

**N° 38**

OCTOBRE-  
DECEMBRE 1998



## EDITORIAL

A la suite de l'assemblée générale du 25 avril 98, M. L.-F. Génicot, qui assurait la publication de notre bulletin, a demandé d'être déchargé de cette tâche. Devant cette situation, le bureau en a profité pour vous proposer une nouvelle présentation de notre organe de liaison et de diffusion.

Nous avons choisi le format A4, qui est standard et qui permet une présentation plus aérée des articles. Bien sûr, nous continuerons à publier des études scientifiques et techniques, mais nous aurons une approche plus concrète de nos activités et de celles de nos membres.

Nous avons demandé à un journaliste de présenter, dans chaque bulletin, un article sur les nouvelles réalisations relatives au "Patrimoine Industriel" ou à des événements, comme, par exemple, le fait que les ascenseurs du Canal du Centre sont désormais classés comme patrimoine mondial, ou encore à des comptes rendus de colloques belges ou étrangers.

Nous avons également décidé de maintenir la périodicité trimestrielle et de la respecter.

Nous vous rappelons que le bulletin n'est pas l'affaire du bureau mais également la vôtre, et si nous avons de la matière pour les prochains numéros, Claude GAIER attend vos articles pour les suivants.

Nous profitons de la parution de ce numéro pour remercier l'équipe du professeur Génicot et en particulier Jean-Pierre Hendrickx pour les services qu'ils nous ont rendus dans le passé, car ils ont assuré la publication de notre bulletin pendant plus de dix ans.

Enfin, à l'occasion de ce numéro qui clôture 1998, nous vous présentons nos meilleurs vœux pour l'avant-dernière année du siècle.

Le Président,  
**Jean Defer.**

1. Illustration de couverture : Rupture de câble à l'étage 360 du puits n° 2 de la S.A. des Charbonnages de La Haye à Liège, le 21 mai 1871. Le déclenchement du parachute Libotte a heureusement empêché la chute de la cage. Prospectus de la société Nicolas Libotte (Cliché Musée d'Armes de Liège).



2. Course de "vélocipèdes" à Paris, au début du XIX<sup>e</sup> siècle (Cliché Musée d'Armes de Liège).



## Un patrimoine hydraulique à sauvegarder Les deux machines élévatoires des Avins (Clavier)

## ETUDES

Dans le petit village condruzien des Avins (Clavier) subsistent deux installations hydrauliques datant des premières années du XXe siècle. Destinées au pompage et à l'élévation des eaux de la source des Avins, elles approvisionnaient un important réseau public de distribution. Bien que devenues obsolètes dans le contexte actuel, elles ont toutefois été maintenues en service respectivement jusqu'en 1990 et 1995 et comptent aujourd'hui parmi les dernières machines de ce type en état de fonctionner.

Ces machines ont été découvertes dans le cadre de l'étude relative aux ouvrages hydrauliques menée par l'ASBL Qualité-Village-Wallonie et récemment publiée (1). Cette troisième étude thématique - faisant suite aux publications consacrées aux kiosques à musique et aux glaciers à glace naturelle - a permis l'approche d'un patrimoine hydraulique important et diversifié dont certains aspects demeuraient méconnus. Les machines élévatoires construites à partir des années 1860 pour l'alimentation des réseaux de distribution

