

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

Publié avec l'aide de la Communauté française



N° 67-68

OCTOBRE 2006 - MARS 2007

Bureau de dépôt :
Liège X

L'Assemblée générale de l'asbl Patrimoine Industriel Wallonie - Bruxelles du 21 avril dernier a adopté un nouveau programme d'activités pour les années 2007-2009 qui reprend dix objectifs :

1. Améliorer la représentativité et la visibilité de PIWB en ouvrant le Conseil d'administration à d'autres institutions patrimoniales de Wallonie et de Bruxelles, et en accroissant le nombre de participants à l'Assemblée générale.

2. Dynamiser le bulletin tant dans le contenu que dans la forme et la diffusion. En faire encore plus une revue de référence et une carte de visite de l'association. Mieux intégrer l'équipe rédactionnelle au sein du Conseil d'administration. Mettre le bulletin en ligne sous format PDF avec la création d'une page sur internet.

3. Continuer la série « Enquêtes et Témoignages » notamment par les 3^e, 4^e et 5^e numéros qui devraient concerner respectivement la mine, la sidérurgie et le verre.

4. Maintenir les relations constructives développées avec la direction du Patrimoine culturel de la Communauté française, notamment dans le cadre de notre politique de publications.

5. Construire une nouvelle collaboration avec l'Administration du Patrimoine de la Région wallonne et l'Institut du Patrimoine wallon, éventuellement via un partenariat, ainsi qu'avec la Direction des Monuments et Sites de la Région bruxelloise en jouant un rôle de veille et de sensibilisation des pouvoirs publics.

6. Développer un intérêt pour la sauvegarde de « petit » patrimoine immobilier industriel (grilles d'usine, frontons, objets, peintures publicitaires murales, plaques d'égout), par exemple par l'organisation d'une journée d'études à l'attention des associations locales ou la rédaction d'une rubrique dans le bulletin.

7. Etablir des partenariats sur des projets avec d'autres associations belges ou étrangères (MSW, SIWE, Wallonia Nostra...) poursuivant des objectifs similaires aux nôtres.

8. Mieux positionner le PIWB au sein du TICCIH-Belgium, en affirmant notre spécificité wallonne et bruxelloise au sein de la structure nationale.

9. Organiser une fois par an un voyage scientifique à l'étranger d'une durée de 2 à 3 jours, ainsi que des visites « exclusives » de sites non accessibles au public en s'appuyant éventuellement sur des associations locales pour leur organisation.

10. Réviser le fonctionnement interne de l'asbl afin d'augmenter l'efficacité du travail accompli par le Conseil d'administration et son bureau.

L'Assemblée générale a adopté un budget qui donne les moyens de réaliser ses objectifs. Une première évaluation des progrès enregistrés par la nouvelle équipe sera faite à l'Assemblée générale prochaine d'avril 2008.

Jean-Louis DELAET,
Président de PIWB

TABLE DES MATIÈRES

Éditorial	2
Table des matières	2
Études	3
Approche de la construction ferroviaire dans la région du Centre (A. DEWIER)	3
L'ankylostomiase (G. VANDE VIJVER)	7
La gare du Midi à Bruxelles (1840-1952) (C. MEYFROID)	10
La S.A. des charbonnages Hensies-Pommeroeul (A. BIANCHI)	19
Calisto Peretti (G. VANDE VIJVER)	20
Baume & Marpent (suite et fin) (G. VANDE VIJVER)	24
Reportage photo	27
La cité du train à Mulhouse (L. VANVELTHEM)	27
Compte rendus et expositions	29
La catastrophe de Marcinelle entre mémoire et histoire	29
L'image du flamand en Wallonie	29
« Le temps d'hier, c'est loin déjà ! » (A. DEWIER)	30

ÉTUDE : APPROCHE DE LA CONSTRUCTION FERROVIAIRE DANS LA RÉGION DU CENTRE, DES ORIGINES À 1985

Depuis 1803, de curieuses machines, fonctionnant à la vapeur, roulaient sur des rails en remorquant des chars à bancs, à la vitesse de huit kilomètres à l'heure. Astucieux Anglais qui créèrent ces « loco-dromes »¹ et permirent, de ce fait, aux Londoniens de connaître, pour la modique somme de dix shillings, l'ivresse de la vitesse. Un cuisant échec financier mit un terme à l'expérience mais l'idée du chemin de fer était lancée. En 1813, la toute première locomotive digne de ce nom fit son apparition. Elle fut baptisée « Puffing Bully » (Taureau Soufflant).

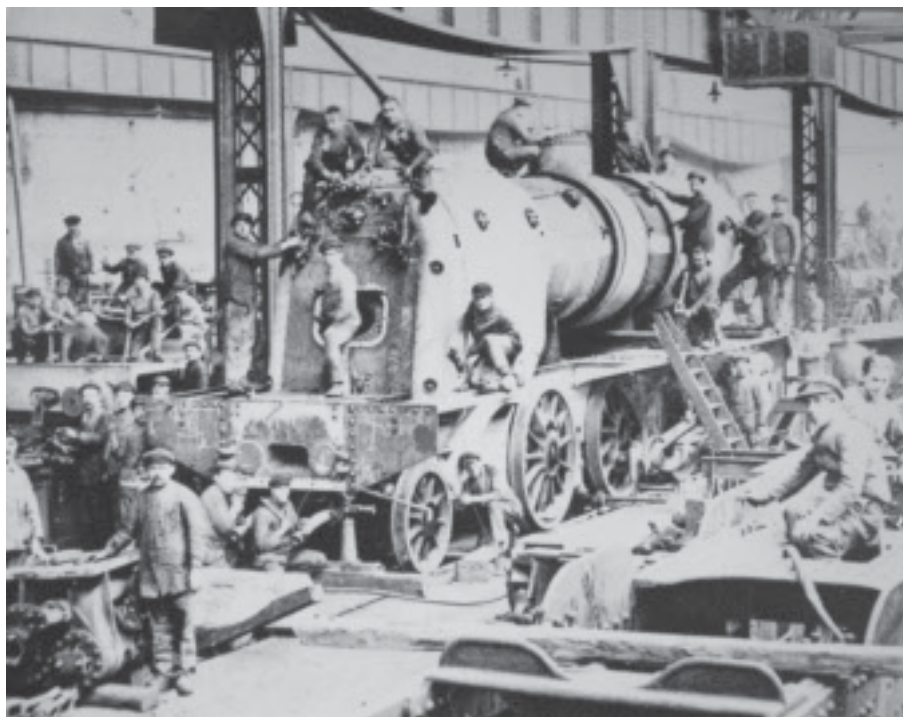
En Belgique, la situation des transports n'était guère brillante. Après la rupture avec la Hollande, la liaison avec la Rhénanie, avec le delta Rhin-Meuse et la Zélande fut interrompue. Le port d'Anvers subissait les conséquences de la fermeture de l'Escaut. Il devenait urgent de trouver une solution à cet isolement qui pouvait ébranler

notre économie nationale. En 1821, l'industriel liégeois John Cockerill avait proposé la construction d'une voie ferrée entre la ville d'Anvers et la Meuse. Le projet resta sans suite, les autorités hollandaises préférant améliorer les routes et creuser des canaux, tels que le canal Charleroi-Bruxelles, commencé en 1826. Le Gouvernement belge reprit l'idée de Cockerill en l'améliorant. Le 1^{er} mai 1834, les Chambres votèrent un décret prévoyant la construction d'une voie ferrée sur le territoire national.

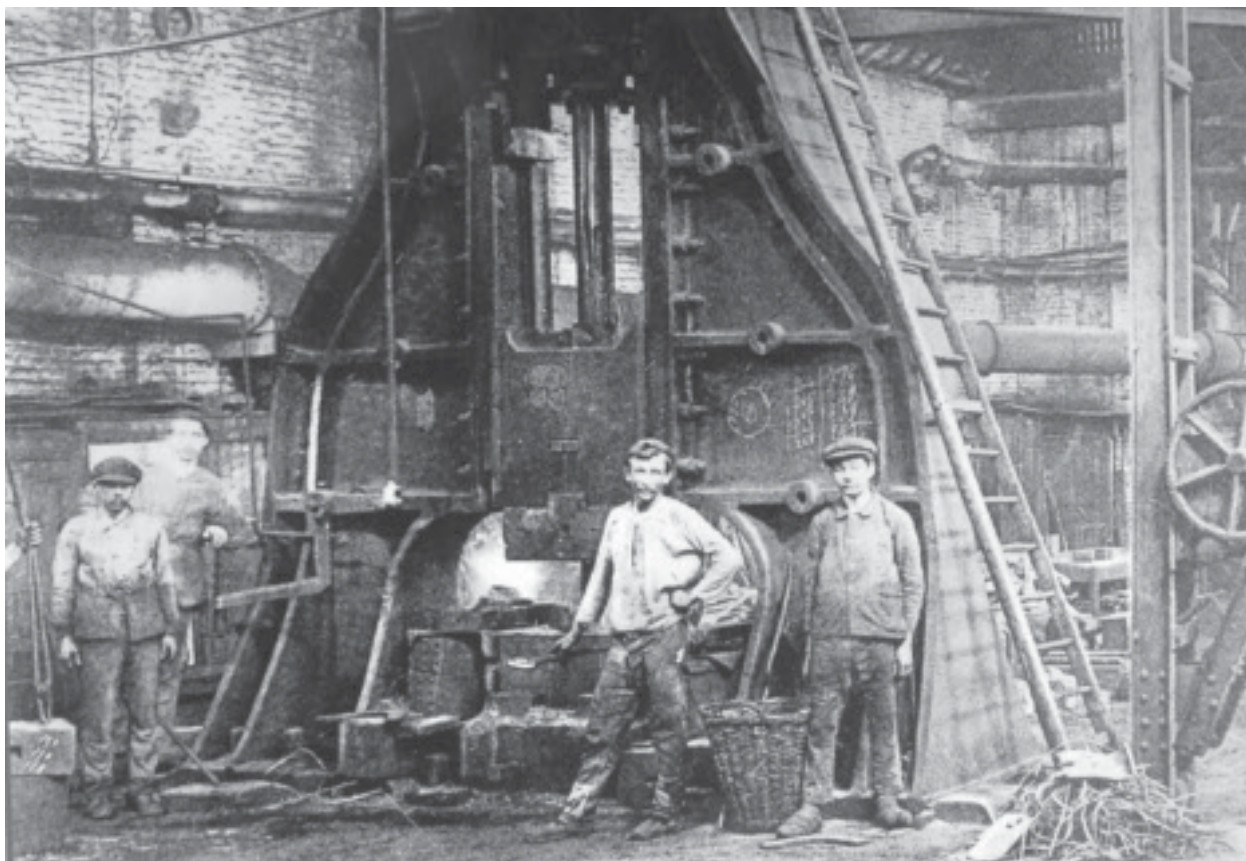
Après maintes discussions, le projet « Etoile de Malines » fut accepté et les travaux débutèrent en juin 1834. Le 5 mai 1835, trois trains inauguraux quittaient la gare de Bruxelles - Allée Verte, en direction de Malines². Trois convois composés de chars à bancs, de diligences et de berlines, tirés par trois locomotives construites dans les ateliers Stephenson à Newcastle et baptisées : « La Flèche », « Stephenson » et « L'Eléphant ». Quelques mois

plus tard, la toute première locomotive de fabrication belge, la « Le Belge », sortait des ateliers Cockerill.

Le réseau ferroviaire belge traversera les centres de production, assurera leur interconnexion et permettra d'accéder rapidement aux frontières. Pour ce faire, il sera orienté vers les quatre points cardinaux : au nord vers Anvers et la mer ; à l'est vers Liège, Verviers, la Prusse et le Rhin ; au sud vers Mons et la France ; à l'ouest vers Ostende, la mer et l'Angleterre. Une deuxième phase de construction verra l'Etat aménager une seconde ligne vers la France, ainsi qu'un embranchement vers les villes de Charleroi et Namur. Terminé en 1843, ce réseau aura coûté la somme de 137 milliards de francs. Une somme considérable à l'époque, et qui trouve sa justification dans l'importance des travaux et l'ampleur du réseau.



« Société Nicaise et Delcuve », atelier de construction des locomotives, s.d. Coll. C.H.A.I.



Le marteau-pilon de la « Compagnie Centrale de Construction » (Usines Hiard), vers 1920. La société produira du matériel ferroviaire et notamment des voitures de grand luxe pour des compagnies internationales. Coll. C.H.A.I.

Pendant une trentaine d'années, des entreprises privées agrandiront le réseau ferré. Des 560 kilomètres de départ, on passa à 3 100 kilomètres. Une situation qui inquiéta rapidement le Gouvernement qui racheta progressivement l'ensemble des lignes. Un rachat organisé autour de trois phases : de 1873 à 1880, en 1896 et 1897, en 1906 et 1907. Parallèlement à cette politique d'achat, l'Etat ouvrait de nouvelles lignes. A la veille de la Première Guerre mondiale, 4 600 kilomètres de voies ferrées étaient propriété de l'Etat. Seuls 500 kilomètres appartenaient encore à des sociétés privées.

La région du Centre participa pleinement au développement de la construction ferroviaire en Belgique et à l'étranger. Partout dans le monde, on « roulera

Centre ». La région du Centre offrait, au 19^e siècle, les atouts traditionnels du capitalisme : l'argent et les hommes entrepreneurs. Nombreux seront les directeurs d'entreprises à investir dans ce nouveau secteur : Parmentier, Delbèque, etc. L'énergie indispensable au bon fonctionnement des usines sera tirée du charbon, et la région du Centre est une région où l'industrie charbonnière atteint son paroxysme à la fin du 19^e et au début du 20^e siècles. Les voies de communication (routes et canaux) largement développées par et pour les charbonnages, serviront à l'approvisionnement en matières premières et au transport des produits finis.

Dans la mesure du possible, les ateliers de construction ferroviaire essayeront d'être autonomes, produisant eux-mêmes une grande

partie de ce dont ils avaient besoin³. L'acier provenait d'entreprises spécialisées telles que les Aciéries Boucquéau ou les Usines Cambier à La Louvière. Il faudra toutefois attendre la seconde moitié du 19^e siècle pour que la construction ferroviaire dans la région du Centre connaisse un réel essor. Plusieurs entreprises créées aux 19^e et début 20^e siècles produiront du matériel roulant (locomotives, voitures à voyageurs, wagons divers, etc.). Parmi ces dernières, on retiendra⁴ :

- en 1828 : les « Ateliers Parmentier » qui deviendront en 1838 la « S.A. des Forges, Usines et Fonderies » (Haine-Saint-Pierre) ;

- en 1853 : la « Fonderie Delbèque & C^{ie} », qui deviendra en 1882 la « S.A. des Usines

Baume & Marpent » (Morlanwelz et Haine-Saint-Pierre) ;

- en 1855 : la « Société Parmentier, Nicaise & C^{ie} » (La Louvière) ;

- en 1866 : la « Société Noulet & C^{ie} » (Strépy-Bracquegnies) ;

- en 1869 : la « Compagnie Belge pour la Construction de matériel de Chemin de Fer », plus connue sous le nom d'« Anglo-Franco-Belge » ou « Germain Anglo » (La Crorière) ;

- en 1870 : les « Ateliers Jules Empain » (Manage) ;

- en 1871 : la « Société Pierre-Joseph Hiard & C^{ie} » (Haine-Saint-Pierre) ;

- en 1874 : les « Ateliers de Construction, Forges et Fonderies » (Braine-le-Comte) ;

- en 1875 : les « Forges & Ateliers de Seneffe » ;

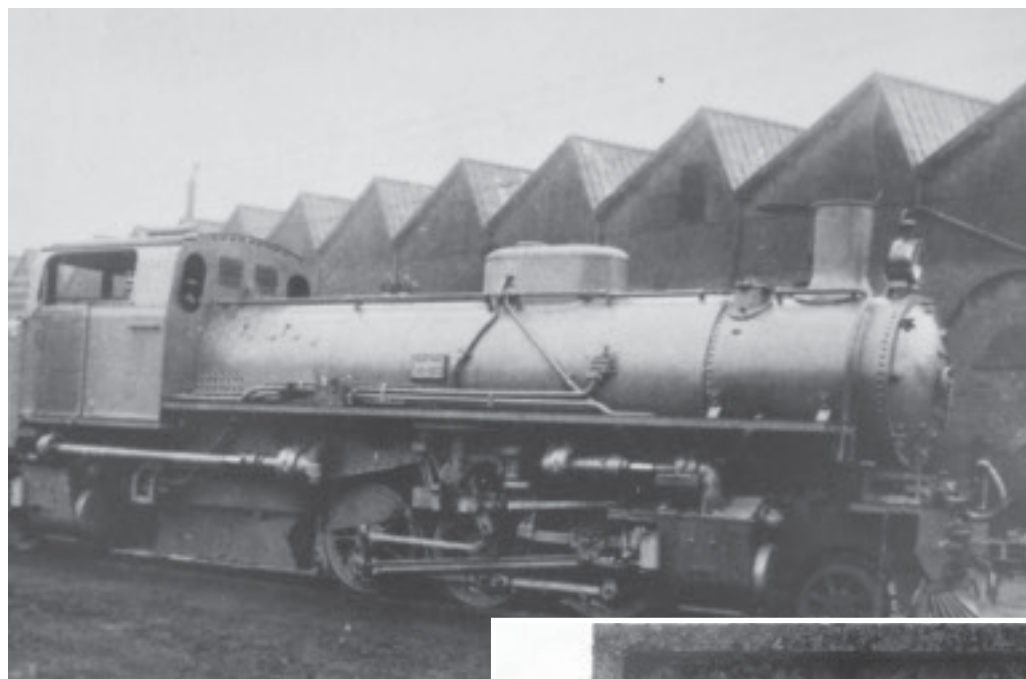
- en 1884 : les « Forges & Usines de La Hestre » (Haine-Saint-Pierre) ;

- en 1885 : « La Construction » (Manage) ;

- en 1889 : les « Ateliers du Thiriau » (Bois-d'Haine) ;

- en 1909 : les « Usines et Fonderies Buissin » (Familleux).

