommée. Le tissage se fait le plus souvent à domicile. Mais il cesse d'avoir la prépondérance vers 1900.



Fronton de l'usine F. Vanoutryve & Cie, à Mouscron (photo de l'auteur).

Suite à une puissante pénétration économique française, Mouscron devient un centre de filature de laine peignée et de tissage de tapis, notamment de tapis-moquette. Filiales de maisons françaises et entreprises belges y travaillent toujours.

Vers 1900, Mouscron, ville industrielle, est aussi une cité-dortoir puisque la majorité de la population active est «frontalière». L'attrait du travail en France contribue à nourrir l'immigration flamande qui peuple Mouscron et ses environs entre 1850 et 1950.

Après la seconde guerre mondiale, les activités habituelles sont toujours la filature et le tissage. Mais la bonneterie et la confection ainsi que le négoce de la laine prennent de l'importance. Deux zones industrielles de cent hectares sont créées peu après le passage de la région à la province de Hainaut en 1963, pour contrebalancer les effets conjugués du reflux frontalier et de la disparition de firmes anciennes.

En 1980, le textile, concentré à Mouscron, restait le plus gros pourvoyeur d'emploi du Hainaut occidental. Cependant, le secteur est toujours durement touché par la crise mondiale.



M. Tossut en pleine explication (photo de l'auteur).



M. Luc Vanoverschelde entouré de ses visiteurs (photo de l'auteur).

Visite de l'entreprise F. VANOUTRYVE & Cie (rue du Phénix 79, B-7700 Mouscron)

Le tissage «Félix Vanoutryve et Cie», établi en 1880 dans la rue du Phénix par cette famille de Roubaix, se spécialise actuellement dans le tissu d'ameublement de haut de gamme dans toutes espèces de fibres.

M. Maurice Tossut, directeur de l'entreprise et conservateur du Musée du Folklore «Léon Maes», nous l'a fait visiter «con amore». Y alternent des matériels inutilisés (des chaudières à vapeur, dont une Piedbœuf de Jupille/Meuse, un moteur diesel actionnant une dynamo ACEC, des métiers à tisser de 1880, un ourdissoir vertical en bois, une retordeuse de filature) et les machines en état de marche (bacs de teinturerie, arbres de transmission, métiers à tisser, machines d'affût : tondeuse, laineuses, ébouriffeuses). Ce fut aussi l'occasion de pénétrer dans les arcanes d'une branche attachante du tissage, où le critère qualitatif demeure primordial.

Visite de l'ancienne manufacture française de tapis et couvertures (rue du Petit-Pont, B-7700 Mouscron)

Cette ancienne usine de 1925 reconvertie par M. Luc Vanoverschelde – qui fut en l'occurrence notre guide enthousiaste – est désormais dénommée CASA, sigle de : «Centre d'Affaires Saint-Achaire». Elle a été réaménagée dans le but d'offrir, par parties, des locaux à des entreprises désireuses de s'implanter à Mouscron. Outre la curiosité suscitée par cette formule de rénovation, qui a su préserver quelques traits caractéristiques d'une architecture bien typée, nos membres ont également marqué leur intérêt pour les bureaux originels et la vieille chaudière à vapeur MEUNIER & Cie, de FIVES-LILLE, qui subsistent dans l'état d'abandon des premiers jours de la fermeture.

Claude GAIER

Landmarks pour le «World Heritage UNESCO»

M. Guido Vanderhulst, qui est membre du Bureau du TICCIH et secrétaire du comité TICCIH-ICOMOS pour la définition du patrimoine industriel immobilier qui est proposé en Landmarks au Patrimoine Mondial, a récemment rappelé au Conseil d'Administration de PIWB la situation en cette matière.

Une réunion s'est tenue à Rome au début février. 107 sites ont été proposés dont les sites belges retenus par le TICCIH-Belgium sur proposition du PIWB pour la partie Wallonie et Bruxelles. Les sites des Ascenseurs du Centre, de Bois-du-Luc, du Grand-Hornu, de Val Saint-Lambert, du Bois du Cazier, sites miniers du Limbourg, gare d'Antwerpen, briqueteries de Boom-Noeveren et de Tour et Taxis ont été proposés.

Ont été retenus:

Les Ascenseurs uniques au plan mondial et en parfait état de conservation et de fonctionnement, avec la valorisation adéquate;

Bois-du-Luc, site charbonnier complet typique du début de l'exploitation minière en Belgique et en Europe, en très bon état de conservation, avec la valorisation adéquate;

Boom-Noeveren, site unique et groupant tous les aspects techniques, sociaux et urbanistiques de la briqueterie;

Sites miniers du Limbourg, site charbonnier complet typique de l'exploitation minière «industrielle» des années 1930 en Belgique et en Europe, en très bon état de conservation, avec la valorisation adéquate;

Tour et Taxis, site architectural et urbanistique exceptionnel du transbordement, chemin de fer et entreposages.