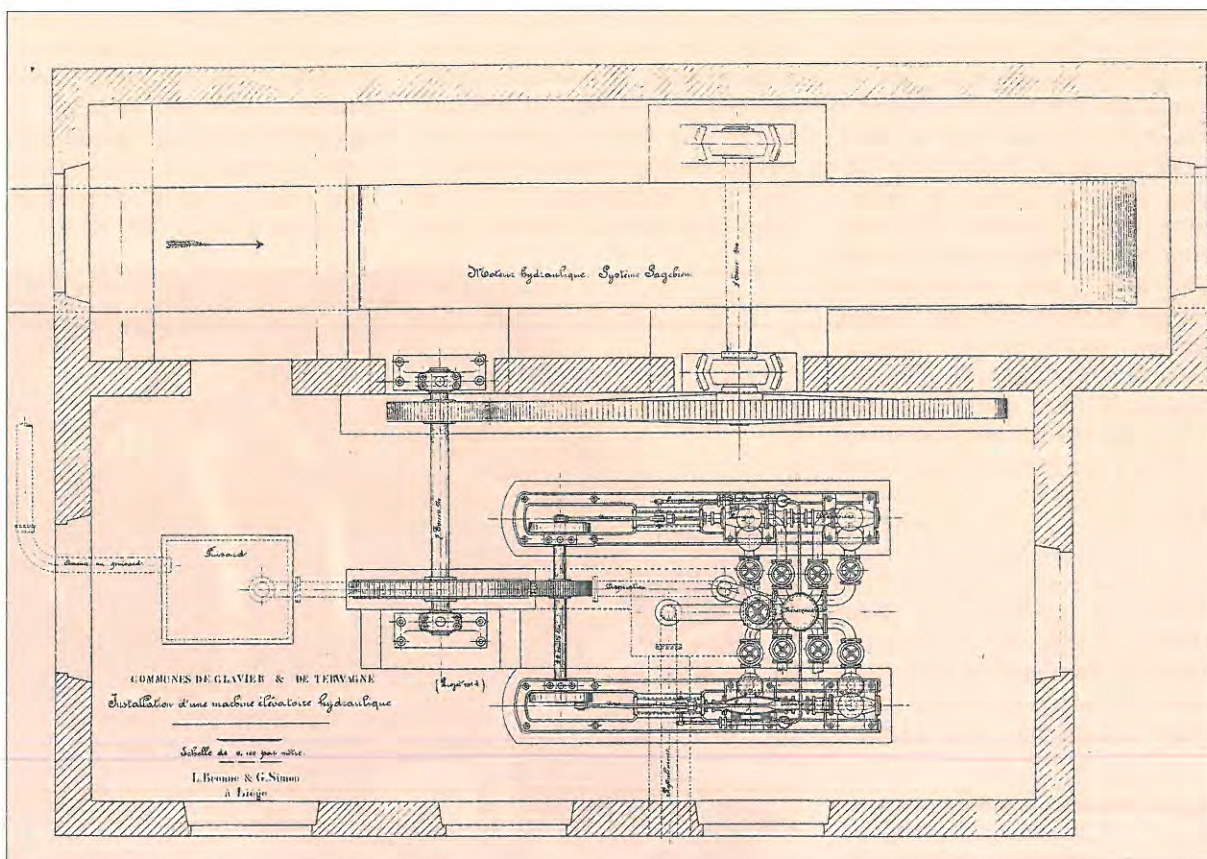
publique constituent certainement une des facettes originales de ce patrimoine.

Les premières machines d'alimentation mues par la force d'une rivière apparaissent dès le XVIe siècle dans certaines grandes villes comme Londres (London Bridge, 1582) ou Paris (La Samaritaine sur le Pont-Neuf, 1608). Une large roue à aubes entraîne, par l'intermédiaire d'une bielle-manivelle, un groupe de pompes aspirantes et foulantes immergées. Les pistons de ces pompes font monter l'eau dans un réservoir situé au sommet de l'installation d'où partent des conduites rejoignant les fontaines de la ville. Au XIXe siècle, avec la création des premiers réseaux organisés de distribution publique d'eau potable, on assiste à l'installation de stations dans les villes et les communes. Ici encore l'eau pompée est refoulée mécaniquement vers un réservoir supérieur - situé à un point haut de la localité - puis conduite sous pression, par gravité, vers les bornes-fontaines ou les branchements privés des agglomérations à desservir. Ces sta-