A la fin du 19^e siècle, le marché belge est conquis et des entreprises telles que « Baume & Marpent », la « Compagnie Centrale de Construction » (les anciens Ateliers Hiard), les « Forges, Usines et Fonderies », s'attaqueront aux marchés internationaux et exporteront, en plus du matériel roulant, des appareils de voies, des ponts, des charpentes métalliques, des viaducs, etc.



Ci-dessus : locomotive de type « Golwé », produite aux « Forges, Usines et Fonderies » d'Haine-Saint-Pierre vers 1930. Coll. A. Dagant.

Ci-contre : cette photo, réalisée par R. Willame en 2006, illustre le sigle de la société Baume & Marpent, qui est toujours situé à l'entrée du « souterrain du chemin de fer » à la chaussée de Redemont.



Les deux conflits mondiaux marqueront le déclin de la construction ferroviaire en Belgique. Un déclin qui s'accroît encore dans l'après-Seconde Guerre mondiale. Les raisons de cet état de fait sont multiples : les usines sont partiellement ou totalement détruites ; les Américains, dont l'outil de production est intact, s'approprient les marchés internationaux ; les pays en voie de développement, principaux clients des entreprises belges, s'industrialisent et produisent eux-mêmes ce dont ils ont besoin. La situation est telle dans notre pays après 1945 que le Gouvernement belge commande des locomotives au Canada⁵.

Restructurations et fusions ne permettront que de gagner du temps. Entre 1950 et 1965, les faillites et les fermetures se multiplient. Ce sont des centaines de travailleurs qui se retrouvent au chômage. Les « Forges, Usines et Fonderies »

fermeront en 1961 et la société « Germain-Anglo » cessera toute activité en 1967⁶. Les sites industriels, assainis, accueillent aujourd'hui deux hypermarchés. Seuls quelques vestiges témoignent encore des activités industrielles passées⁷.

En 1985, il ne subsistait plus dans la région du Centre que deux entreprises de construction ferroviaire : les « Ateliers de Braine-le-Comte et du Thiriau réunis » et la « Brugeoise et Nivelles », implantée à Manage et à Familleureux.

Alain DEWIER,
Ecomusée régional du Centre



Notes

¹ Pistes de chemin de fer privées, évoluant en circuit fermé.

² Deux sociétés belges se partagèrent l'importante commande de rails : les « Usines Cockerill » à Seraing et les « Laminiers Dupont » à Fayt-lez-Manage.

³ La plupart des usines importantes possédaient des ateliers de forge, d'ajustage, de fonderie, de travail du bois, etc. Il n'était pas rare de voir des ouvriers spécialisés fabriquer leur propre outillage, afin de répondre au mieux au travail demandé. Les tourneurs et les forgerons étaient indispensables au bon fonctionnement de ces sociétés.

⁴ *Le Centre, une région économique, hier, aujourd'hui, demain*, p. 48-50, Haine-Saint-Pierre, C.H.A.I., 1979.

⁵ Alain DEWIER, « La construction ferroviaire : une industrie qui a fait connaître le Centre dans le monde entier », dans *La Nouvelle Gazette*, 4 novembre 1985.

⁶ Maurice DENUIT, Raymond DEHAEN, Jules PARENT, Georges PLACE, Léon PLATENS, Arthur RENOIR, Paul SANDRA, Paul VANBELLINGEN et Franz VANDENDRIESSCHE, « Les Forges, Usines et Fonderies » (Goldschmid), dans *Nos industries au passé*, Haine-Saint-Pierre, Cercle d'Histoire et de Folklore Henri Guillemin, 1981, p. 35-52.

⁷ Quelques halls industriels, situés rue de La Flache à La Louvière, sont les seuls vestiges immobiliers de la société « Germain Anglo ». Des « Forges, Usines et Fonderies », il ne reste plus qu'une haute cheminée trônant au milieu d'un parking, sis chaussée de Redemont à Haine-Saint-Pierre.

Cette cheminée est tout ce qu'il subsiste aujourd'hui des « Forges, Usines et Fonderies » d'Haine-Saint-Pierre, qui fermèrent en 1961.
Photo A. Dewier, 2000.

Introduction

L'ankylostomiase, plus connue sous le nom d' « anémie des mineurs », est une maladie qui a provoqué de véritables ravages au sein des charbonnages du bassin de Liège au début du XX^e siècle. L'étude de ce sujet permet d'aborder les conditions de travail des mineurs ainsi que les solutions apportées, révélatrices de la pratique médicale. La recrudescence de l'anémie des mineurs s'inscrit dans un contexte d'amélioration de la sécurité et de l'hygiène sur les lieux de travail qui se matérialise par l'organisation de congrès dans certaines capitales européennes, dont Bruxelles.

Les premières manifestations de l'ankylostomiase

L'ankylostomiase se caractérise par des troubles gastro-intestinaux qui présentent des symptômes d'anémie. Cette affection s'explique par la prolifération de petits vers fixés dans la muqueuse de l'intestin grêle. Ces derniers se développent lorsque la température se situe entre 25 et 28°C, atmosphère qui règne souvent dans les exploitations charbonnières. De plus, la maladie est contagieuse et sa durée d'incubation oscille entre 5 à 6 semaines.

Dès 1875, l'anémie des mineurs réapparaît en Europe et atteint un stade critique à la fin du siècle¹. A partir de 1903, toutes les puissances industrielles sont touchées. Ainsi, environ 15 % des ouvriers en sont victimes sur le territoire allemand tandis qu'en France, le chiffre atteint « seulement » 5 %². En Belgique, plusieurs comités d'études sont instaurés à la fois dans le Hainaut et à Liège qui subit

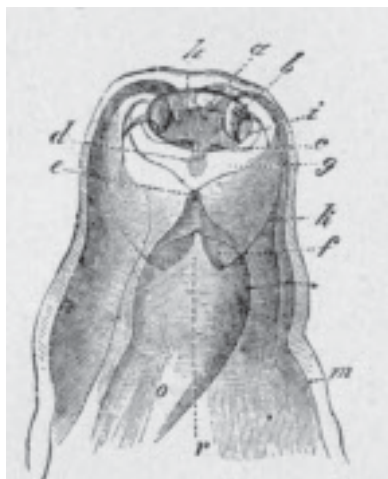


Schéma de l'extrémité antérieure d'un ankylostome adulte. (Tiré de : A. CALMETTE et M. BRETON – voir note n°2 pour les détails.)

encore plus durement les dommages de l'ankylostomiase. Les différentes instances mettent en avant les causes du développement de la maladie : prolifération des excréments dans les installations de fonds et de surface, absence de sanitaire, etc. À Liège, l'administration provinciale répartit entre les mineurs une somme de 62 257 francs pour 42 677 journées de chômages causées par la maladie à raison d'une allocation de 1,50 francs par jour³. Face à cette situation, les responsables des différents charbonnages du bassin de Liège éditent une brochure à destination de la population ouvrière en 1899⁴. Le document, publié en français et en néerlandais, énonce huit instructions à respecter en matière d'hygiène corporelle pour éviter les risques de contamination. Le préambule de cet ouvrage, empreint d'une vision paternaliste, insiste longuement sur la nécessité d'adopter ces conseils : « *Ne peut-on pas se préserver de cette maladie si dangereuse ? Certainement, et c'est pour*

vous dire comment vous devez faire pour l'éviter que Monsieur le Directeur-Gérant, qui a le plus grand soin de votre santé, vous fait remettre ce petit livre et vous engage à le lire avec attention, à le relire de temps à temps, à vous le faire lire par vos enfants et surtout, à suivre les conseils qu'il vous donne »⁵.

Le traitement de la maladie

Le 7 août 1900, un arrêté ministériel est adopté afin d'instituer des comités d'enquête chargés de lutter contre l'ankylostomiase⁶. Pour éviter sa propagation, plusieurs mesures sont prises dans le but d'empêcher que les ouvriers contaminés côtoient leurs congénères. Tout comme en Allemagne, en France, en Angleterre, en Italie ou en Autriche, un certificat confirmant que l'ouvrier n'est pas porteur de la maladie est instauré à Liège. A partir de ce moment, les personnes qui désirent être engagées dans un charbonnage doivent arborer ce document.

D'importants moyens sont mis en œuvre à Liège pour traiter la maladie. Ainsi, le professeur Malvoz⁷, aidé par son confrère Lambinet, conçoit une cure de 6 jours qui vise à éliminer les parasites intestinaux. Le premier jour, un purgatif drastique, composé d'huile de ricin ou d'eau-de-vie allemande, est injecté aux patients. Le lendemain, deux doses d'extrait de fougère leur sont administrées à une demi-heure d'intervalle. Ensuite, dans la même journée, ils reçoivent 200 grammes d'eau chloroformée. Après 24 heures de repos, un nouveau purgatif drastique est ingurgité. Le traitement du cinquième jour est similaire à celui de la deuxième journée. Enfin, le dernier jour, le malade sort en soirée. Toutefois, le patient est généralement obligé de suivre plusieurs traitements avant d'être guéri.

Durant le second semestre 1903, 1 273 analyses sont effectuées au sein du dispensaire⁸. Ce dernier est subventionné par l'Union des charbonnages et par la Province de Liège⁹.

Lors de cette cure, les médecins essaient d'inculquer des notions d'hygiène aux travailleurs en montrant aux patients des dessins ou des images représentant les œufs¹⁰. L'ouvrage de Calmette, directeur de l'Institut Pasteur de Lille, et de Breton, assistant au sein de cet institut, est aussi intéressant¹¹. En effet, avec leur publication, consacrée au traitement de l'ankylostomiase, les auteurs entendent sensibiliser les ingénieurs à l'éducation hygiénique des masses ouvrières. Ils commencent leur chapitre consacré à l'éducation de l'ouvrier-mineur par une description du per-

sonnel. Celle-ci est révélatrice de la manière dont la classe ouvrière est perçue par la bourgeoisie française, comme dans ce cas-ci, ou belge. La description débute ainsi : « Son travail ne l'occupant que huit heures et demie par jour, et son salaire étant très élevé comparativement à celui des ouvriers d'industrie, il recherche volontiers un certain confort, se nourrit bien et se plaît à fréquenter les lieux de réunion. Au sortir de la mine, vers deux heures, il est libre de son temps jusqu'au lendemain matin. Bien que sa demeure soit presque toujours propre et gaie ; bien qu'il y dispose d'un jardinet suffisant pour cultiver les légumes nécessaires à la consommation de son ménage, ses instincts de sociabilité le poussent trop souvent à fréquenter l'estaminet, où il reste jusqu'au soir, causant, jouant aux cartes et fumant des pipes. Sa boisson favorite est la bière, dont il absorbe de grandes quantités, et le geniè-

vre, qu'il ingurgite par petits verres plus ou moins nombreux, aussi bien à jeun qu'après ses repas. Il reste peu chez lui, où la femme, rarement bonne ménagère, ne sait pas le retenir »¹². Les mineurs dont il s'agit ici travaillent pour une entreprise de type paternaliste en raison des avantages cités (journalée de 8h30, logement, loisirs, etc.). Le descripteur, qui donne l'impression de s'intéresser à une espèce animale, fait abstraction des mineurs qui ne disposent pas de ces avantages. Ensuite, les auteurs se centrent sur leurs connaissances en matière d'hygiène : « Il [le mineur] ne possède aucune notion d'hygiène individuelle ou sociale : il a quitté l'école trop tôt pour que les éléments de cette science, que les instituteurs se sont efforcés de lui inculquer, aient laissé une trace durable dans son esprit »¹³. Pour Calmette et Breton, la faute n'est pas à imputer



A gauche (B) : un ankylostome mâle.
A droite (A) : un ankylostome femelle.
 (Tiré de : A. CALMETTE et M. BRETON.)

aux sociétés charbonnières qui « rivalisent de zèle pour organiser, auprès de tous les grands charbonnages, des consultations de nourrissons, des gouttes de lait pour les jeunes enfants, des ouvriers pour les jeunes filles »¹⁴. Selon eux, la solution réside dans le recrutement d'éducateurs qui seraient choisis « parmi ceux de ses camarades qui savent déjà prendre une certaine influence sur lui »¹⁵.

Les mesures adoptées par les charbonnages

Un arrêté royal est édicté le 4 novembre 1904 pour combattre l'ankylostomiase dans les mines de la province de Liège. Le premier article de cette loi établit deux catégories de mine. La première correspond aux mines reconnues infectées tandis que la seconde regroupe les structures indemnes. Le cinquième article comprend une série de mesures à respecter. En surface, doivent être installées des latrines convenables, à raison d'au minimum une par vingt-cinq ouvriers. Au fond, des baquets transportables, à parois étanches, munis d'un couvercle permettant une fermeture hermétique et d'un réservoir contenant une poudre désodorisante seront implantés. Le dernier article définit une série de mesures relatives à l'entretien des latrines. Il est prévu que la manutention, la vidange et le nettoyage de celles-ci soient assurés par un service spécial. Les charbonnages adoptent ces mesures en installant des water-closets, des bains-douches, des vestiaires et des lavoirs en surface ainsi que des tinettes mobiles au fond de la mine.

A l'Exposition internationale de Milan, les installations sanitaires de la province de Liège sont prises en exemple et présentées dans la section d'hygiène du pavillon

belge¹⁶. Joseph Libert, inspecteur général des mines à Liège, consacre une étude sur ce sujet qui permet d'avoir une évaluation chiffrée concernant l'utilisation de ces installations. En 1906, 21 sièges d'exploitations possèdent des installations modernes de bains-douches. Ces charbonnages emploient 11 056 ouvriers de fond alors que l'ensemble des entreprises de ce type du bassin occupent 26 103 personnes¹⁷. Selon Libert, 7 725 ouvriers utilisent régulièrement ces bains, ce qui représente 70 % du personnel intérieur des sièges qui en sont dotés et 29,6 % de l'entière du personnel qui se trouve au fond dans le bassin¹⁸. Dès 1911, le traitement des houilleurs atteints de la maladie est officiellement à charge de l'employeur¹⁹.

Conclusion

L'étude de l'ankylostomiase permet de voir que la médecine est une discipline relativement récente tout comme certaines pratiques en matière d'hygiène qui apparaissent aujourd'hui intégrées. Dans le bassin de Liège, l'amélioration des installations sanitaires résulte indubitablement du développement de cette maladie. L'analyse permet également de voir, à travers les instruments de communication développés à cette occasion, le paternalisme présent dans l'exploitation charbonnière.

Guénaël VANDE VIJVER,
Directeur scientifique de l'Institut
d'histoire ouvrière économique et
sociale à Seraing

Notes

¹ La maladie avait déjà frappé l'Europe au début du XIX^e siècle.

² A. CALMETTE et M. BRETON, *L'ankylostomiase : maladie sociale (anémie des mineurs). Biologie, clinique, traitement, prophylaxie*, Paris, Masson, 1905, p. 13.

³ *Ibidem*, p. 95.

⁴ *Quelques mots aux ouvriers mineurs sur l'Ankylostomiasis et sur les moyens de s'en préserver*, Liège, Gustave Thiriart, 1899, 15 p. Cette brochure peut être consultée à l'Institut d'histoire ouvrière économique et sociale (IHOES).

⁵ *Ibidem*, p. 4.

⁶ C. GAIER, *Huit siècles de bouillie liégeoise : histoire des hommes et du charbon à Liège*, Liège, Editions du Perron, 1988, p. 183.

⁷ Il s'illustre dans la région de Verviers en créant l'œuvre des tuberculeux et en installant un premier dispensaire. En 1903, un dispensaire situé à la rue des Franchimontois, baptisé « Dispensaire Ernest Malvoz », d'une capacité d'accueil nettement plus importante est installé. Cf. *Oeuvre des tuberculeux : dispensaire E. Malvoz : 1901-1926*, s.l., circa 1930. Cette brochure peut être consultée à l'IHOES.