Les autres sites sont reportés, soit qu'ils ne présentent pas à ce stade le caractère unique au plan mondial, soit que la valeur n'est pas assez démontrée.

Le site du Gran-Hornu a posé le problème de la transformation de sites industriels avec modification profonde des caractéristiques industrielles d'époque. D'autres sites proposés dans d'autres pays ont soulevé le même problème (port de Gènes...). Un des critères essentiels d'ICOMOS est l'authenticité, ce n'est plus le cas pour Grand-Hornu et le port de Gènes par exemple. Le dossier est reporté après que le secrétariat se sera fait une philosophie en la matière. Cela ne change rien à la valeur «emblématique» du site.

La gare d'Anvers ne sera prise en considération que si le caractère unique au plan mondial est démontré.

Rapport du Conseil d'Administration sur l'activité de l'a.s.b.l. «Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles» au cours de l'exercice 1992

Le Conseil d'administration s'est réuni à l'Ecomusée régional du Centre, à La Louvière, le 26 septembre 1992, au siège de l'association «La Fonderie», à Bruxelles, le 6 février 1993 et ici-même à Mouscron, ce matin du 27 mars 1993.

La réunion de La Louvière, comme le sera celle de ce jour, fut suivie d'une visite portant sur la sauvegarde du patrimoine industriel local. Nous avons également organisé, le 13 juin dernier, une excursion d'un jour entier en région couvinoise. En outre, le Conseil d'Administration s'est rendu sur le site de Tours-et-Taxis, à Bruxelles, le 6 février dernier, pour prendre connaissance des problèmes liés à sa préservation et à sa réaffectation. Enfin, une délégation du même Conseil a visité le Grand Hornu, le 16 novembre dernier, à l'invitation de la Direction, afin de s'informer des derniers développements de cette entité emblématique.

Depuis notre dernière assemblée générale, nous avons publié quatre bulletins «Patrimoine Industriel» dont le dernier en date, le n°25, marque une étape symbolique dans cette entreprise qui a débuté en 1984.

La première phase de l'inventorisation, par nos soins, des sites industriels wallons, qui nous avait été confiée par le Ministère de l'Aménagement du Territoire, s'est achevée au printemps dernier. La demande que nous avons introduite depuis auprès du Ministre compétent en vue d'obtenir une seconde subvention pour parachever ce travail n'a pas encore reçu de suite formelle. Nous espérons qu'elle sera accueillie favorablement, les services de l'Aménagement du Territoire ayant eux-mêmes conclu à la nécessité de cette phase finale.

Entre autres démarches ponctuelles entreprises par P.I.W.B. au cours de l'exercice écoulé, nous avons dû constater, bien à regret, la disparition du gazomètre de Dinant ainsi que la démolition de la gare de Quiévrain. Par contre, nous avons noté avec satisfaction, d'une part la décision du Ministre de l'Aménagement du Territoire de préserver la verrière de la gare de Pépinster et, d'autre part, la reconnaissance par le même ministre du caractère exceptionnel du site du Grand Hornu. Nous avons également participé, grâce à l'obligeance de plusieurs de nos membres, à l'information des responsables de la

Région Wallonne en vue de la sauvegarde de la Brasserie des Alliés de Marchienne-au-Pont. Nous avons aussi pu vérifier la préservation et la réhabilitation du siège de l'ancienne Manufacture Impériale d'Armes de Liège et de sa voisine l'ancienne linière St.-Léonard, restaurées par un promoteur privé et transformées en immeuble à appartements et en hôtel.

P.I.W.B. était, entre autres, représenté au Congrès international d'archéologie industrielle de Madrid, en septembre dernier, par le président, le secrétaire-trésorier et par M. Vanderhulst en sa qualité de président national du TICCIH. Cette délégation francophone, à laquelle s'ajoutaient nos collègues néerlandophones, a affirmé comme il se doit la présence belge dans un domaine où l'on reconnaît à notre pays, surtout depuis le congrès de Bruxelles en 1990, un rôle significatif.

Notre association compte à ce jour 170 membres, soit une très légère augmentation par rapport à l'an passé.

Nous avons bénéficié, cette année comme précédemment, d'une subvention de fonctionnement de la Communauté Française, que nous tenons à nouveau à remercier pour la confiance qu'elle témoigne dès l'origine à notre association. Celle-ci s'efforce, quant à elle, de jouer le rôle de relais et de conseil, voire d'initiateur, que les instances officielles et l'opinion attendent d'elle.