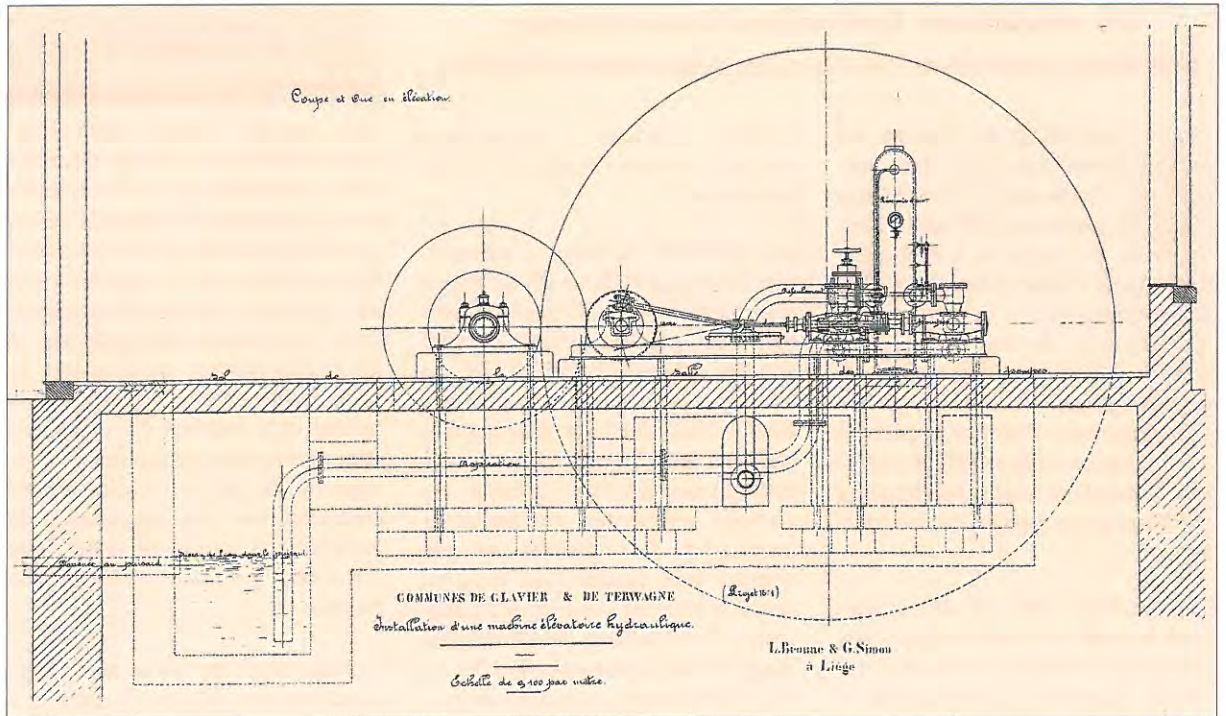
tions sont dénommées usines élévatoires ou usines de relevage. Chacune d'elle comprend un jeu de pompes mis en action par un moteur. Celui-ci peut être hydraulique (roue ou turbine) ou électrique, à vapeur, à gaz ou à essence. Les moteurs hydrauliques nécessitent simultanément la force d'un ruisseau ou d'un bief de prise d'eau orienté sur la roue ou la turbine et la présence d'eaux souterraines, provenant de galeries de drainage ou de sources. Celles-ci sont conduites par des tuyauteries de fonte jusqu'à la machine avant d'être refoulées grâce à l'action des pompes.

Les premières machines de ce type sont installées à Mons en 1867 et à Porcheresse (Daverdisse) en 1870. Plusieurs stations sont ensuite aménagées dans les vallées de la Moline, du Bocq, du Flavion et du Hoyoux parmi lesquelles les deux machines des Avins (Clavier). Toutes les autres sont hors d'usage, souvent depuis plusieurs dizaines d'années. Ces machines se distinguent par la nature de leur alimentation (roue à aubes, roue à augets ou turbine) et

3. Machine de Grand Avin, plan de l'installation. Archives de la Compagnie intercommunale des eaux de la source des Avins.







4. Machine de Grand Avin, profil de l'installation. Archives de la Compagnie intercommunale de la source des Avins.

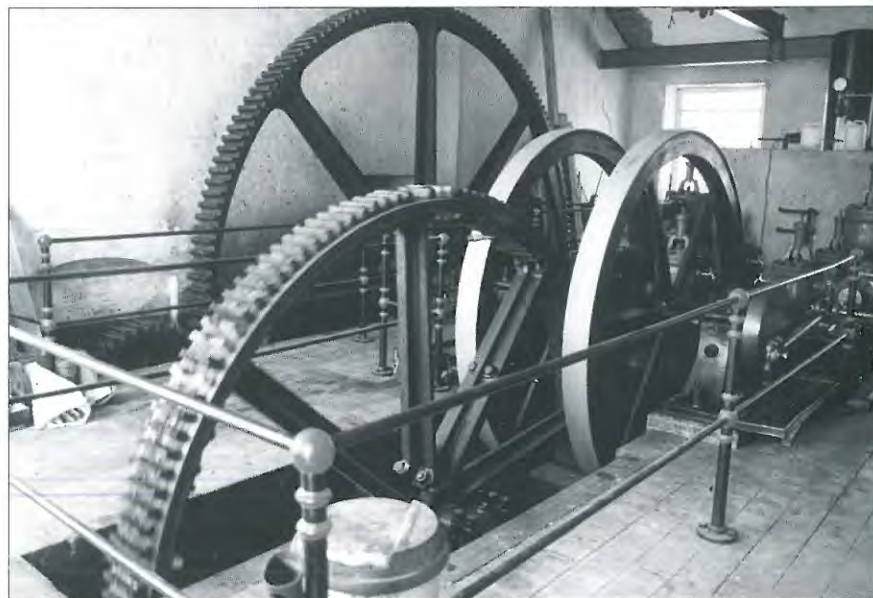
par l'importance de leur dispositif de pompage. Certaines d'entre elles sont aujourd'hui équipées d'installations électriques automatisées.