⁸ A. CALMETTE et M. BRETON, *op. cit.*, p. 146.

⁹ C. GAIER, *op. cit.*, p. 183.

¹⁰ *Ibidem*, p. 148.

¹¹ A. CALMETTE et M. BRETON, *op. cit.*

¹² *Ibidem*, p. 130.

¹³ *Ibidem*, p. 132-133.

¹⁴ *Ibidem*, p. 133.

¹⁵ *Ibidem*, p. 135.

¹⁶ Joseph LIBERT, *Les installations sanitaires des charbonnages et l'ankylostomiase dans les charbonnages de la Province de Liège*, extrait des Annales des Mines de Belgique, t. XV, Bruxelles, Imprimerie Lucien Narvisse, 1910, p. 1. Cette brochure peut être consultée à l'IHOES.

¹⁷ *Ibidem*.

¹⁸ *Ibidem*, p. 2.

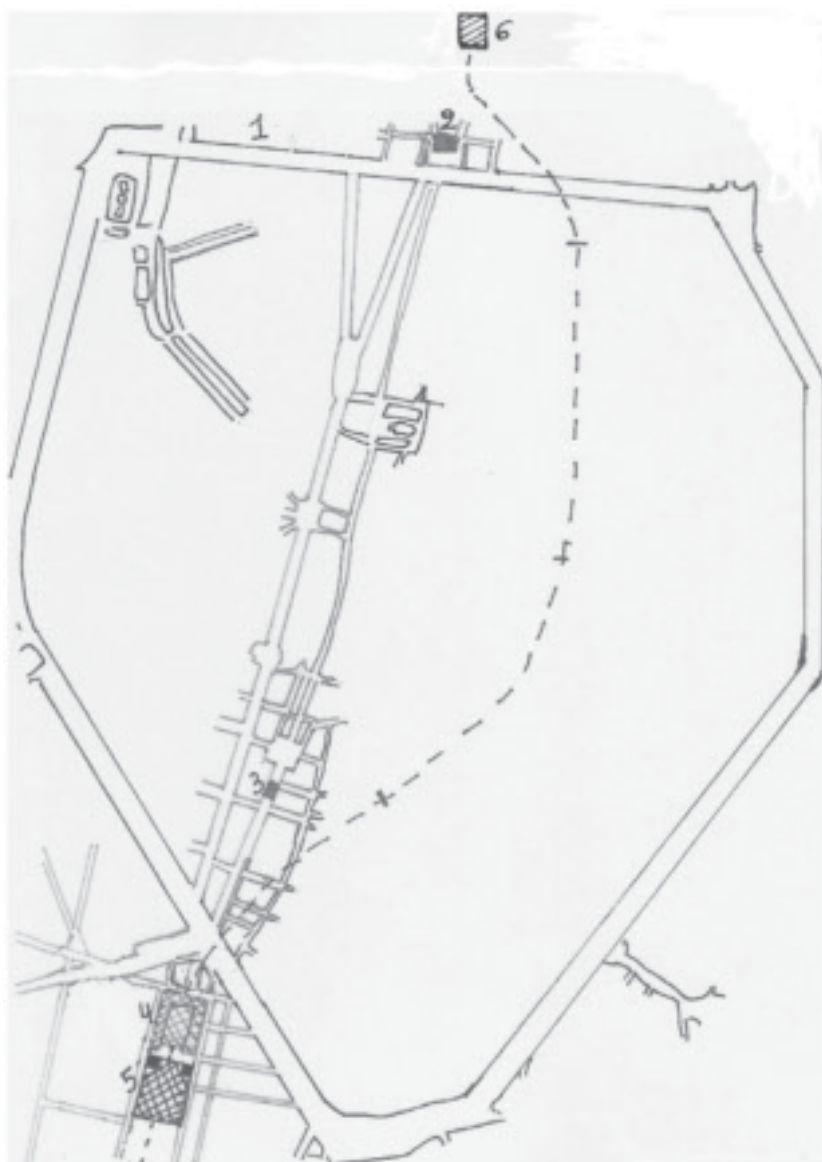
¹⁹ C. GAIER, *op. cit.*, p. 184.

La gare du Midi est sans doute la plus importante de Belgique. Située au sud-ouest du pentagone bruxellois, elle est construite en 1840 à l'intérieur des remparts de la capitale à front de la place Rouppe. Elle prend en 1952 sa troisième apparence et connaît depuis son emplacement originel un recul de plus en plus important vers Forest. Sa fonction et le symbole qu'elle représente dans la ville évoluent au fil du temps. Les gares favorisent l'essor économique des villes et déclenchent, en l'occurrence, des opérations urbanistiques

d'envergure. Autour de chaque édifice un quartier typique se développe avec l'implantation d'activités industrielles et commerciales (hôtels, cafés, entreprises...), l'apparition d'infrastructures et services mis à disposition des voyageurs, la construction d'un réseau de transports collectifs, le percement de places et de rues... Aujourd'hui le quartier de la gare du Midi ne se départit pas d'une image négative. La gare est néanmoins à l'origine du développement de cette partie de la région bruxelloise.

La naissance du réseau ferroviaire

Suite au péage imposé par les Hollandais à l'embouchure de l'Escaut, le jeune gouvernement belge propose dès 1832 la réalisation d'un réseau ferroviaire. Les autorités se lancent dans un vaste programme de construction de voies ferrées reliant les grandes villes du pays selon un tracé en croix, du nord au sud et d'est en ouest. La loi établissant le chemin de fer belge est votée le 1^{er} mai 1834. Le premier train du continent européen part en 1835 de l'Allée Verte, unique gare de Bruxelles, à destination de Malines au cœur du réseau jusqu'en 1856. D'autres lignes seront mises en place rapidement². Celle reliant Bruxelles à Tubize via Hal est inaugurée en 1840 en même temps que la première « gare du Midi », appelée station des Bogards, du nom du couvent situé dans l'actuelle rue du Midi. Cette voie vers le sud avait pour objectifs d'approvisionner Bruxelles et d'assurer le commerce avec la France, les régions hennuyère et boraine.



Les gares bruxelloises : 1. Allée verte (1835) 2. Gare du Nord (1846) 3. Station des Bogards (1840) 4. Gare du Midi (1869) 5. Gare du Midi (1952) 6. Gare du Nord (1952).

La première gare centrale : la station des Bogards

Dès 1836, la Ville de Bruxelles dont les caisses s'amenuisent réclame une gare intérieure dans le but de retenir le commerce et les voyageurs en son sein et de recueillir des revenus significatifs. La capitale craint le développement des faubourgs. « *Si Bruxelles n'obtient pas une station dans son enceinte, il est certain que bientôt de nombreuses et brillantes auberges s'érigeront au dehors et retiendront au grand détriment de celles de la Ville les voyageurs arrivant du Hainaut.* »³ L'implantation de la station des Bogards suscite des débats animés tant au niveau local que national. Les villes de la région houillère du Hainaut appuient également les prétentions bruxelloises puisque la gare permettrait d'acheminer leurs marchandises directement dans le centre de la capitale. Bruxelles profite de l'existence de prairies et de champs servant à l'étendage des longs draps des blanchisseries et des imprimeries d'indiennes (le Grand Chassis, le Petit Jésus, la Pierre bleue, la Longue allée et les indiennes de F. Basse) au sud-est des rives de la Senne. Une période importante de spéculation débutera dès l'annonce d'une deuxième gare bruxelloise. Le conseil communal de Bruxelles négocie le prix des terrains nécessaires à l'érection de la station avec les principaux propriétaires, à savoir les Hospices de la ville de Bruxelles (en d'autres termes l'assistance publique), la comtesse de Grunne, Frédéric Basse et Séraphin Fortin. Des conventions à l'amiable sont signées dans l'espoir d'une plus-value foncière. En effet, l'action des propriétaires fonciers est souvent à l'origine du tracé des voies de communication⁴. Le 23 mai 1838 la cession des propriétés pour cause d'utilité publique est néanmoins décrétée.

La station des Bogards est ouverte en mai 1840. Le coût total des travaux dépasse, comme dans le cas de bien d'autres chantiers, le montant annoncé dans les premiers débats politiques. La gare n'est alors qu'un simple bâtiment en bois à un étage agrémenté de deux ailes latérales réservées aux différents services. S'y adjoindra par la suite une « avant-station », une remise pour locomotives, un atelier de menuiserie, un atelier de réparation et une remise pour voiture près du boulevard du Midi. L'urbanisation du quartier, projet connexe à celui de station intérieure, se poursuit au-delà de son inauguration. En effet, la gare ne semble qu'un prétexte pour assainir cette partie de la ville et la transformer au goût des édiles communaux. La jeune Belgique souhaite montrer aux puissances étrangères combien la nation est moderne et « viable » à travers sa capitale et son économie florissante. Cette idée symbolique de « Bruxelles-vitrine » s'accentuera dans la seconde moitié du XIX^e siècle avec, par exemple, les grands travaux du voûtement de la Senne⁵. Le chemin de fer bénéficie à l'époque d'une totale confiance en ses bienfaits : « (...) devant le chemin de fer, les impasses s'effacent, les petites rues font place à de grandes, le chemin de fer vivifie tout, renouvelle tout sur son passage, de belles rues se créeront (...) »⁶. La cité médiévale éclate sous la pression de la ville industrielle. La mise en voirie autour de la station est assez extraordinaire. Certains travaux d'aménagement résultent parfois d'une initiative privée. Citons le cas du percement de la rue Basse. Par ailleurs, le conseil communal oblige ces entrepreneurs à respecter de nombreuses consignes : entre autres la largeur de la voirie et des trottoirs, l'agencement des rues, l'embranchement aux égouts ou l'utilisation des pavés de Quenast et de la

pierre bleue. Le souhait de paver et d'éclairer les rues aux alentours de la station nous prouve à nouveau leur intérêt pour l'assainissement, l'« hygiénisation » et la modernité de la capitale. Le 30 juillet 1841, le conseil communal arrête la dénomination des nouvelles artères : les rues Basse, Sallaert, rues du Chasseur et du Midi, rue Van Helmont, rue Philippe de Champagne, rue Rouppe, l'embryon de la future avenue de Stalingrad et la Place Rouppe sont toutes percées à cette époque. Petit à petit, le quartier voit s'élever de nombreuses bâtisses. Parallèlement, des affiches annoncent la vente de terrains à bâtir. Les anciennes rues sont frappées d'un plan d'alignement imposé aux riverains. En outre, un arrêté royal prévoit une largeur de 5 m aux maisons à construire aux abords de la station. La Ville désire, pour les nouvelles constructions dont les autorisations lui sont demandées, un style « *élégant et tout à fait régulier* »⁷. Le règlement sur les trottoirs de 1846 impose également à tout propriétaire de réaliser celui-ci le long de son bien. Le trottoir devient alors un nouvel espace de la voirie, réservé aux piétons. La Ville s'appuie ostensiblement sur les exemples de Paris et de Londres, capitales où l'on donnerait, paraît-il, « *toute la largeur possible à la partie destinée à la circulation pédestre* »⁸. La voirie n'est plus un prolongement de l'intérieur des bâtiments mais devient une véritable infrastructure de circulation. La rue se vide de ses anciennes activités⁹. Les accès à la station et la circulation des marchandises et des « vigilantes » transportant les voyageurs conditionnent l'essentiel des aménagements entrepris par la Ville. L'ensemble de ces mesures témoigne d'une volonté d'uniformiser le caractère des voiries et des façades mais également d'attirer une nou-

velle population sur laquelle la Ville pourrait percevoir des revenus. La régularité, principe issu du XVIII^e siècle, est la norme d'application des villes nouvelles.

Suite à l'édification de la station et à la densification de l'habitat, les blanchisseries se déplacent en périphérie ou disparaissent complètement. En 1845, 47 personnes payent patente aux alentours de la station¹⁰. Cet impôt frappe toute personne exerçant un commerce, une profession, un métier ou un

ques employés. Cependant l'imprimerie Talloix, située rue de la Fontaine, fait exception : elle emploie 20 ouvriers en 1854. 11 patentes sur 71 sont payées pour exercer le métier de trafiquant, négociant ou commissionnaire en marchandises : il s'agit d'une catégorie de commerçant chargé de recevoir des « *marchandises de l'étranger ou des colonies par terre, eau* » ou par chemin de fer en l'occurrence. N'oublions pas que dès 1842 le chemin de fer relie la Belgique à la France.

trent la présence de la ligne de chemin de fer accueillent les voyageurs et ne possèdent pas plus de 10 chambres. Ils se maintiennent après la disparition de la station. La gare crée une demande de main-d'œuvre importante qui s'installe dans son entourage. De plus, de nouveaux emplois apparaissent suite à l'édification de la station et à la disparition des anciennes messageries : employé au guichet, employé des Postes, des Télégraphes, préposé des douanes, ouvrier dans les ateliers

La station des Bogards, 1845 – A l'arrière-plan, la station et la place Rouppe. A l'avant-plan, à gauche, la Senne. (Collection S.N.C.B.)



art quelconque. En 1865, leur nombre double. La plupart de ces patentables sont des artisans : boulangers, cordonniers, bottiers, menuisiers, charpentiers ou bouchers. Les petites industries localisées autour de la station sont donc essentiellement spécialisées dans l'alimentation, la construction et la confection. Elles sont destinées à subvenir aux besoins élémentaires d'une population ouvrière. Les boutiquiers présents dans le quartier vendent au détail. Il est vrai que ce type de commerce restera en forte hausse à Bruxelles durant tout le XIX^e siècle. Les patentables restent de petits patrons : les plus représentés appartiennent à la catégorie des entreprises de quel-

Les débits de boissons et les cabaretiers se concentrent à proximité de l'arrivée des voyageurs : rue du Midi, rue du Chasseur et place Rouppe évidemment. Ceux-ci s'adressent à une clientèle populaire. Enfin, et très curieusement, le secteur hôtelier se développe à peine aux alentours de la station alors que les hôtels établissent généralement un lien très étroit avec ce type d'infrastructure. La présence de la station influence néanmoins l'emplacement de ces hôtels. Ils ne sont pas là par hasard. De plus le développement de ces établissements nous renseigne sur l'importance et la prospérité du quartier des Bogards. Seuls quatre hôtels dont les noms illus-

de construction ou de réparation des locomotives, agent de l'octroi, garde-convoi, machiniste, chef de station, etc.

De la station des Bogards à la première gare du Midi

Jusqu'au déplacement effectif de la gare au-delà des boulevards de ceinture en 1869, les habitants des Bogards protestent contre le manque d'initiatives de la Ville pour améliorer la circulation et l'aménagement du quartier. Les débordements de la Senne entraînent un amoncellement de boue dans les rues de la partie basse de la ville. La sécurité et l'accueil des voyageurs constituent d'autres argu-

ments prônés par les riverains. Dès l'ouverture de la station, un décalage se forme entre les ambitions politiques et la situation réelle du quartier. La station ne rencontre pas les espérances (financières) de la Ville qui occulte totalement les doléances des habitants. La production et le profit deviennent une manière d'exercer le pouvoir. Bruxelles oscille entre fermeture et ouverture de la ville puisque la destruction des remparts débute dès 1819. Pourtant l'octroi est maintenu aux différentes portes et à la station. De même les fossés d'enceinte mais également les voies du chemin de fer restent des entraves à la circulation des habitants dans et vers la ville. Par ces mesures limitant son extension, la capitale tente de retenir ses habitants au détriment des faubourgs qui se développent. Implantée dans un territoire totalement hermétique, la station devient alors une nouvelle entrée de Bruxelles.

En pratique, les six voies de la station se révèlent tout à fait insuffisantes pour absorber le flux croissant des voyageurs et des marchandises. Outre l'agrandissement de la gare, son déplacement permettrait de remodeler le bas de la capitale subissant les inondations de la Senne. L'Hygiène Publique dans laquelle nous trouvons les prémisses de l'urbanisme critique les rues sinueuses, les impasses et les taudis des ouvriers. Antoine Ducpétiaux, inspecteur des prisons et des établissements de bienfaisance et précurseur social, propose dès 1847 le déplacement de la gare au dehors de la ville. Cette première transformation s'inscrit dans un contexte plus large : les projets du voûtement de la Senne d'une part et ceux de la jonction Nord – Midi d'autre part. Rappelons que la ligne de

chemin de fer ne traverse pas Bruxelles. Une simple voie reliait les deux gares par les boulevards extérieurs au niveau de la voirie. Suite aux accidents répétés rencontrés sur cette voie, de nombreux projets de jonction directe et de réaménagements des gares bruxelloises sont déposés à partir de 1855 au conseil communal de Bruxelles¹¹. Arrêtons-nous sur l'un d'eux. François Wellens, inspecteur des Ponts et Chaussées attaché au Ministère des Travaux publics, maintient dans son projet de 1858 la station des Bogards à son emplacement actuel. Elle est construite sur la Senne qu'il propose de voûter. La jonction du Midi au Nord est alors intégrée au centre d'un nouveau boulevard. Victor Besme, célèbre inspecteur voyer des faubourgs, se charge de dessiner le bâtiment des recettes de style néo-classique coupé en son centre par un portique monumental¹². Cette façade rappelle celle qui sera effectivement construite en 1869.