C. GAIER
Président

Agenda et informations

○ Le nouveau **Musée de la Mine** a ouvert ses portes au «Puits-Marie» rénové à Blégny. Il regroupe des collections relatives à plusieurs siècles d'exploitation de la houille en province de Liège. Renseignements au tél. 041 / 87.43.33.

○ La «Vereniging voor Industriële Archeologie en Textiel» (**V.I.A.T.**) communique que sa nouvelle adresse est bien désormais la suivante : Oudevest 18, 9000 Gent (tél. 091/23.59.69).

○ **L'Ecomusée régional du Centre fête ses dix ans.**

Deux expositions sont présentées à cette occasion au Bois-du-Luc.

– **L'exposition «L'écomusée, un musée pas comme les autres»**

En mai 1968, les musées qui étaient souvent considérés comme austères, froids et poussiéreux..., des lieux où l'on devait se taire, être initié pour comprendre, furent l'objet de contestations.

Aujourd'hui beaucoup de choses ont changé. On le doit un peu aux écomusées dont les premiers sont nés très tôt : dès 1968 pour l'Ecomusée d'Ouessant et des Monts d'Arrée, ou 1970 pour l'Ecomusée du Creusot/Monceau-les-Mines (France).

Le phénomène écomusée s'inscrit dans le cadre de ce qu'on appelle la **nouvelle muséologie**.

Ce qui distingue l'écomusée du musée traditionnel c'est son interdisciplinarité, sa notion de territoire, la participation de sa population; c'est un lieu où l'objet est mis en situation plutôt que «muséifié».

Celui que l'on trouve à l'origine des écomusées, c'est Geroges-Henri RIVIERE, le fondateur du Musée des Arts et Traditions populaires à Paris, le père des écomusées. Pour lui, un écomusée est un **instrument** qu'un pouvoir et une population conçoivent, fabriquent et exploitent ensemble; ce pouvoir, avec les experts, les facilités, les ressources qu'il fournit; cette population, selon ses aspirations, ses savoirs, ses facultés d'approche.

Il existe aujourd'hui une Fédération des Ecomusées et Musées de Société qui groupe 45 institutions. Il y en a quelques-un au Québec comme l'Ecomusée de la Haute-Beauce sur la rive droite du Saint-Laurent. Il y en a deux en Communauté française : L'Ecomusée régional du centre et celui de Treignes.

L'exposition «L'Ecomusée, un musée pas comme les autres» vise à présenter les écomusées français, québécois et wallons. Elle dresse également le bilan de dix ans de l'Ecomusée régional du Centre. Elle sera accessible jusqu'au 17 octobre, du lundi au vendredi, de 9 à 16h.; les week-ends et jours fériés de 15 à 18h.

– L'exposition «La région du Centre, du charbon à la chimie»

Le Centre est une région économique née au 19^e siècle de la Révolution industrielle et, tout particulièrement, de l'exploitation charbonnière. Le charbon extrait depuis le 13^e siècle donnera ses lettres de noblesse à cette région grâce à l'éclosion d'une multitude de sociétés charbonnières. La première de ces sociétés à se structurer dès 1685 est celle du Bois-du-Luc, une des plus importantes de la région, la dernière aussi à y fermer ses portes, en 1973.

Ces trois thèmes, inextricablement liés, Bois-du-Luc, le charbon et la région du Centre, constituent les lignes de façade de l'exposition permanente présentée dans les locaux de l'Ecomusée régional du Centre, sur le site de l'ancien charbonnage du Bois-du-Luc.

Près de 80 panneaux richement illustrés de documents iconographiques et d'archives, complétés par une sélection d'objets et produits représentatifs répartis dans une quinzaine de vitrines, constituent cette exposition qui se veut avant tout didactique. L'objectif n'est point ici de collationner un maximum de documents ou d'objets mais de remplacer une sélection de ceux-ci dans leur contexte exact.

Cette exposition est accessible selon plusieurs directions. Le visiteur qui passe à Bois-du-Luc poursuit plusieurs types d'objectifs: l'histoire du site sur lequel il se trouve, l'évolution des techniques charbonnières ou encore la découverte du Centre, une région qui attire un nombre de touristes en sensible augmentation.

La nouvelle exposition de l'Ecomusée régional du Centre répond aux desiderata de ces différents profils de visiteurs. Ceux-ci traversent six périodes chronologiques au sein desquelles est retracée l'évolution des trois thèmes de l'exposition. Ils peuvent ainsi s'arrêter aux panneaux concernant soit Bois-du-Luc, les charbonnages ou la région du Centre, d'un simple coup d'œil, grâce à un code de couleur clairement expliqué au début de l'exposition. Il leur est également possible de grouper des thèmes selon leurs centres d'intérêt.