Tirant leur force motrice dans des dérivations du Hoyoux, les machines des Avins alimentaient un important réseau de distribution à partir d'une même source, qui a donné son nom au village. Initialement établi pour desservir les communes de Clavier, Terwagne et Seny, le réseau a rapidement été étendu vers le sud pour alimenter les communes de Warzée et Bois-et-Borsu puis, vers le nord, celles des Avins, Pailhe, Vyle-Tharoul, Modave, Linchet et Vierset-Barse. Depuis la source des Avins, l'eau était conduite jusqu'au puisard situé sous la salle des pompes de chaque machine. Elle était ensuite refoulée vers des réservoirs d'alimentation implantés aux points hauts des communes, sur deux conduitemères : la conduite nord était approvisionnée par la machine de Grand Avin et la conduite sud par celle de Corbeaumont. Sur chaque conduite-mère étaient branchées des prises d'eau secondaires, complétées d'une dizaine de réservoirs plus petits. Depuis ceux-ci, des canalisations amenaient l'eau vers des bornes-fontaines en fonte à jet intermittent et purge automatique, incongelables.

Chaque borne était munie d'un dégorgeoir en bronze ornementée et identifiée par une plaque numérotée.

**La machine de Grand Avin** a été installée entre le 4 janvier 1896 (date de l'approbation par le Conseil communal du projet établi par l'atelier L. Bronne & G. Simon de Liège pour la somme de 18.100 Frs) et 1905. Des dessins au trait conservés dans les archives de la Compagnie intercommunale des eaux de la source des Avins, propriétaire de la station, donnent le plan et le profil de l'installation (ill. 1-2). Celle-ci comprend une très grande roue à aubes en bois et fonte (9 m de diamètre X 1,10 m de large) développant 23 chevaux, mise

en rotation grâce à un étroit canal d'alimentation d'environ 150 mètres de long, partiellement souterrain. Le contrôle du débit d'eau à l'entrée du bief est assuré par une petite vanne en bois à crémaillère tandis qu'un portique plus important forme barrage sur le Hoyoux. Le débit de refoulement est estimé à 5 litres/seconde pour une hauteur d'ascension de 118 mètres. Ce "moteur hydraulique Sagebien" est constitué d'une grande roue dont les aubes très profondes tourment dans un étroit coursier. Celle-ci met en action un dispositif de pompage -installé dans la pièce voisine- par l'intermédiaire d'une suite de roues d'engrenage métalliques jouant le rôle de réduc-



5. Machine de Grand Avin, roues d'engrenage et volant d'inertie (Cliché QVW).



teurs de vitesse et de deux volants d'inertie (ill. 3). Une première roue métallique est fixée sur l'axe de la roue motrice -dont elle est toutefois séparée par un mur- et s'engrène elle-même sur une petite roue formant pignon. L'axe de celle-ci entraîne dans sa rotation une seconde roue mettant à son tour en mouvement les pistons de quatre pompes à simple effet, couplées deux par deux sur cet axe. Entre la roue motrice et les pompes, deux volants d'acier assurent la transmission constante de l'énergie. Par leur force d'inertie, ces volants ont pour rôle de compenser les éventuelles chutes de puissance liées aux variations du débit d'eau dans le bief d'alimentation. Les deux groupes de pompes sont alignés parallèlement de part et d'autre des

tal, l'installation a fonctionné de manière épisodique pour la Compagnie intercommunale des Eaux de la Source des Avins. Mais privée de sa force motrice, la grande roue s'est définitivement arrêtée en 1990. Les pompes électriques, installées en renfort dans les années 1970, assurent désormais seules le refoulement de l'eau vers le réseau de distribution.