Façade de la nouvelle station projetée vers la place Rouppe. (Archives de la Ville de Bruxelles (A.V.B.), Plan portefeuille, n°446, 1858.)

Les habitants des Bogards interviennent également dans les débats par le biais d'une association se positionnant pour le déplacement de la gare du Midi et contre l'établissement d'une gare centrale. Son président, le général Wissinger, une figure emblématique du quartier des Bogards qui prend part à de nombreuses pétitions d'ordre urbanistique, met en avant les « conditions hygiéniques » déplorable du quartier. Contrairement à ce que

l'on pourrait supposer, aucun commerce ne réclame le maintien de la station. Quant à la Ville de Bruxelles, elle conditionne le transfert de la gare dans le faubourg de Saint-Gilles à l'obtention d'une gare au centre de Bruxelles – ce qu'elle ne remportera qu'au siècle suivant. Le développement des faubourgs et la perte de recettes renforcée par l'abolition de l'octroi en 1860 inquiètent la capitale. Elle se laisse pourtant tenter par l'embellissement espéré grâce à l'assainissement et au voûtement de la Senne, « ce réceptacle d'immondices ». L'idéal bourgeois se renforce et adopte l'échiquier et la ligne droite dans les plans de ville. Une commission constituée le 15 février 1860 par Joseph Partoes (1811-1858), ministre des Travaux publics, statue définitivement sur le sort de la station des Bogards. Cette commission présidée par le bourgmestre de Bruxelles, Charles De Brouckère, rend finalement un avis favorable au déplacement de la station et à la réalisation d'une jonction extérieure à travers Molenbeek et Anderlecht. Son rapport sera approuvé au conseil communal par 21 voix contre 6¹³. Jules Anspach, échevin pour trois années encore avant d'accéder au mayorat, ne renoncera à son rêve de station intérieure qu'en 1865 lorsque il adoptera à contre-cœur le projet de voûtement de la Senne de l'architecte Léon Suys.

La Ville de Bruxelles prévoit certains aménagements pour le territoire de l'ancienne station des Bogards : l'ouverture d'une large avenue bordée d'arbres de la place Rouppe au boulevard du Midi, la régularisation de la place et le prolongement de plusieurs rues vers les futurs boulevards du centre. La disparition de la station semble aussi importante, si pas plus, que sa création. En effet, le véritable

embellissement du quartier se réalise après son déplacement, ce qui conforte l'idée que les politiques urbanistes du XIX^e siècle se réalisent rarement à court terme. Après nombre de palabres et de commissions inutiles succédant les unes aux autres, l'arrêté royal du 4 mars 1861 décrète enfin l'expropriation pour cause d'utilité publique des emprises nécessaires à la construction de la nouvelle gare du Midi dans le faubourg de Saint-Gilles¹⁴.

La gare se trouve au centre d'un débat politique important attisé par la capitale. Bruxelles ne cessera de demander l'annexion partielle ou même totale des faubourgs. Elle se sent lésée puisque cette population profite des services de la capitale mais ne les finance pas. Le discours de Bruxelles ne change guère depuis les premières années de l'indépendance. Saint-Gilles refusera de se voir enlever une telle source de revenus. « *La commune de Saint-Gilles ne demande pas l'annexion ; elle ne demande rien ; elle a dit à Bruxelles : si vous voulez me couper les pieds et la tête : le quartier Louise et le quartier de la station, alors jetez-moi toute entière dans le gouffre ; ce n'est pas ce qui s'appelle demander l'annexion* »¹⁵. Seuls le quartier Louise et le Bois de la Cambre seront annexés à Bruxelles en 1864.



L'haussmannisation du quartier du Midi

Victor Besme propose un plan d'ensemble pour la nouvelle « Cité du Midi ». De 1860 à 1903, aucun travail de voirie, d'embellissement ou d'assainissement ne se fera sans l'intervention de Besme. Il est à l'origine des plans du parc de Saint-Gilles/Forest, de l'avenue de Tervueren, des boulevards de ceinture et des arcades du Cinquantenaire. Le plan de Besme prévoit une place aménagée de parterres à la française et de fontaines et deux rues latérales (l'avenue Fonsny et la rue de France). De nombreux percements en damier seront réalisés sur les territoires de Saint-Gilles et d'Anderlecht. Besme propose également de relier la nouvelle gare et le canal de Charleroi par la rue de Fiennes et le boulevard Jamar. Son objectif est de « *relier les différents points importants en communication, relier la ville avec cette partie des faubourgs et utiliser ou compléter les rues déjà ouvertes* »¹⁶. Les rues aux abords de la gare rejoindront le centre des communes. Dans la deuxième moitié du siècle, la gare est l'un des monuments essentiels de la cité industrielle. De la gare, on pénètre dans la ville. Elle devient le point de mire, l'avenue ou le boulevard y conduisent tout droit. Bruxelles s'inspire de la capitale française qui subit les idées de George Eugène Haussmann, préfet depuis 1853. Celui-ci écrit : « *Dégager les grands édifices (...) de façon à leur donner un aspect plus agréable à l'œil (...) et une défense plus aisée dans les jours d'émeutes (...). Assurer la tranquillité publique par la création de grands boulevards qui laisseraient circuler non seulement*

l'air et la lumière, mais les troupes et, par une ingénieuse combinaison, rendraient le peuple mieux portant et moins disposé à la révolte »¹⁷. L'haussmannisation des villes impose – économie oblige – une profusion de belles façades comme celle de la gare du Midi. On la doit à l'architecte-ingénieur Auguste Payen au service de l'Administration des chemins de fer depuis 1841. Il réalise également la place de la Constitution devant la gare, l'Observatoire, la plupart des aubettes de l'octroi, les abattoirs d'Anderlecht et plusieurs maisons particulières. Par son architecture, la gare permet de « *doter Bruxelles d'une entrée monumentale et de donner une nouvelle vie à un quartier où se trouvaient encore des terrains vagues* ». En effet, l'expropriation publique n'engendre pas de grosses migrations de population puisque la gare profite de terrains non encore bâtis. Quelques sociétés privées interviennent dans l'aménagement du quartier et génèrent des bénéfices importants : il s'agit de la Compagnie immobilière de Belgique, responsable du percement de la rue d'Argonne et de l'avenue Clemenceau, de la Société immobilière du Midi et de la Société immobilière de Cureghem chargée de sortir Anderlecht de son isolement.

Le regard de l'autre est déterminant pour les élus du royaume. La Belgique s'est efforcée de marquer l'esprit des visiteurs. Les grands travaux du XIX^e siècle accentuent l'idée d'une capitale grandiose à la pointe du progrès. La construction de la gare n'échappe pas à cette perspective. La gare du Midi présente une architecture monumentale néo-classique. Elle comporte trois bâtiments disposés en « U » autour d'une halle métallique abritant les voies. La façade

Projet de translation de la station du Midi sur le territoire de Saint-Gilles. (A.V.B., Plan portefeuille, n°451, vers 1860.)



La gare du Midi. (Collection S.N.C.B.)

principale est coupée par un portique d'entrée et des pavillons aux angles. Ce portique sous lequel les voyageurs passent nécessairement prend la forme d'un arc de triomphe romain abondamment décoré de motifs végétaux, de bas-reliefs et de statues, réalisées par Ducaju, représentant les chemins de fer, les canaux, la poste et le télégraphe. Enfin, un quadriga ailé, dominant le portique, exprime la rapidité des moyens de communication. Le but recherché tant par les autorités gouvernementales que locales semble évident au travers de la gare du Midi : l'arc de triomphe apparaît comme le symbole du « *triomphe de la technique sur le temps et la distance* ». La gare du Midi et celle du Nord (érigée vers 1846 à la place Rogier) acquièrent définitivement le rôle de portes de la ville.

Le développement du quartier

Saint-Gilles voit apparaître un nouveau pôle de développement à l'ouest de son territoire. Auparavant le quartier était essentiellement habité par des ouvriers et des cultivateurs. Des prairies,

des terrains vierges et des blanchisseries constituaient le paysage de l'époque. Rapidement, l'industrialisation va laisser ses marques dans le faubourg. En 1870, soit une année après l'inauguration de la gare du Midi, la voirie est établie dans ses grandes lignes. Le conseil communal de Saint-Gilles décrète entre 1862 et 1864 l'ouverture de quelques quarante-trois rues nouvelles. L'implantation de la gare du Midi va donner l'aspect commercial lié à un important trafic de voyageurs. Certains hôtels, cafés et restaurants profiteront de l'aspect favorable qu'offre la place de la Constitution, notamment l'hôtel de l'Espérance tenu par les frères Antognoli, figures de proue du secteur hôtelier bruxellois. La plupart des établissements situés dans les rues latérales sont de qualité plus modeste. L'image du quartier restera négative durant tout le XX^e siècle : « *A côté de cet étalage du vice sur la voie publique, ce quartier a le triste avantage de posséder une multitude de cafés-hôtels, bars et autres maisons louches, où la prostitution est plus dangereuse parce que moins ou non contrôlée* »¹⁸. La confection et l'imprimerie-lithographie s'imposent

comme deux domaines spécifiques du quartier du Midi. Le nombre de fabricants de chaussures est par ailleurs très impressionnant. A la rue de Russie s'installe l'une des plus grandes usines du quartier : la Grande Distillerie Belge dirigée par L.D. Bouteille. Il est intéressant de noter que les réclames de ces petites ou moyennes entreprises précisent toujours leur situation en figurant la notion « Bruxelles-Midi ». Par la suite, de nombreux ateliers de carrosserie et de construction ainsi que des sociétés de transport de marchandises ou des sociétés de tramways vont s'implanter à proximité de la gare. Citons par exemple l'atelier de carrosserie de Joseph Mettewie établi rue de France et celui de G. Schaeys rue Coenraets. Dans l'entre-deux-guerres et après la Seconde Guerre mondiale, d'autres activités se concentreront dans le quartier. Le domaine de la confection est supplanté par celui de la construction mécanique. Si certains se développent en grande usine, la majorité de la profession est composée de petits ateliers.

La gare de la jonction

En 1900 la gare terminus du Midi arrive déjà à saturation malgré le déplacement du service de marchandises à la Petite-île. On passe de 43 millions de voyageurs sur les lignes de chemin de fer en 1880 à 123 millions en 1900. Les projets de jonction directe par la ville entre les gares du Nord et du Midi reprennent de plus belle. Finalement le tracé de Frédéric Bruneel est adopté au début du siècle. Il prévoit une jonction directe et le relèvement des deux gares, ce qui permettrait de supprimer les passages à niveau et assurerait le maintien des gares à leur emplacement actuel au bénéfice des commerçants du quartier. La surélévation des voies favoriserait la communication entre les communes d'Anderlecht et de Saint-Gilles, principal sujet de discord entre les habitants et les élus locaux¹⁹.

Le dégagement des voies et des trottoirs absorbe l'attention des autorités locales. Ainsi Saint-Gilles transforme la place de la Constitution en une vaste surface dégagée comme la place de la gare du Nord, qui faciliterait la circulation des piétons. Les petits parterres qui décorent la place sont supprimés. Dans le même ordre la Senne préoccupe les autorités de Saint-Gilles et d'Anderlecht car elle pose des problèmes d'inondations et entrave l'expansion urbaine, la circulation et surtout l'extension de la gare.

Saint-Gilles s'oppose au projet de Bruneel jusqu'à la signature d'une convention avec l'Etat en 1910 signifiant l'accord de la commune. Elle craint que la jonction ne déplace une partie du commerce et des activités existantes en la transformant en une gare de pas-

L'hôtel de l'Espérance vers 1910.
(SCHELER E., *À travers Bruxelles et ses environs*, 1910, p. 5.)



sage. Elle refuse également la coupure de la place de la Constitution par un viaduc en maçonnerie. « *Le viaduc* » déclare Saint-Gilles « *sera aussi beau que possible, aussi orné qu'on voudra, ce sera toujours un rempart qui déparera complètement la place de la Constitution et qui aura pour conséquences une moins-value considérable des propriétés et la ruine de nombreux concitoyens* »²⁰. La commune s'allie avec Saint-Josse qui connaît les mêmes avatars au Nord de Bruxelles. Elles organisent de grandes réunions auxquelles assistent également des représentants des différents quartiers menacés s'associant sous le nom de *Cercle du quartier du Midi* ou de la *Ligue des intérêts du Bas Saint-Gilles*. Le projet du gouvernement « *s'attaque* », selon eux, à « *des quartiers vivants et il en fait des quartiers morts* »²¹. On sacrifie l'animation du quartier au profit d'une jonction censée être indispensable au réseau ferroviaire.

Les travaux du viaduc qui relie la gare du Midi et la place de la Chapelle débutent en 1911 et les premières travées du viaduc de la place de la Constitution sont posées à la veille de la Première Guerre mondiale. Après la guerre, les travaux tardent à s'activer. La jonction n'est pas la priorité. Certains en profitent pour faire abandonner le projet. Le chantier à la gare du Midi stagnera pendant une vingtaine d'années. Le viaduc s'arrête brusquement au niveau de la rue de Prusse (rue d'Argonne) face à la gare. Estimé à 56 millions

au début du siècle, le coût des travaux de la jonction et des expropriations s'élève vers 1927 à près de 88 millions de francs. L'utilité de la gare centrale et de la jonction est mise en doute. Saint-Gilles envoie une série de lettres de protestation au gouvernement et débat longuement au conseil communal. Elle réclame la destruction pure et simple du viaduc. Finalement le gouvernement met sur pied en 1935 l'*Office national pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi* (O.N.J.). Le projet de jonction renaît dans un contexte de crise économique mondiale : la jonction servira à résorber le chômage. La Société Nationale des Chemins de fer (S.N.C.B.) créée en 1926 se charge d'étudier au sein d'une commission les projets d'agrandissement ou de création d'une nouvelle gare du Midi tandis que l'O.N.J. s'occupe des travaux de la jonction elle-même²².

La Société Nationale ouvre un concours d'architecture pour le bâtiment de la gare en juillet 1936. Le jury de ce concours est composé du ministre des Transports, Paul-Henri Spaak ; de Waucquez, vice-président de l'O.N.J. ; d'un membre de la Conférence des Bourgmestres du Grand Bruxelles, censé représenter les élus et les habitants de Saint-Gilles ; des représentants de l'O.N.J. et de la SNCB ; de quelques architectes ; d'un seul délégué de la Société belge des urbanistes et architectes modernistes de Belgique, Victor Bourgeois

(1897-1962) ; d'ingénieurs et d'un membre de la commission royale des monuments et des sites, Victor Horta. En bref, un jury majoritairement composé d'ingénieurs et d'administrateurs. Une « grande liberté » est laissée aux participants. Toutefois « *la conception et le caractère de l'édifice doivent être essentiellement utilitaires, appropriés à sa destination, sans exclure un certain caractère monumental, en rapport avec son importance ; facilité et confort des voyageurs, installations rationnelles et hygiéniques pour le personnel* »²³. Le fonctionnalisme, nouveau « courant de pensée et d'architecture », s'impose de plus en plus. La rationalité et la morale guident les décisions des élus. Il faut faire régner l'ordre dans la ville, tant au niveau de la circulation des véhicules et des piétons qu'au niveau de la sécurité. Ces principes transparaissent dans l'architecture des nouvelles gares : uniformité, modernité, indifférence au lieu et au public. La ville doit s'adapter à la modernité et au progrès que les élus ressentent comme une fatalité²⁴. L'aspect esthétique de l'architecture semble secondaire par rapport aux facilités de circulation et à l'utilité des bâtiments. Parmi les dix-sept projets déposés, deux sont retenus au terme de la deuxième épreuve : celui de Fernand Petit et d'Adrien et Yvan Blomme qui retravailleront ensemble pour la conception définitive. Le projet de la famille Blomme présente un certain nombre d'avantages aux yeux de la

S.N.C.B. : un vaste hall d'entrée, la possibilité d'aménager des salles d'attente et des restaurants et la concentration des services des bagages au départ et à l'arrivée pour éviter la foule. Pourtant la S.N.C.B. apportera quelques modifications lors des travaux. La vaste rotonde prévue initialement est remplacée par une tour de 40 m formant l'angle côté rue de France.

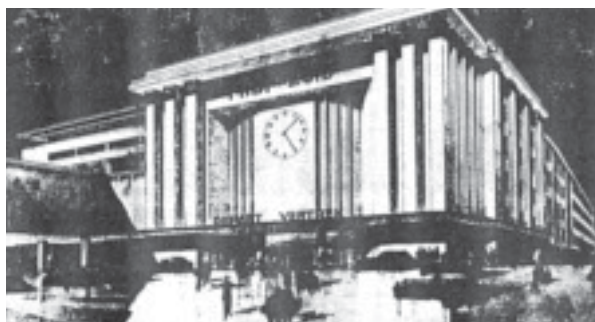
L'ancienne gare du Midi est mise hors service le 1^{er} avril 1949. Sa démolition entière est prévue fin de l'année. Certaines voix s'élèvent pour conserver ce patrimoine architectural du XIX^e siècle notamment le portique de la gare. Mais peine perdue, l'édifice est destiné à être détruit par ces contemporains. En 1950 dix-sept voies sont relevées en gare haute. La plupart des travaux seront achevés pour l'inauguration de la jonction le 4 octobre 1952. Les abords subissent un profond remaniement. Les mouvements de foule massifs doivent être conduits avec « ordre et méthode ». Pour ce faire, une commission de l'urbanisme est créée à l'initiative du Ministère des Communications.