Le thème **Bois-du-Luc** présente un choix de documents, pour certains inédits, sur l'histoire de la prestigieuse Société, tant d'un point de vue économique que social (les Carrés et leurs infrastructures).

Le thème **Charbonnages** s'intéresse à l'évolution économique, législative et technique de l'exploitation du charbon. Tant que faire se peut, ce thème est illustré par des exemples pris dans la région du Centre.

L'entrée **Centre** retrace l'histoire de la région. L'évolution économique des industries traditionnelles (métallurgie, verreries, carrières,... à l'exception de l'industrie charbonnière abordée dans le thème précédent) jusqu'aux industries chimiques et pétrochimiques, ainsi que l'infrastructure - des chaussées charbonnières au TGV - seront les fils conducteur de cette troisième filière de l'exposition.

Une telle structure, franchement muséale, vient ainsi compléter l'infrastructure de l'Ecomusée, riche déjà d'un atelier mécanique et d'une menuiserie du début du siècle en état de fonctionnement, d'un intérieur ouvrier de la même époque reconstitué dans une maison non rénoverée des Carrés, de l'imposant bureau directorial, ainsi que du site d'extraction de Saint-Emanuel avec son châssis à molettes caractéristique.

L'expositon «La région du Centre, du charbon à la chimie» est accessible jusqu'au 17 octobre, en semaine de 9h à 16h.; les week-ends et jours fériés de 15 à 18h. Après le 17 octobre, uniquement pour les groupes, sur réservation, jusqu'au printemps 1994.

Renseignements: Ecomusée régional du Centre,
rue Saint-Patrice 2B à 7110 Houdeng-Aimeries - Tél.: 064/28.20.00

○ **Grand-Hornu - Exposition «S'asseoir: 100 façons»**

Le siège aux XIX^e et XX^e siècles dans la collection du VITRA DESIGN MUSEUM

Manifestation organisée avec l'aide du Goethe Institut Bruxelles, du Land Baden-Württemberg et de la N.V. VITRA BELGIUM S.A.

Du 19 juin au 12 septembre 1993 inclus.

Ouvert de 10 à 12h. et de 14 à 18h.00 - Fermé lundi.

Le **VITRA DESIGN MUSEUM** est voisin du Centre de production de VITRA à Weil-am-Rhein en Allemagne (non loin de Bâle et de Mulhouse). Ce bâtiment superbe, construit par l'architecte américain Frank O. GEHRY, abrite une collection unique au monde (plus de 1.200 pièces) représentative de l'évolution du siège, des débuts du XIX^e siècle à nos jours.

L'association Grand-Hornu Images expose cet été une sélection des pièces remarquables de cette collection dans le site archéologique industriel du Grand-Hornu (près de Mons en Belgique).

Outre qu'elle présente deux siècles d'histoire du meuble elle met en évidence les rapports entre la création et l'histoire sociale, l'architecture et la manière d'habiter, de «vivre dans ses meubles».

Elle souligne également le rôle déterminant des architectes dans la création du mobilier aux XIX^e et XX^e siècles (et du siège en particulier) comme expression de l'esprit de son époque. Constituée d'une centaine de pièces, l'exposition est rythmée en dix grandes étapes historiques:

1. La révolution industrielle et l'avènement de nouveaux matériaux (Schinkel);
2. Thonet: premiers modèles;
3. La production industrielle;
4. L'art nouveau (Van de Velde, Guimard, Serrurier-Bovy,...);
5. La Sécession viennoise (J. Hoffmann, O. Wagner, A. Loos,...);
6. L'esprit géométrique (De Stijl, F.L. Wright,...);
7. Le mobilier tubulaire (Bauhaus, Le Corbusier, R. Mallet-Stevens, C. Perriand, E. Gray,...);
8. Formes organiques et maîtrise technique (A. Aalto, A. Jacobsen, C. Eames, J. Prouvé,...);
9. Les années «Plastique»;
10. Propositions actuelles (nouvelles tendances du design: P. Starck, B. Sipek, Kuramata, Ron Arad, J. Morrison, E. Sottsass,...).

Enfin une publication d'une centaine de pages, abondamment illustrée, rassemble les éléments de cette étude et constitue le catalogue de cette exposition.

Appel

Mme Chr. Viérin cherche des renseignements sur les moulins à cylindres V. Trokay à St.-Rémy-sous-Huy. Adresse: avenue du Cerf-Volant 17a, 1170 Bruxelles.

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