Une installation tout à fait similaire est toujours en place à Neerheylissem (Hélécine), en bordure de la Petite Gette. Mise en place en 1893 par l'atelier L. Bronne et G. Simon, elle alimentait la ville de Tirlemont en eau de la source de Saint-Sulpice. Cette eau était refoulée à plus de 80 mètres de hauteur vers deux réservoirs : un réservoir de tête situé à

Groetsenhoven (capacité 600 m<sup>3</sup>) et un réservoir d'extrémité à Vissenaken (capacité 2000 m<sup>3</sup>). En 1932, les anciennes pompes à piston ont été une première fois remplacées par des pompes centrifuges. En 1974, la station a été automatisée et équipée de quatre nouvelles pompes centrifuges provenant des Ateliers de Construction d'Ensival à Hodister (Pepinster). La station appartient aujourd'hui à la Vrij Maatschappij voor Watervoorziening (VMW), émanation flamande de la Société nationale des distributions d'eau (SNDE) depuis la régionalisation. Malgré ces modernisations, l'installation de 1894 a été conservée dans son entièreté (2).

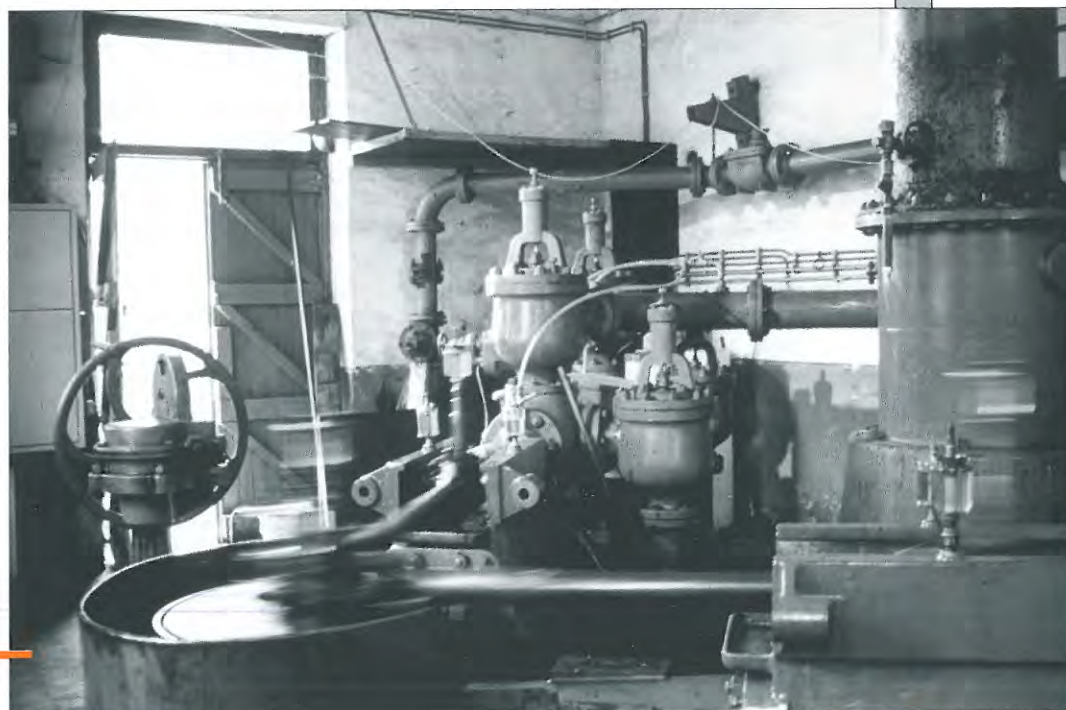
**La seconde machine des Avins** a été construite en 1902 au **lieu-dit**



6. Portique à vannes à l'entrée du bief d'alimentation de la machine de Corbeaumont (Cliché QVW).

grands volants. Ils sont mis en action par un dispositif bielle-manivelle commandé depuis les extrémités de l'axe de la dernière roue d'engrenage. L'eau de source, aspirée dans le puisard, traverse les corps de pompe avant d'être refoulée dans une conduite s'échappant perpendiculairement vers un réservoir de 600 m<sup>3</sup> situé à Bois-et-Borsu. Les surpressions provoquées dans les conduites sont compensées par la présence d'une haute cuve "antibélier" et de deux pompes latérales destinées à comprimer l'air.