La majeure partie des locaux se trouve sous voies, ce qui donne une impression d'absence de bâtiment de gare. Seules les deux entrées, rue de France et avenue Fonsny, constituent l'aspect architectural de l'ensemble. Ces deux

entrées semblent préfigurer la ville en réseau et contribuent au lien Saint-Gilles/Anderlecht. La décoration paraît négligée mais combine trois styles : la mise en valeur de la structure métallique ; le modernisme où le décor est la structure elle-même et l'art déco comme le restaurant de la gare en témoigne. Au contraire de la grande gare à verrière du XIX^e siècle où la lumière entre à flots, cette gare se caractérise par des plafonds très bas et la nécessité d'éclairer artificiellement jour et nuit. La gare n'est plus vraiment une entrée à forte valeur symbolique mais un édifice utile qui, par les services proposés aux voyageurs et par ses installations, doit transmettre une impression de modernité aux étrangers : les escalators pour accéder aux quais, le chauffage prévu dans tous les locaux, l'éclairage artificiel ou la « pieuvre », machine permettant le triage des colis postaux, etc.

Conclusions

L'étude des trois gares du Midi met en évidence un changement de statut de la gare au fil du temps. La volonté politique et les nécessités économiques l'expliquent en grande partie. La première station est construite à la hâte pour répondre à la demande des voyageurs et des industriels du Hainaut et, par la suite, de France. Cette station des Bogards préfigure en bien des points les chantiers ultérieurs de Bruxelles. On observe ici l'impact de l'industrialisation dans ses aspects négatifs : insalubrité des logements, augmentation des impasses, etc. Il faudra attendre la deuxième gare du Midi pour qu'elle reflète la place importante que tiennent les chemins de fer dans le développement économi-



Projet de Adrien et Yvan Blomme. Deuxième épreuve. Façade rue de France. (*L'Emulation*, n°1, 1838, p. 5.)

que du pays et dans l'imagerie de la population. L'intention des élus est alors très claire : la monumentalité. La ville est une véritable mise en scène. Les perspectives jouent également un rôle important dans cette conception. La gare devient une porte symbolique et réelle de la ville. Nous pouvons affirmer que le tissu urbain de la partie occidentale de Saint-Gilles doit son existence à l'apparition de la gare sur son territoire, laquelle suscite un développement important des transports collectifs. En outre l'attention accordée à la circulation – de tout ordre – s'accroît au XX^e siècle. L'apparition de l'automobile et la concurrence croissante des transports urbains nécessitent pour l'Administration des chemins de fer ou pour la S.N.C.B. de nouveaux aménagements plus performants : la jonction Nord-Midi. La troisième gare doit permettre une rentabilité maximum. D'après les décideurs politiques et les ingénieurs, trois critères déterminent les travaux de transformation : le grand nombre, la rapidité et la sécurité. La gare de Blomme perd alors sa valeur symbolique, ce n'est ni un monument, ni une porte de la ville. Elle devient un édifice purement fonctionnel. La gare entraîne dans sa perte les espaces publics qui lui sont liés. Pour conclure, empruntons les paroles de Serge Jaumain : « On a pensé à ceux qui passaient à Bruxelles oubliant ceux qui y vivaient »²⁵.

Finalement, quel que soit son emplacement, la gare du Midi cristallise les différentes tensions politiques et reflète admirablement bien les conceptions urbanistiques et architecturales du moment. Elle est au cœur de disputes politiques importantes entre la capitale et les faubourgs mais aussi entre les faubourgs eux-mêmes. A cela vient

s'ajouter un enjeu économique fondamental puisque la gare provoque une industrialisation du quartier mais est aussi la résultante de cette industrialisation. L'impact de la gare du Midi à Bruxelles s'opère, à notre sens de manière brutale, par le percement de nouvelles artères et de « place de chemin de fer ». Du reste en 1952 la place de la Constitution perdra ce rôle qui la lie à la gare. Qu'elle soit économique ou urbaine la participation de la gare du Midi dans le développement du sud de la région bruxelloise est indéniable.

Catherine Meyfroid,
Licenciée en Histoire,
Documentaliste et assistante à
l'Institut supérieur d'urbanisme et
de rénovation urbaine

Notes

¹ Cet article est tiré du mémoire de l'auteur : MEYFROID C., *La Gare du Midi à Bruxelles (1840-1952). Histoire et Influences*, Mémoire présenté sous la direction de S. Jaumain en vue de l'obtention du titre de licenciée en Histoire, ULB, 2004.

² Concernant l'histoire des chemins de fer en Belgique, voir entre autres VAN DER HERSTEN B., VAN MEERTEN M., VERBEUGT G., *Le temps du train. 175 ans de chemins de fer. 75^e année de la SNCB*, Louvain, 2002.

³ Moniteur belge, 26 octobre 1837, n°299, Pétition de Bruxelles au ministre de l'Intérieur datée du 3 décembre 1836.

⁴ MARTINY V.-G., « Le développement urbain » dans SMOLAR-MEYNART A. et STENGERS J. (dir.), *La Région de Bruxelles. Des villages d'autrefois à la ville d'aujourd'hui*, Bruxelles, 1989, p. 176.

⁵ DELIGNE C., « La ville vue du train » dans JAUMAIN S. (éd.), *Bruxelles et la Jonction Nord-Midi. Histoire, architecture et mobilité urbaine*, Bruxelles, 2004, p. 71-72.

⁶ Moniteur belge, Chambre des Représentants, 11 mai 1838, Partie non officielle.

⁷ A.V.B., Travaux publics, n°26157, Lettre du Collège des bourgmestre et échevins à Vifquain, 6 août 1840.

⁸ A.V.B., Travaux publics, n°26157, Lettre de Verhulst, président de la section des Travaux publics, au conseil communal, 12 mars 1840.

⁹ BILLEN C. et DEMANET M., « Pour une histoire des espaces publics à Bruxelles. Du marché à la cité administrative » dans *Art et architecture publics*, Bruxelles, 1999, p. 21.

¹⁰ Registres des patentables, 1845, 2^e section.

¹¹ Voir SILVESTRE M., « Les premiers projets de jonction Nord-Midi (1855-1865) » dans JAUMAIN S. (éd.), *op.cit.*, p. 53-68.

¹² Projet de jonction directe du Nord et du Midi. Plan d'ensemble de la station proposé le 26 mars 1858 par F. Wellens et dessiné par Victor Besme, Archives de la Ville de Bruxelles, Plan portefeuille, n°446.

¹³ Bulletin communal de Bruxelles (B.C.B.), 31 mars 1860, p. 207. Dans son discours, J. Anspach ne dément pas des conséquences négatives du déplacement de la station des Bogards.

¹⁴ Moniteur belge, arrêté royal du 4 mars 1861, publié le 8 mars 1861, n°67.

¹⁵ B.C.B., Séance du 29 novembre 1862, discussion sur le rapport de Jules Anspach, dans *Rapport fait au nom du collège par l'échevin Anspach sur l'incorporation de la station du Midi et de ses abords en séance du 22 novembre 1862*, Bruxelles, 1862.

¹⁶ BESME V., *Plan d'ensemble pour l'extension et l'embellissement de l'agglomération bruxelloise, rapport fait au nom du gouverneur du Brabant*, Bruxelles, 1863, p. 34.

¹⁷ RAGON M., *Histoire mondiale de l'architecture et de l'urbanisme modernes. Idéologies et pionniers, 1800-1910*, Bruxelles, 1986, p. 96.

¹⁸ Bulletin communal de Saint-Gilles (B.C.StG.), 20 octobre 1921, p. 645.

¹⁹ Malgré l'attention particulière réservée à la circulation entre Saint-Gilles et Anderlecht début du XX^e siècle, on constate encore actuellement que les deux communes souffrent du faible nombre de communications directes. Deux passages inférieurs seulement permettent de voyager de l'une à l'autre.

²⁰ B.C.StG., 1^{er} juillet 1909, p. 506.

²¹ B.C.StG., 24 mars 1910, p. 162, Propos tenus par le conseiller Noël.

²² Procès-verbaux du conseil d'administration de la S.N.C.B., octobre à septembre 1935, doc. n°2409.

²³ Concours public d'architecture et d'urbanisme pour l'aménagement de la station de Bruxelles-Midi et de ses abords, L'Emulation, 1938, n°1, p. 1.

²⁴ DELIGNE C., *Le discours politique en urbanisme. Etude du cas de la jonction Nord-Midi, 1900-1960*, Mémoire présenté en vue de l'obtention du DES en gestion de l'environnement sous la direction de C. Billen, 1996-1997, ULB, p. 39 et suiv.

²⁵ JAUMAIN S., « La jonction Nord-Midi : un nouveau chantier de recherche », dans JAUMAIN S. (éd.), *op.cit.*, 2004, p. 24.



La gare du midi.

ÉTUDE : LA S.A. DES CHARBONNAGES HENSIES-POMMEROEUL

UN CHARBONNAGE EN QUÊTE D'AUTEURS

Dans un numéro précédent¹, nous avons déjà pris la plume pour évoquer la colonie ouvrière de ce charbonnage, ensemble assez exceptionnel qui se démarque de l'habituel habitat ouvrier de type « coron » implanté dans les anciennes communes charbonnières du bassin minier du Couchant de Mons.

Depuis cette date le classement des archives (dossiers et plans) et des photos de cette société s'est poursuivi révélant un ensemble archivistique remarquable qui attend d'être exploité. Mais avant de détailler quelque peu notre propos, rappelons brièvement l'histoire de ce charbonnage dont les archives ont été déposées en 1988 à Saicom².

Rétroprojecteur

Le 28 mars 1862, la *Société de Don* sollicite la concession des « mines de houille gigantesques dans les communes d'Hensies-Pommeroeul et de Ville-Pommeroeul ». Mais dès 1873, elle abandonne toutes prétentions sur la concession d'Hensies au profit des sieurs Joseph Descamps et consorts qui forment, en association et avec l'appui financier de la *Banque Belge du Commerce et de l'Industrie*, une *Société civile d'Hensies-Pommeroeul* avec pour principal objectif la poursuite des sondages.

Un arrêté royal du 30 janvier 1875 octroie la concession d'Hensies-Pommeroeul à la *Société civile d'Hensies-Pommeroeul*. Mais l'affaire tourne court car le 13 mars de la même année la S.A. du Nord de Flénu rachète la concession.

En 1875 la *Société de Recherches du Nord de Quiévrain* réalise également des sondages dans la partie sud de la commune d'Hensies (non concédée en 1875) et dans la partie nord de la commune de Quiévrain. Une demande de concession est introduite et sera octroyée en mai 1881.

Le 4 juillet 1907, les deux concessionnaires constituent une société anonyme, la *Société des Concessions Houillères du Nord de Quiévrain et d'Hensies-Pommeroeul*. Dès ce moment, une nouvelle campagne de sondages est lancée par la S.A. Belge d'Entreprise de Forage et de Fonçage, « Foraky ».

Le 11 octobre 1912 est constituée la S.A. des Charbonnages d'Hensies-Pommeroeul par une entente entre la S.A. des Concessions Houillères d'Hensies-Pommeroeul et du Nord de Quiévrain et la « Foraky ».

Immédiatement après la création de la société, débutent les premiers travaux de creusement des deux puits du siège Sartis.

En 1919, une nouvelle campagne de sondages étend le champ des connaissances géologiques dans la partie sud de la concession. La création d'un second siège, Louis Lambert (du nom du premier président de la société), est décidée. Les deux concessions, « Hensies-Pommeroeul » et « Nord de Quiévrain » sont réunies le 26 avril 1920.

Les sièges d'exploitation Sartis et Louis Lambert ont été les plus dynamiques du bassin. Le 9 septembre 1966 la belle grille d'entrée du siège Louis Lambert est définitivement fermée, tandis que Sartis poursuit l'exploitation jusqu'au 31 mars 1976.

La collection archivistique : le 25 mai 1988 une convention est signée entre la S.A. *Entrema*, chargée de la liquidation du charbonnage, et l'Université de Mons-Hainaut qui accepte le dépôt des archives de la société et en confie la gestion à Saicom.

Aux yeux de nombreux chercheurs les documents de la *Société civile du Grand-Hornu*, conservés aujourd'hui aux Archives de l'État à Mons, représentent « l'ensemble archivistique par excellence » du bassin du Couchant de Mons. Il est vrai que le fonds est impressionnant (près de 4 000 dossiers) et qu'il a été admirablement mis en valeur par les travaux d'Hubert Watelet.

Pourtant d'autres fonds d'archives de charbonnages existent et sont conservés au Saicom. La collection d'Hensies-Pommeroeul présente deux atouts majeurs :

- c'est un fonds **complet** qui comprend à la fois des dossiers, une collection de cartes et plans et une collection iconographique ;

- c'est un fonds qui est **classé** et donc accessible (les plans du charbonnage du Grand-Hornu n'ont jamais été inventoriés).

Ces documents sont susceptibles d'intéresser des chercheurs venant d'horizons différents : historiens, historiens d'art, économistes, géologues, architectes...

Les dossiers : près de 2 000 dossiers sont entreposés au Saicom (certains sont encore en possession du liquidateur) qui retracent les activités de l'ensemble des services du charbonnage. Par ailleurs, la personnalité de Louis Dehasse, directeur, administrateur et président de la société, enrichit encore cet ensemble archivistique de dossiers personnels liés aux activités « annexes » de cet ingénieur des mines à l'activité débordante et omniprésente, non seulement à l'échelon du bassin, mais aussi national ; il sera président de l'Association houillère du Couchant de Mons, de Fédéchar, du Comptoir belge des Charbons, membre de la Commission National Mixte des Mines, du Comité consultatif de la CECA et participera également à de nombreuses missions économiques à l'étranger.

Les plans : plusieurs centaines de plans sont conservés... Plans de surface, plans d'exploitation, plans techniques et plans des bâtiments administratifs, industriels et des colonies ouvrières. Certains sont d'une grande qualité esthétique car aquarellés. Ces documents ont déjà attiré des étudiants d'écoles d'architecture intéressés par l'étude du siège Sartis, unique exemple d'un ensemble « Modern style » dans le bassin dont le bâtiment des bains-douches était orné d'un magnifique vitrail signé Anto Carte.

La collection iconographique : le charbonnage a réalisé entre 1920 et 1960 plusieurs centaines de photographies que l'on peut encore admirer aujourd'hui grâce à la conservation des plaques de verre : les bâtiments, l'outillage, les habitations, le personnel ont ainsi été « immortalisés ».

Ainsi les documents ne manquent pas pour écrire l'histoire de ce charbonnage au parcours original dans le bassin du Couchant de Mons. Espérons qu'il trouve rapidement son (ou ses) auteur(s) !

Assunta BIANCHI

¹ Bulletin n°40 (1999).

² Sauvegarde des Archives industrielles du Couchant de Mons, asbl qui est installée sur le site de l'Écomusée régional du Centre (Bois-du-Luc) en janvier 2007.

Préambule

Durant l'année 2004, près de 14 000 accidents graves, dont 133 mortels, se sont produits sur les lieux de travail¹. Ce chiffre, même s'il demeure encore trop élevé, serait beaucoup plus important sans l'adoption de mesures visant à leur prévention.

La concrétisation de ces mesures résulte d'un long processus car, à la charnière des XIX^e et XX^e siècles, les conditions de travail en Belgique dans les industries textiles, sidérurgiques ou charbonnières sont déplorables et ouvrent la voie à une exploitation de la population. Les dirigeants ne s'occupent guère de préserver l'intégrité physique d'une main-d'œuvre qui, lorsqu'elle est blessée, perd ses revenus. Il faut attendre le début du XX^e siècle pour que le législateur

s'intéresse à cette problématique avec le vote de la loi sur la réparation des accidents du travail dans les mines (1903). Des progrès notables sont réalisés seulement après la Seconde Guerre mondiale.

L'instauration des comités de sécurité, d'hygiène et d'embellissement des lieux de travail (1952) joue un rôle certain dans les avancées obtenues tout comme la CECA, avec la création de la Commission générale pour la sécurité et la santé dans l'industrie sidérurgique. En réalité, la prévention de l'accident de travail apparaît comme une préoccupation récente.

La présente étude s'intéresse à l'artiste Calisto Peretti qui y a consacré toute son activité professionnelle, dans un premier temps au fond de la mine et par la suite dans d'autres secteurs industriels.

Calisto Peretti au Charbonnage de Tertre : les prémices de la prévention par l'image

Fils d'un ouvrier-mineur italien exilé en Belgique afin de fuir le fascisme, Calisto Peretti est né dans le Borinage en 1937. Son instituteur décèle chez lui un véritable talent pour le dessin et le pousse à s'orienter vers des études en publicité à l'académie des Beaux-Arts de Mons.

L'artiste n'a presque pas connu son père, décédé des suites d'une pneumonie, alors qu'il n'a que 6 mois. En 1956, ses études terminées, il désire connaître le métier exercé par son père mais, à la suite de la catastrophe du Bois du Cazier, seules les personnes employées dans l'industrie charbonnière sont habilitées à descendre au fond de la mine. Aussi accepte-t-il un poste de chronométrateur au charbonnage de Tertre. Sa mission consiste à mesurer la durée de toutes les tâches qui entrent dans le processus d'extraction du charbon.

Cette fonction lui permet d'observer tous les corps de métier qui se cachent derrière le terme générique de « mineur ». Très rapidement, il croque ses camarades et s'intéresse à certaines situations de travail. Hector Flamme, chef du service de sécurité du charbonnage de Tertre, remarque la qualité de son travail et lui demande d'exécuter des affiches destinées à prévenir les accidents. Ces derniers se produisent fréquemment en raison de la présence d'une main-d'œuvre peu préparée à affronter ce milieu. Le fait qu'Hector Flamme se soucie de cette matière n'est pas étonnant. En effet, les installations de Tertre, aux mains de la Société générale et situées en dehors du





Borinage traditionnel (au sud du canal Mons-Condé), sont d'une modernité exceptionnelle. Pour lutter contre ces accidents, le responsable de la sécurité n'entend pas se contenter des campagnes d'affichage de la FEDECHAR (Fédération charbonnière de Belgique) parce que les documents sont publiés dans de nombreuses langues (français, néerlandais, turc, italien, marocain, grec, espagnol, etc.) et manquent clairement de lisibilité.

Durant trois ans, Peretti réalise près de 150 affiches pour le charbonnage de Tertre². Hector Flamme décide de leurs sujets. De nombreux dessins préparatoires sont exécutés avant la réalisation de l'affiche pour, notamment, assurer une description minutieuse de l'outil. Ce souci du détail le conduit à retravailler sans cesse des panzers ou des étançons. Peretti trouve son inspiration en observant les travailleurs et en s'informant sur les causes fréquentes d'accident. Il relève le péril inhérent au port de vête-

ments flottants lorsque les machines fonctionnent. Remarquant le manque de formation de la main-d'œuvre, il invite les mineurs expérimentés à épauler les plus jeunes. Il relaie des consignes récurrentes provenant des ingénieurs comme utiliser des masques, des gants et des chaussures de sécurité pour assurer la protection des membres et s'arranger pour que les portes restent fermées dans les galeries. Il attire l'attention sur les difficultés liées à la manipulation des wagonnets (obligation de les bloquer, de les accrocher d'une certaine manière, de veiller à la courbe qu'une rame peut adopter, etc.) qui représente une source fréquente de lésions voire même de décès. Il s'adresse plus spécifiquement à certains corps de métier : protection des câbles pour les recarreurs³ et vérification du sol avant forage pour les bouveleurs⁵.

Les affiches sont toujours placées à un endroit stratégique, près de la salle de paie, afin d'être vues par tous. L'influence de ses études en publicité se matérialise dans la diffusion de ses messages. Ainsi, il se réfère à certaines métaphores pour évoquer les risques liés à des systèmes en présentant, par exemple, des câbles électriques sous la forme de serpents qui piquent. Il ne faut pas s'étonner de l'absence du grisou parmi les thèmes abordés car Tertre est l'un des trois puits du Borinage qui ne connaît pas ses ravages.

Activité au sein de l'ANPAT

En 1959, Calisto Peretti sait que son avenir ne se situe pas à Tertre et que ce charbonnage, comme toutes les installations de ce type, est appelé à fermer ses portes. Afin de poursuivre son activité, deux débouchés s'offrent à lui : l'ANPAT (Association nationale de prévention des accidents de travail) et l'AIB (l'Association des industriels belges), associations patronales qui ont tout intérêt à éviter l'accident en raison du coût qu'il engendre. Il s'oriente finalement vers la première association où il développe le service de création graphique dont il assure la direction artistique.

Tout au long de ses 25 ans de service, il conçoit près de 800 affiches ainsi que de nombreux panneaux en bois loués aux entreprises. Ces derniers, d'une surface inférieure à 2 m² sont également placés à des endroits qui bénéficient d'une visibilité certaine. Certains thèmes abordés au fond de la mine (les vêtements flottants, le respect des consignes de sécurité, etc.) sont à nouveau exploités. D'autres idées sont concrétisées pour la première fois à l'ANPAT. Ainsi, il interpelle les fumeurs qui jettent leurs mégots de manière intempestive dans l'atelier. Il réalise également des affiches qui appellent à la sobriété. Il s'inscrit dans le développement de l'ergonomie, discipline récente à cette époque, en montrant les gestes à adopter pour la manipulation d'objets lourds dans le but de limiter les maux de dos. Le style de Peretti s'adapte aux situations. Son message prend des formes sombres lorsqu'il insiste sur les dangers liés à un mauvais câblage mais, dans le même temps, il traite un sujet d'une manière qui rappelle celle d'André Franquin. Le directeur du

service de création graphique de l'ANPAT privilégie toujours une image percutante à des documents qui comprennent trop de texte mais il doit sans cesse se battre avec ses supérieurs ou d'autres conseillers afin de faire prévaloir cette optique. Son travail est reconnu une première fois en 1968 à Lisbonne où il est lauréat du concours international d'affiches de prévention. Les œuvres de Peretti ne sont pas uniquement diffusées en Belgique. Avec l'ANPAT, certains documents sont présents dans des usines du Benelux. De surcroît, il collabore occasionnellement avec des insti-

tutions françaises comme l'Institut National de Recherche et de Sécurité (INRS).

A la suite d'un changement à la tête de la direction de l'ANPAT, Peretti perd son poste et continue son activité avec un statut d'indépendant. Un de ses clients est la société Esso pour laquelle il réalise une dizaine d'affiches diffusées dans tout le groupe. Ces dernières sont essentiellement destinées aux transporteurs et mettent en avant le respect des limites de vitesse et des consignes de sécurité lors des livraisons.





L'activité de Calisto Peretti se caractérise également par une fonction de professeur dispensée à la fois à l'académie de dessin de Molenbeek-Saint-Jean et à l'académie royale des Beaux-Arts de Mons. Il y enseigne le dessin et l'anatomie pour laquelle il s'est toujours passionné. Ses peintures, tout comme ses sculptures, se caractérisent par un trait qui souligne les ravages provoqués par le labeur. Peretti a déjà été récompensé à plusieurs occasions : prix de peinture Louis Empain (1971) et de la Fondation Deglumes (1974). Il a également participé à différentes expositions : Centre culturel de La Louvière (1986), Musée des Beaux-Arts de Mons (1986), Ville de Le Quesnoy (1988), etc.

En 2006, la Poste lui demande l'autorisation d'utiliser un de ses anciens croquis pour le timbre commémoratif du cinquantième anniversaire de la catastrophe du Bois du Cazier. Cette œuvre représente un ouvrier-mineur accroupi dans une galerie alors qu'il abat du charbon. Deux couleurs ressortent principalement de ce timbre :

le jaune (pour l'évocation de la lumière diffusée grâce aux lampes de mineur) et le noir (qui symbolise le charbon). Cette demande émanant de la Poste salue de la plus belle façon le travail de cet artiste d'origine italienne qui a consacré une grande partie de sa vie à la prévention des accidents de travail. Grâce à ses messages, il a certainement permis à de nombreuses personnes de conserver une main ou un bras, voire même la vie.

Guénaél Vande Vijver

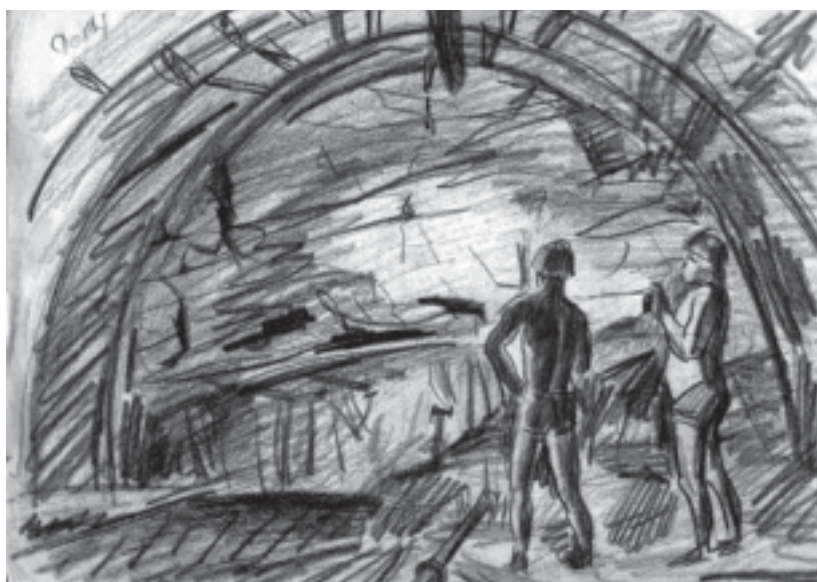
Notes

¹ Marcel Savoye, « Marcinelle » dans *De Rome à Marcinelle. Santé-sécurité : hier, aujourd'hui et plus encore, demain !*, Bruxelles, Le Cri, 2006, p. 149.

² Malheureusement, nous ne possédons que des photographies de ces affiches. Il faudrait mener une recherche systématique, qui sera réalisée ultérieurement, afin de savoir si de centres d'archives spécialisés ont conservé ces documents.

³ Les recarreurs sont chargés de rehausser le niveau des galeries lorsqu'elles s'affaissent.

⁴ Le bouveau est, au fond de la mine, l'allée centrale qui mène les travailleurs vers les galeries où les veines de charbon sont exploitées.



2.1. L'investissement dans l'enseignement et les techniques

Moyaux s'intéresse tout particulièrement à la formation technique et professionnelle des ouvriers. Dans son esprit, des ouvriers possédant de bonnes connaissances dans ces matières contribuent à une amélioration notable de la productivité. Pour mettre son projet en œuvre, le directeur de Baume & Marpent tisse des liens étroits entre son entreprise et l'école industrielle de Morlanwelz, dont il est membre de la commission administrative. En complément d'un apport financier, deux halls sont mis à disposition de cet établissement. Le Conseil d'administration veille à la formation des cols blancs en finançant annuellement l'Athénée du Centre fondée par Raoul Warocqué car : « [il] sait que la prospérité de nos usines est intimement liée à la qualité de ses collaborateurs, employés et ouvriers. Cette qualité est en relation directe du développement de l'instruction »¹. De plus, le chef d'atelier de Baume siège dans les jurys des écoles techniques de la région, ce qui permet le recrutement des meilleurs éléments qui s'intègrent dans les rouages de l'usine.

L'innovation technologique est une préoccupation constante pour les dirigeants de Baume & Marpent. Dès 1893, l'entreprise commence ses premiers montages de wagons, de charpentes et de ponts. Les ingénieurs et les chefs d'atelier recherchent l'outillage le plus performant afin d'assurer leurs missions. La section des machines-outils, avec ses tours automatiques et ses fraiseuses, assure ainsi la renommée de l'entreprise. Au niveau de l'évolution de l'outil et de la disposition des différents espaces de travail, les fonderies prennent énormément d'importance dans les régies. Ces dernières connaîtront l'évolution la plus remarquable dans le processus de fabrication des accessoires du matériel roulant avec le remplacement de la fonte par l'acier moulé².

2.2. Les marchés de Baume & Marpent

En Belgique, la renommée acquise par l'entreprise lui permet d'obtenir de nombreuses commandes. Une des ses plus belles réalisations est la construction du Pier de Blankenberge en 1894. Mais ce qui démarque réellement Baume & Marpent de ses concurrents est le fait qu'elle s'épanouit dans le monde.

Cette expansion repose sur un bureau d'études d'exception dirigé par les meilleurs ingénieurs. L'entreprise s'aventure vers un marché en pleine expansion : l'Égypte. Une division est installée en 1893. Le pays est placé sous le protectorat de la Grande-Bretagne. Les Anglais se lancent dans une politique effrénée de développement des voies de communication. Des marchés conséquents (Pont de Kasr El Nil, Kafr El Zayat, etc.) sont confiés à Baume & Marpent. Le chantier le plus impressionnant est indubitablement celui du Pont d'Embabeih dont la construction débute en 1913 pour se terminer dix ans plus tard. Cet ouvrage surplombe le Nil sur plus de 500 mètres tandis qu'une travée mobile permet le passage des bateaux. La réalisation de ce pont représente une véritable prouesse technologique et constitue le chef-d'œuvre de Baume & Marpent, utilisé dans sa communication (catalogue de vente, publicité, etc.) pour démontrer son savoir-faire.

La Chine, qui s'ouvre aux occidentaux à la suite du traité de Nankin, offre également des débouchés importants. Moyaux est impliqué dans les milieux financiers belges et internationaux. D'ailleurs, il est un des éléments fédérateurs du patronat³. Il est partie prenante dans la constitution de la Société d'Étude des chemins de fer en Chine en 1897. Cette dernière « s'atèle à la réalisation d'un chantier titanesque »⁴. Les ingénieurs tracent une ligne de 1 214 kilomètres qui nécessite la création de plusieurs ponts dont le plus remarquable surplombe le Fleuve Jaune sur plus de trois kilomètres. Baume & Marpent joue un rôle certain dans l'accomplissement de cet exploit en construisant

les travées métalliques de la majorité des ouvrages⁵.

Les contacts de Moyaux sont autant d'avantages prépondérants pour l'obtention des marchés mais l'entreprise dispose aussi d'une solide représentation à l'étranger par l'intermédiaire d'agents payés à la commission. Dès 1890, Baume & Marpent est présent sur les cinq continents. Elle compte des agents à Paris, Madrid, Rome, Amsterdam, au Portugal, en Turquie ainsi que dans les capitales d'Amérique du Sud. A Buenos Aires, par exemple, de nombreux projets architecturaux foisonnent après l'indépendance obtenue en 1816. De somptueux édifices sont construits à l'effigie de leurs homologues européens, ce qui donne l'occasion à Baume & Marpent de s'exercer à la construction des charpentes métalliques.

Enfin, les associations temporaires conclues entre les constructeurs belges et étrangers permettent à Baume & Marpent d'augmenter son volume de commandes. La pratique est courante et vise au regroupement de plusieurs constructeurs qui mettent en commun leur savoir-faire dans l'espoir d'obtenir des marchés importants. Ces regroupements se multiplient en Italie où, aux confins des XIX^e et XX^e siècles, des milliers de wagons et voitures de voyageurs pour les réseaux ferrés sont fournis⁶. Ce pays essaie de rattraper son retard sur ses voisins en matière de développement des infrastructures de communication. C'est dans ce contexte que le chantier d'Ornavasso est confié à Baume & Marpent, les entreprises italiennes n'arrivant pas à assumer cette demande à elles seules.

Peu avant le déclenchement de la Première Guerre mondiale, Baume & Marpent a des ramifications importantes en Égypte et en France grâce à ses divisions. Ses agents vendent ses produits partout dans le monde. De plus, si les réalisations chinoises et égyptiennes sont importantes au niveau des rentrées financières, elles le sont d'autant plus pour la renommée de l'entreprise car elles sont la preuve d'un savoir-faire reconnu.

3. La Première Guerre mondiale

Léon Moyaux meurt inopinément en 1913. Le Conseil d'administration instaure alors une direction bicéphale. Louis Dupont est nommé administrateur-gérant tandis qu'Henri Fauquel se voit attribuer le poste d'administrateur-délégué. Dupont était déjà intégré au sein de la direction depuis 1908 car Moyaux était souvent à l'étranger à la recherche de nouveaux marchés et il fallait une personne sur place pour assumer la gestion courante.

Le nouveau duo doit relever plusieurs défis. La structure élaborée par leur prestigieux prédécesseur doit être consolidée. L'Égypte, où le chantier du pont d'Embabeih vient d'être entamé, cause beaucoup de soucis car les autorités égyptiennes paient toujours avec énormément de retard. Pour redresser cette situation, ils envoient leur maître atout : l'ingénieur Riffart. Ce dernier fut le premier régisseur de Marpent qui assura sa rentabilité.

La Première Guerre mondiale bouleverse profondément Baume & Marpent sur le plan technique mais aussi administratif. En effet, Henri Fauquel part défendre la patrie dès le déclenchement de la guerre. À partir de 1916, les halls de Baume & Marpent ne sont plus fréquentés que quatre fois par semaine car les commandes, qu'ils ne sont de toute manière plus en mesure d'assumer faute de matière première, sont très rares⁷. Durant cette période, Baume & Marpent apporte son soutien à la population en versant 500 francs à toutes les communes afin de financer les comités de secours.

Au lendemain de la Première Guerre, les installations de Marpent sont durement touchées. Les bâtiments ont été frappés par un obus qui a détruit la nouvelle aciérie Martin inaugurée en 1914. Durant deux ans, les ateliers sont occupés par des militaires allemands. Selon le Conseil d'administration, l'état de l'outillage requiert qu'« en fonction de leur utilisation par des mains peu expertes, il faudra faire des réparations »⁸. Les coûts de rénovation sont tellement consé-

quents que l'entreprise préfère construire de nouveaux bâtiments.

4. L'entre-deux-guerres et la voie de l'automatisation

Vers 1910, les ouvriers travaillent 54 heures par semaine dans les ateliers de Baume & Marpent mais la direction comprend que la situation est sur le point d'être profondément modifiée. Lors d'un Conseil d'administration, elle s'exprime dans des termes très explicites : « La situation que peut nous créer la limitation des heures de travail nous amènera à développer notre outillage en vue de l'exécution de nos commandes dans les délais légaux »⁹.

Après avoir essuyé les affres de la Première Guerre mondiale, Baume & Marpent se lance dans l'automatisation de la production en s'inspirant des théories en matière d'organisation du travail comme le taylorisme. L'entreprise est une des premières en Belgique à exécuter la construction de matériel roulant (wagons, voitures et tramways) selon les techniques du « travail à la chaîne ». Cette assimilation est facilitée à Marpent car l'usine est entièrement reconstruite selon ces nouveaux concepts. En 1920, Baume & Marpent installe un laboratoire d'essai mécanique où plusieurs chercheurs s'attachent à la rentabilisation du travail en détaillant chaque étape du processus de fabrication¹⁰. Toutes les tâches sont minutieusement chronométrées. À ce titre, les ingénieurs de l'entreprise sont admirés par leurs pairs. En 1933, les divisions de Morlanwelz et d'Haine-Saint-Pierre reçoivent la visite du Ministre des Chemins de Fer qui affirme que Baume & Marpent est un modèle à suivre pour toutes les entreprises¹¹.

Cette capacité d'investir les nouveaux pans des technologies repose sur une vitalité financière qui permet d'absorber de petits concurrents dont les Usines et Fours à coke E. Coppée. En 1931, à l'apogée de son activité, Baume & Marpent emploie plus de 3 000 ouvriers ainsi que 260 employés. L'entreprise n'atteindra plus jamais ce chiffre. Deux ou trois ans plus tard, les effets de la crise de

1929 se font ressentir. La population ouvrière tombe à 1 203 personnes. En raison de la conjoncture économique, Baume & Marpent constitue un fonds de chômage pour les employés de la société pressentant des licenciements¹².

La politique sociale de l'entreprise demeure peu connue à l'exception de la division de Marpent où, dès 1896, une vingtaine de logements sont construits. Parallèlement, l'entreprise rachète des maisons situées dans le village. Ce parc immobilier est complété par la conception, de 1919 à 1931, d'une cité érigée autour d'une maison sociale. Pour bénéficier de cet avantage, Baume & Marpent exige de son personnel qu'il prenne un seul engagement formel : ne pas être affilié à un parti politique. Comme la majorité des décideurs, ils craignent les forces de gauche et surtout les communistes¹³.

La Première Guerre mondiale freine considérablement l'exportation de la production. En 1920, la représentation à l'étranger n'est plus assurée qu'en France, en Égypte, en Afrique du Sud, au Siam et au Chili. Henry Fauquel, qui assume à lui seul la direction, cherche à toucher les marchés de l'Amérique du Sud et d'Asie. Au Congo, Baume & Marpent installe une division nommée Baumaco. Elle se consacre à la construction de matériel ferroviaire et métallique. Ce réseau ferroviaire revêt une importance toute particulière pour assurer le ravitaillement des coloniaux répartis sur tout le territoire. Baume & Marpent met au point les premiers wagons frigorifiques indispensables au transport de la nourriture dans ces conditions climatiques. L'entreprise se voit également confier le développement de l'habitat. Ils travaillent à la construction de maisons démontables, censées être de véritables condensées du progrès occidental « offert » aux autochtones.

5. Le chant du cygne

Durant la Seconde Guerre mondiale, les usines ne sont perturbées que par un seul mouvement de contestation. En 1942, plus de 200 ouvriers fomen-

tent une grève dans l'espoir d'obtenir une augmentation de leur salaire permettant d'affronter une hausse continue des prix. Le directeur, Paul Leyder, n'arrive pas à résoudre le conflit et en appelle aux autorités allemandes. Les ouvriers sont profondément marqués par cette intervention et ne le pardonneront jamais à leur supérieur¹⁴. Si les divisions de Morlanwelz et d'Haine-Saint-Pierre sont épargnées par la Première Guerre mondiale, cette situation tranquille ne se réitère pas pour la Seconde car les bureaux et ateliers sont touchés par les bombardements alliés qui visent à détruire la gare toute proche¹⁵.

Baume & Marpent aborde l'après-guerre avec de nouveaux locaux qui impressionnent les visiteurs et constituent une démonstration implacable de la vigueur retrouvée de l'entreprise. Il est vrai qu'elle en a besoin car les commandes sont rares à la fin des années 40 et une concurrence enragée s'exerce. Pour pallier à cette absence de rentrées financières, l'entreprise est profondément restructurée. Une division commerciale est créée. Elle se charge de la recherche de nouveaux débouchés. Dans le même temps, Baume & Marpent se lance dans une ultime diversification de sa production en s'essayant à la construction « à la chaîne » de voitures et de camions anti-incendie. L'un de ses clients est la protection civile de Mons.

Baume & Marpent se lie avec la S.A. *Union dos Construtores Metalicos* à São Paulo sous l'influence de la Société Générale qui cherche à nouer des relations avec des entreprises internationales. Baume & Marpent devient l'actionnaire majoritaire de l'entreprise brésilienne spécialisée dans la construction de matériel de chemin de fer. Le nouvel administrateur-délégué, A. Lebon, est persuadé que cette opération constitue une opportunité à exploiter et ses contacts au sein de la Chambre de Commerce Belgo-Brésilienne le renforcent dans cette idée.

Lebon se lance dans une recherche de partenaires et lorgne vers l'Outre-Atlantique. Ces démarches ne donnent aucun résultat. Dès 1954, la fermeture est dans l'air. D'ailleurs, tout le monde s'y prépare petit à petit. Des divisions restantes, seule Baumaco est rentable. En 1955, Marpent, qui compte alors 1 236 ouvriers, est revendue. L'ancienne division devient une société française. Au même moment, le Conseil d'administration décide de revendre à tout prix son ancien fleuron égyptien et de ne laisser qu'un agent commercial au Caire. Le gouvernement de ce pays doit énormément d'argent pour la construction de la plupart des ouvrages d'art.

Après plusieurs projets de fusion avortés visant à la constitution d'une seule entreprise spécialisée en construction ferroviaire et métallique pour la région du Centre, Baume & Marpent cesse ses activités en 1956. Parmi les facteurs qui expliquent cette fermeture, Lebon pointe : « les difficultés de transfert des devises et d'obtention de crédit, la rareté des capitaux privés et la concurrence qui marquent l'écroulement de nos fabrications traditionnelles ». A cette analyse, il faut certainement ajouter la création de la division commerciale qui se révèle être un investissement désastreux. En effet, elle engendre des coûts très importants pour la société qui voit ses frais de fonctionnement croître sans cesse. De plus, la nouvelle division obtient des marchés qui paraissent juteux mais se révèlent néfastes pour l'entreprise comme les 1 000 tracteurs pour l'Argentine. Ces derniers seront fabriqués mais jamais payés. Ils ne quitteront pas Morlanwelz, causant une perte certaine pour l'entreprise. L'investissement brésilien n'a pas encore eu le temps de porter ses fruits. Il aurait fallu attendre quelques années supplémentaires pour juger de son opportunité. Il est difficile de déterminer les raisons qui expliquent la fermeture rapide de Baume & Marpent par rapport à ses concurrents alors que sa santé financière était meilleure. Il est possible que la Société générale ne retirait aucun intérêt à maintenir l'activité sur le site.

L'agitation et l'affairement des ateliers ne s'estompent pas totalement en 1956. Les halls de Baume & Marpent à Haine-Saint-Pierre et Morlanwelz demeurent occasionnellement occupés par d'autres entreprises. Ainsi, les premières voitures Mini sortent des ateliers de Baume & Marpent car les entreprises Leyland n'ont pas encore terminé la construction de leurs ateliers à Seneffe.

Guénaël Vande Vijver,
Secrétaire de rédaction du PIWB

Notes

¹ Ecomusée régional du Centre (ERC), fonds Baume & Marpent, registre des Procès-verbaux du Conseil d'administration de 1882 à 1896, séance du 26.01.1909.

² ERC, fonds Baume & Marpent, registre des Procès-verbaux du Conseil d'administration du 21.12.1905 au 27.05.1913, séance du 24.04.1911.

³ Il est le cofondateur et le premier président de la Fédération des Constructeurs de Belgique (F.C.B.), premier groupement sectoriel des industriels de la construction métallique. Il est également vice-président du CCI, l'organisation du patronat belge.

⁴ Yves QUAIRIAUX, « Les relations Belgique – Chine au tournant du 20^e siècle » dans *Belgique-Chine 1910*, Morlanwelz, Musée royal de Mariemont, 1999, p. 14.

⁵ *Ibidem*.

⁶ ERC, fonds d'archives Baume & Marpent, registre des procès-verbaux au Conseil d'administration de 1882 à 1896, séance 26.02.1889

⁷ ERC, fonds d'archives Baume & Marpent, registre des procès-verbaux au Conseil d'administration du 6.06.1913 au 30.06.1923, séance du 16.02.1916 et registre des procès-verbaux au Conseil d'administration du 6.06.1913 au 30.06.1923, séance du 9.11.1915.

⁸ ERC, fonds d'archives Baume & Marpent, registre des procès-verbaux au Conseil d'administration du 6.06.1913 au 30.06.1923, séance du 21.01.1919.

⁹ ERC, fonds d'archives Baume & Marpent, registre des procès-verbaux au Conseil d'administration du 21.02.1905 au 27.05.1913, séance du 23.03.1909.

¹⁰ SAICOM, collection de rapports de stages des élèves de la Faculté Polytechnique de Mons, rapport de stage de Jean Blase, 1935.

¹¹ ERC, fonds d'archives Baume & Marpent, registre des procès-verbaux au Conseil d'administration, du 1.05.1930 au 20.10.1939, séance du 20.10.1933.

¹² ERC, registre des procès-verbaux au Conseil d'administration du 01.05.1930 au 20.10.1939, séance du 17.09.1932.

¹³ ERC, registre des procès-verbaux au Conseil d'administration du 01.05.1930 au 20.10.1939, séance du 2.02.1933.

¹⁴ Georges PLACE, *op. cit.*, p. 77-79.

¹⁵ *Ibidem*, p. 79.

La ville de Mulhouse (Alsace) accueille depuis plus de 30 ans un des plus beaux et vastes musées du chemin de fer d'Europe : le Musée français du chemin de fer. Porté par deux passionnés du rail (Michel Doer et Jean-Mathis Horrenberger) et ouvert en 1976 après de nombreuses vicissitudes, ce musée, qui a pris aujourd'hui le nom de *Cité du Train* après rénovation et aggrandissement de sa surface d'exposition, présente plus de cent wagons ou locomotives différentes, exposées dans diverses salles : dans un nouveau hall consacré à un parcours-spectacle thématique (portant entre autres sur les trains et les cheminots durant la guerre, les trains de montagne, les trains officiels) ou dans une ancienne partie plus ancienne et plus technique mais tout aussi intéressante... La visite se termine sur une maquette Märklin de taille respectable.

Voici une sélection des photos de ce musée, que j'ai eu la chance de visiter lors d'un détour par l'Alsace durant mes dernières vacances (janvier 2007). Photos qui, je l'espère, raviront les amateurs de trains et d'épopée ferroviaire.

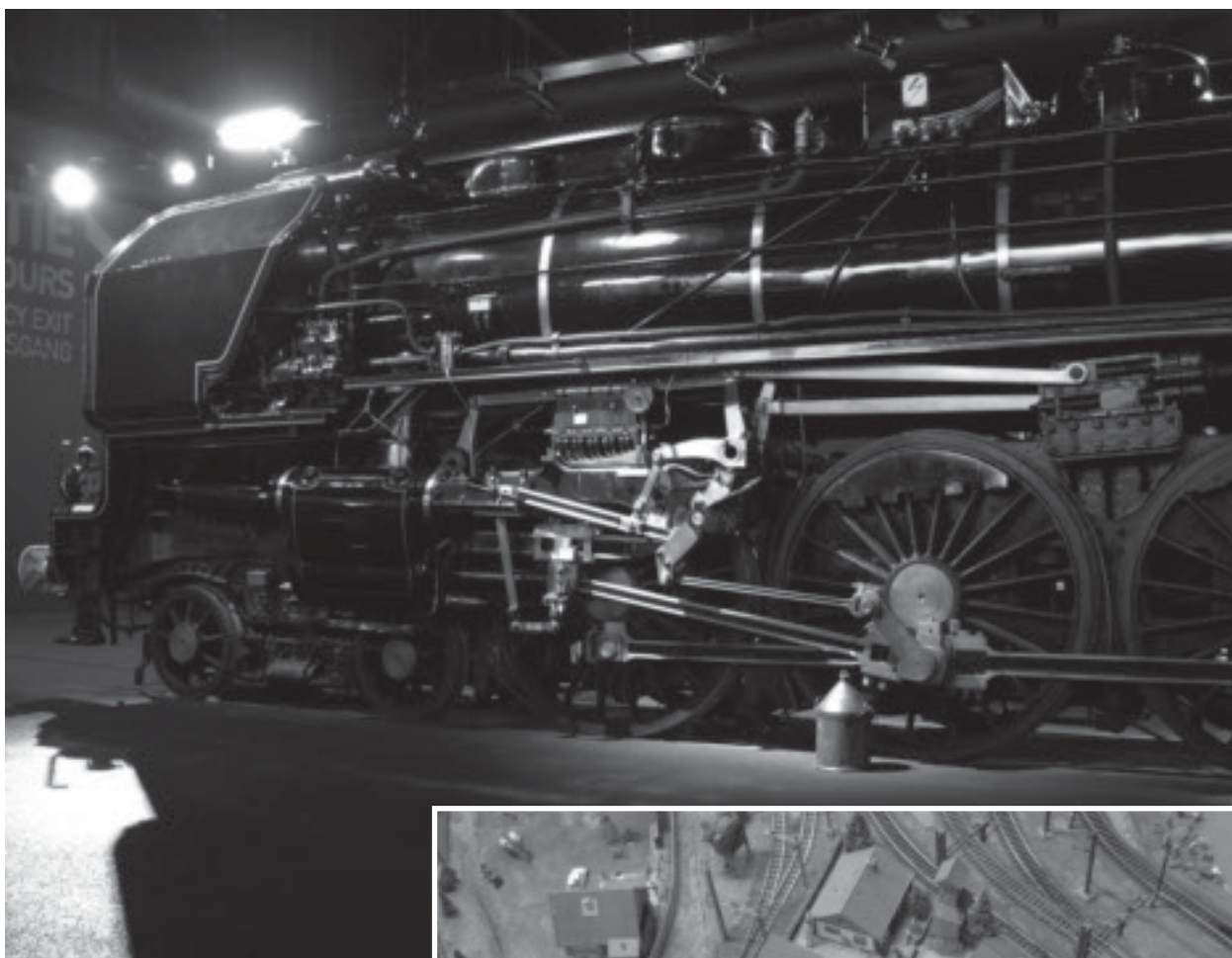
Lionel Vanvelthem

Ci-dessous : une Voiture salon-restaurant de type « Pullman » créée par la Compagnie Internationale des Wagons-Lits à partir de 1926. (Photo L.V.)

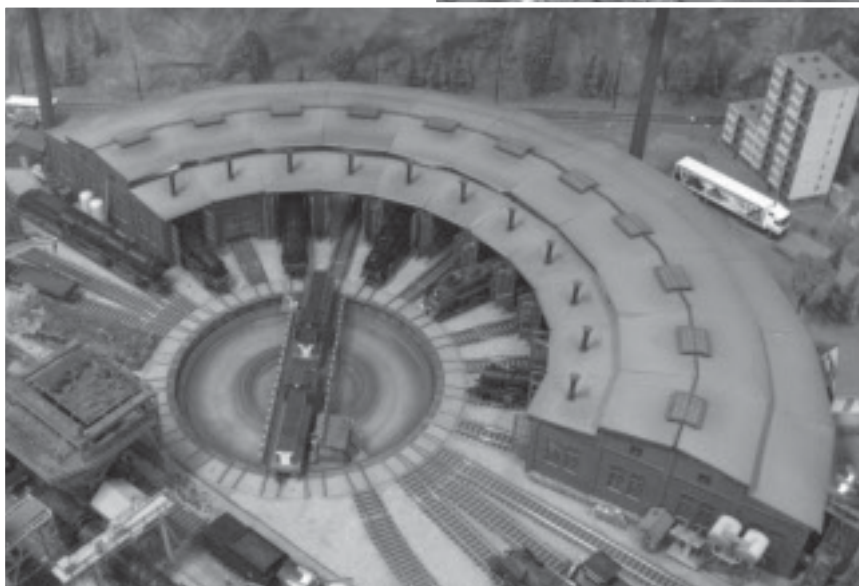


Vue d'ensemble (**ci-dessus**) et détail extérieur (**ci-dessous**) de la voiture-salon impériale « N°6 PO », construite en 1856, sous Napoléon III. (Photos L. Vanvelthem.)





Ci-dessus : le Modèle « 241 A1 Est » : une superbe locomotive à vapeur de type « Mountain » vue de profil. Construite en 1925 dans les ateliers ferroviaires d'Épernay (Champagne-Ardenne), elle fut utilisée en France sur les réseaux de la Compagnie des chemins de fer de l'Est. (Photo L.V.)



Ci-dessus et ci-contre : deux vues « aériennes » de la maquette de 10 m² qui clôt la visite. (Photos L. V.)

La catastrophe de Marcinelle entre mémoire et histoire

Dans le cadre du colloque *De Rome à Marcinelle* organisé à Charleroi en juin 2006, JEAN PUISSANT, Professeur ordinaire à l'Université Libre de Bruxelles et GUÉNAËL VANDE VIJVER, Directeur scientifique de l'Institut d'histoire ouvrière économique et sociale, ont réalisé une communication intitulée *la Catastrophe de Marcinelle entre mémoire et histoire*. Cette intervention complétée a été publiée dans les actes du colloque*.

Les témoignages conservés au sein de différents centres d'archives belges démontrent la place que Marcinelle occupe dans les mémoires des contemporains au 8 août 1956. Certaines conséquences de la catastrophe marquent les esprits : amélioration de la sécurité dans les fosses, accélération de l'intégration des Italiens au sein de la population et revalorisation du métier de mineur, déconsidéré depuis longtemps.

Cette place accordée à l'événement s'explique pour diverses raisons. Le Bois du Cazier, dernière grande catastrophe collective de la société industrielle, représente un événement de portée internationale eu égard à la composition de la main-d'œuvre employée. Ensuite, cette catastrophe constitue l'un des événements majeurs qui ont marqué l'entrée dans l'ère médiatique caractéristique de la seconde moitié du XX^e siècle. Les reporters et les photographes de la presse écrite sont concurrencés par les journalistes qui tendent

leur micro ou braquent leur caméra pour la radio, la télévision et le cinéma, permettant ainsi à la population de se rendre directement compte de l'ampleur inédite de la catastrophe.

Marcinelle illustre à sa manière l'agonie de l'industrie charbonnière. Les charbonnages wallons, moins productifs que les installations de Campine, sont restés en moyenne plus dangereux en raison des difficultés du terrain houiller, de la présence de grisou (surtout en Hainaut) mais aussi de l'ancienneté structurelle des puits en activité.

De 1821 à 1992, la mine a tué directement plus de 24 000 travailleuses et travailleurs. Plusieurs autres grandes catastrophes marquent l'histoire charbonnière. Elles ont toujours suscité des émotions considérables. Attente interminable, épopée des « rescapés », funérailles collectives, mouvements de charité publique et privée entretiennent l'attention durant des semaines. Mais un fait succède à l'autre et le chasse. Cependant, Marcinelle se démarque en soulignant brutalement l'importance du risque industriel mais aussi la persistance des accidents du travail.

L'image du flamand en Wallonie

YVES QUAIRIAUX est le conservateur des collections d'histoire régionale du Musée royal de Mariemont. Son ouvrage, *L'image du flamand en Wallonie : Essai d'analyse sociale et politique* (Loverval, Labor, 2006, 664 p. Prix : environ 35 €) se base sur sa thèse de doctorat en histoire présentée à l'UCL. Ce sujet n'avait été abordé que sommairement dans divers ouvrages (cf. Guido FONTEYN,

Rue des Flamands : le périple des migrants flamands en Wallonie, Ottignies, Quorum, 1997). Le livre d'Y. Quairiaux se compose de deux parties se subdivisant chacune en quatre chapitres. Dans la première, intitulée *Les stéréotypes politiques*, il montre que les Flamands, au XIX^e siècle, sont perçus comme étant une population « sous-développée ». L'auteur analyse le rôle des mouvements anti-flamands actifs dans tous les bassins wallons. Le deuxième chapitre s'intéresse à la perception de la Flandre et de leurs habitants dans la chanson d'action, les fables, les contes populaires et les allégories wallonnes. Dans le troisième chapitre, il se centre sur la vision du Flamand au théâtre où l'anti-flamingantisme réussit une percée dès 1890. Ensuite, il insiste sur les aspects analytique et statistique en évoquant les sujets abordés ou les tendances politiques des auteurs des pièces. De son étude, il ressort, notamment, qu'avec plus de 73 % du corpus, les chansonniers liégeois sont les plus prolifiques.



* « La catastrophe de Marcinelle entre mémoire et histoire » dans *De Rome à Marcinelle. Santé-sécurité : hier, aujourd'hui et plus encore, demain !*, textes rassemblés par Italo Rodomonti et Pierre Tilly, Bruxelles, Lecri, 2006, p. 117-126.

La deuxième partie du livre est prénommée *Les stéréotypes sociaux*. L'auteur commence en évoquant la provenance des navetteurs flamands travaillant dans les différents secteurs industriels en Wallonie. Il met en avant que, dans les charbonnages, l'une des méthodes les plus efficaces pour attirer et fixer cette main-d'œuvre est l'octroi d'un salaire ou d'un logement. Ils sont aussi présents dans les secteurs verrier et textile où l'immigration est parfois sollicitée par les municipalités. Il analyse l'implantation des mouvements flamands en Wallonie. Par après, il confronte la réputation des Flamands, étiquetés comme étant criminogène et briseur de grève, avec des données statistiques.

L'étude de nombreuses sources lui permet d'affirmer que ces considérations ne reposaient pas sur des faits avérés. Dans cette même partie, Y. Quairiaux évoque un fait intéressant. En effet, certains syndicalistes wallons redoutent l'exode d'industries wallonnes vers les régions flamandes où des salaires peu élevés sont pratiqués. Devant cette menace, les tisseurs verviétois, par exemple, trouvent une parade originale en décidant d'initier la création de structures dans le nord du Pays afin d'y améliorer les conditions de travail. Dans le second chapitre, il réalise une typologie littéraire et sociale de la Flandre et du Flamand dans le théâtre et il étudie également le genre de l'imitation flamande.

Dans les annexes, la présence d'un dictionnaire biographique des auteurs dialectaux wallons est à souligner. L'étude, qui s'arrête en 1914, mériterait d'être poursuivie pour la période de l'Entre-deux-guerres*. Les conclusions des recherches d'Y. Quairiaux ont déjà été exploitées différemment des deux côtés de la frontière linguistique. En Flandre, l'évocation de ce sujet est sensible car pour cette région actuellement prospère, il n'est pas évident de se tourner vers cette période de son histoire. Cet ouvrage bénéficie d'une recherche menée en profondeur. Sa lecture permet certainement une meilleure appréhension de l'actualité belge.

« Le temps d'hier, c'est loin déjà ! »

Un titre évocateur pour une exposition photographique consacrée à quatre anciens sites industriels : les Charbonnages du Bois-du-Luc à Houdeng-Aimeries ; l'ancien triage-lavoir des Charbonnages de Ressaix, Leval, Péronnes et Mont-Sainte-Aldegonde, à Péronnes-lez-Binche ; les Usines SAFEA à Houdeng-Goegnies et la Cimenterie de Thieu. Quatre sites qui témoignent de l'importance de la vie industrielle passée de la région du Centre.

Présentée jusqu'au 24 novembre à la Maison du Tourisme du Parc des Canaux et Châteaux de la région du Centre, à La Louvière,

* Il faut noter que depuis la publication de l'ouvrage, Yves Quairiaux a approfondi sa recherche dans le cadre d'une communication présentée dans le cadre de la Chaire Quetelet de l'Institut de Démographie de l'UCL en 2005. Il s'est plus particulièrement intéressé à la région de Namur et de Liège.

cette exposition rassemblait 60 photos marquantes, réalisées par Bernard Vanroye (membre de l'ordre des « Compagnons de la Louve ») et Robert Willame (photographe attaché à l'Ecomusée du Bois-du-Luc).

Deux sites restaurés ou en passe de l'être ont reçu de nouvelles affectations : le site minier du Bois-du-Luc abrite un écomusée fondé en 1983 (le premier de Belgique), l'ancien triage-lavoir de Péronnes accueillera prochainement un centre d'archives dépendant des A.G.R. (entre autres affectations).

Guénaél Vande Vijver, historien et directeur scientifique de l'IHOES, s'est attaché à la présentation historique des différentes sociétés industrielles :

- fondés le 14 février 1685, les Charbonnages du Bois-du-Luc sont exceptionnels à plus d'un titre. Société capitaliste avant l'heure, elle fut co-fondée par huit personnes : trois mineurs, deux bailleurs de fonds, deux hommes de loi et le seigneur de la localité de Houdeng (chacun recevant annuellement une partie des bénéfices réalisés). Une importante infrastructure sociale sera développée entre 1838 et 1920 : cité ouvrière, écoles primaire et ménagère, hospice, église, hôpital, parc et kiosque, moulin, brasserie, café et salle des fêtes, magasin d'alimentation, bibliothèque, équipes de football et de balle pelote, fanfare. L'ouvrier pouvait dès lors passer toute son existence sur le site minier. Cette vie en autarcie perdura jusqu'à la fermeture de la société, le 30 juin 1973.

- Le triage-lavoir de Péronnes, inauguré en 1954, fut financé par les subsides du plan Marshall. Le



bâtiment repose sur une ossature en béton armé, entourée d'imposantes verrières. Au rez-de-chaussée, une gare permettait d'exporter rapidement le charbon lavé. Dès 1956, l'amorce du déclin de l'industrie charbonnière se fait déjà cruellement ressentir. Fusions et restructurations ne feront que retarder une échéance inexorable. En 1969, les derniers travailleurs quittent le triage-lavoir qui est racheté à plusieurs reprises. En 2001, l'Institut du Patrimoine Wallon entame une procédure de sauvetage qui débouche, deux ans plus tard, sur la création de la S.A. de droit public « Triage-Lavoir du Centre » qui regroupe l'IDEA, l'IPW et la SPAQUE. Les travaux de restauration débutèrent en 2005.

- Née en 1929, la SAFEA (Société Anonyme pour la Fabrication d'Engrais Azotés) doit son existence à la volonté de diversification des Usines Boël, qui s'associent pour l'occasion avec l'Union Chimique Belge. Le site industriel, d'une étendue de 33 hectares (la dispersion des bâtiments est obligatoire), est idéalement situé à proximité des Usines Boël et du canal du Centre. Durant la

Seconde Guerre mondiale, la SAFEA produira de l'azote liquide à destination des usines d'armements allemandes. La société cessa ses activités en juin 1978. En 2005, le site houdinois est répertorié comme étant l'un des plus pollués de Wallonie. Les travaux d'assainissement débutent au mois d'août de la même année.

- La S.A. Cimenterie de Thieu, fondée en 1922, est l'une des quatre cimenteries que comptait la région du Centre. Des voies de communication importantes (le canal du Centre et la ligne de chemin de fer Mons - La Louvière), la proximité des charbonnages de Mauraige (principaux fournisseurs du combustible) et la présence d'un riche gisement de craie per-

mettront aux cimenteries de connaître un développement aussi rapide qu'important. Peu avant la Seconde Guerre mondiale, la société occupait près de 200 travailleurs. En 1953, elle est absorbée par les Cimenteries d'Obourg devenues, depuis 2002, « Holcim France Bénélux ». En 1990, les silos de Thieu sont destinés au seul stockage. Un projet de réhabilitation du site, comprenant la réalisation de nombreux logements, est à l'étude actuellement.

Deux diaporamas reprenant des textes de Jean Louvet (écrivain et auteur de nombreuses pièces de théâtre) et d'André Balthazar (fondateur de la revue « Le Daily Bull »), lus respectivement par Salvatore Adamo (chanteur et acteur) et Franco Dragone (organisateur de spectacles connu et reconnu internationalement), des illustrations de Daniel Pelletti (directeur de l'Ecole des Arts de Braine-l'Alleud), des aphorismes de Fredy Taminiaux (écrivain et sculpteur), apportent une troisième dimension à l'exposition.

Pour information : deux sites internet permettent de découvrir l'exposition :

www.letempsdhier.c.la et

www.letempsdhier.euro.tm

Alain Dewier
Ecomusée du Bois-du-Luc



PATRIMOINE INDUSTRIEL WALLONIE-BRUXELLES

Association sans but lucratif fondée en 1984

Siège social : Halles du Nord
Rue de la Boucherie 4
B-4000 LIÈGE (Belgique)
Tél. : 04/221 94 16 ou 17
Fax : 04/221 94 01
claudefgaier@museedarmes.be

Conseil d'administration

Président : Jean-Louis DELAET
Vide-présidents : Guido VANDERHULST
Claude MICHAUX
Secrétaire : Jacques CRUL
Trésorier : Claude DEPAUW
Membres : Jean DEFER
Maryse WILLEMS
Bruno VAN MOL
Daisy VANSTEENE

Adresse courrier

Jacques CRUL, secrétaire
rue de Feneur 71
B-4670 BLEGNY
j.crul@blegnymine.be

Bibliothèque

La bibliothèque de PIWB est consultable au Centre Liégeois d'Archives et de Documentation de l'Industrie Charbonnière (CLADIC).

Rue Lambert Merlot 23
B-4670 BLEGNY
Tél. : 04/237 98 18
cladic@blegnymine.be

Cotisation

Cotisation à l'asbl : 2,50 €
Pour devenir membre de l'asbl, il convient d'adresser une demande au Conseil d'administration, via l'adresse courrier ci-dessus.

Bulletin trimestriel - Abonnement

Bulletin périodique trimestriel publié avec l'aide de la Communauté française.

Membre individuel effectif : 12,50 €
Association culturelle : 18,50 €
Association commerciale : 25,00 €
Membre protecteur : 75,00 €

A verser au compte 068-2019930-29 de Patrimoine Industriel Wallonie Bruxelles, Rue de Feneur 71 B-4670 BLEGNY.

Editeur responsable

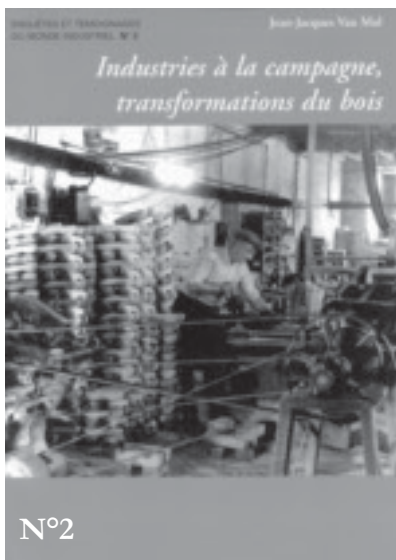
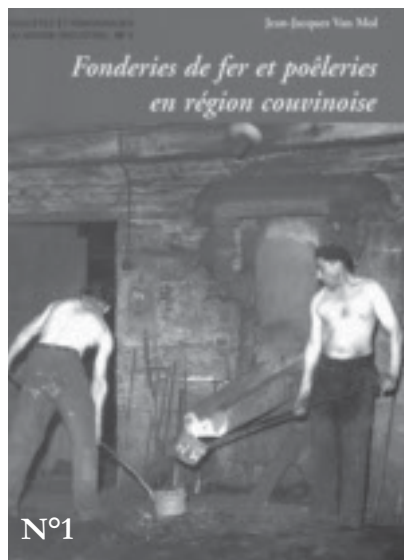
Claude GAIER
Rue F. Lapierre, 35/11
B-4620 FLÉRON
Tél. : 04/221 94 17
Fax : 04/221 94 01
claudefgaier@museedarmes.be

Secrétariat de rédaction

Guénaél VANDE VIJVER
Boulevard de la Sennette 42
B-7190 ÉCAUSSINNES
Tél. : 067/87 81 33
gvdevijv@ulb.ac.be

Lionel VANVELTHEM
lvanvelthem@gmail.com

SÉRIE « ENQUÊTES ET TÉMOIGNAGES » DE PIWB



Membres de PIWB :

6 par fascicule
+ 3 de frais de port

Non-membres :

11 par fascicule
+ 3 de frais de port

A verser au compte

068-2019930-29 de PIWB
(CLADIC, rue de Feneur 71 à
B-4670 BLEGNY)