Après une rénovation en avril 1984 par l'Atelier de construction de Hers-



7. Machine de Corbeaumont, dispositif de pompage en fonction (1994) (Cliché QVW).



"Corbeaumont", soit environ 1 km au sud-ouest de Grand Avin. Elle est abritée dans un édifice rectangulaire en brique et pierre couvert d'une toiture en terrasse. L'installation de pompage est entraînée par une turbine hydraulique à axe vertical de type Francis, noyée sous le bâtiment et précédée d'une grille de protection. Un bief canalisé de 150 mètres de long, précédé d'un portique à cinq vannes à crémaillère formant barrage sur le Hoyoux, provoque l'entraînement d'eau nécessaire à la rotation de la turbine (ill. 4). Le barrage de retenue et le bief ont été aménagés en 1905 comme l'atteste l'Atlas des cours non navigables ni flottables. Les vannes assurent une juste répartition du débit d'eau entre le bief d'alimentation de la machine et la poursuite du cours naturel de la rivière. Une passerelle métallique donne accès aux vannes pour leur manoeuvre et leur entretien. A l'intérieur du bâtiment, l'axe émergeant de la tribune entraîne dans sa rotation un plateau horizontal sur lequel oscillent deux bielles (ill. 5). Celles-ci commandent à leur tour le mouvement de va-et-vient des pistons de quatre pompes aspirantes et foulantes disposées en épi. Afin d'assurer la transmission d'un mouvement parfaitement rectiligne depuis les bielles en oscillation jusqu'aux tiges des pistons des pompes, chaque piston coulisse dans un rail ménagé dans un sabot dont le graissage est assuré en permanence par des burettes d'huile alimentées quotidiennement. Au centre de l'installation, se trouve la haute cuve antibélier de laquelle part la conduite de refoulement vers un premier réservoir situé 130 mètres plus haut à Havelange (500 m<sup>3</sup>) puis, après une bifurcation, vers un second réservoir à Vierset (135 m<sup>3</sup>). La machine approvisionnait ainsi près de 2000 abonnés. Le débit de refoulement était de 36 m<sup>3</sup>/heure. Mise à l'arrêt en juillet 1994, la machine demeure dans un état de conservation remarquable. Le bief, le barrage et le portique à vannes nécessitent toutefois d'importants travaux de nettoyage et de restauration.

La machine de Corbeaumont peut être rapprochée de la station de pompage communale de la ville de Huy (toujours en place rue des Tanneurs), seul exemple de machine ancienne conservée dans un contexte urbain. Les deux installations sont similaires, tant du point de vue hydraulique que mécanique, et exactement contemporaines. La machine de Huy alimentait les agglomérations situées sur les trois plateaux dominant la ville où l'eau était distribuée à la population par 130 bornes-fontaines installées dans les rues. Une troisième machine de ce type avait été construite en 1921 à Grand Marchin, au lieu-dit "Statte". L'énergie motrice était fournie par une dérivation du Triffoy. Equipée seulement de deux pompes, elle refoulait l'eau provenant du captage voisin de la C.I.B.E. Comme à Corbeaumont, un volant placé dans la salle des pompes commandait l'arrivée de l'eau sur la turbine par l'intermédiaire d'un engrenage à renvoi d'angle situé dans la cave du bâtiment. Le 11 octobre 1996, son dispositif de pompage a malheureusement été supprimé.

L'étude de ces installations met en évidence l'activité de plusieurs ateliers de construction liégeois dans les années 1890-1910. Les équipements de pompage des machines des Avins, de celle de Huy et de Purmode (Yvoir) proviennent des ateliers Pasteger et Fils. Elles portent la marque "Pasteger & Fils" ou "O.F.G. Pasteger et Fils". L'existence de cet atelier de fabrication de machines et de mécaniques est déjà attesté en 1866. En effet, le 23 mai de cette année, G.J. Pasteger, industriel à Wandre, obtenait l'autorisation de transférer son atelier de la rue Grétry n° 277 sur les lieux de l'ancienne fabrique d'Alph. Pirotte. Ultérieurement, on retrouve les noms de Jacques-Joseph Pasteger (1892) et de Laurent Pasteger (1897) comme continuateurs de l'atelier (3).

L'atelier de construction de machines et mécaniques L. Bronne & G. Simon a quant à lui réalisé les moteurs des machines de Grand Avin et de Neerhelssem. On apprend que l'exploit-

tation de cet atelier avait été autorisée par un arrêté royal du 3 août 1859 au nom de Nicolas Stassart. Il se situait alors rue du Saint-Esprit à Liège (4). En 1901, on retrouve la trace de cet établissement à Grivegnée, à l'angle des rues Bonne-Femme et Pré Binet.

Enfin, on sait que l'installation mécanique de la machine de Warnant (Anhée) avait été confiée le 13 mars 1903 à la S.A. de Robinetterie et Chaudronnerie de cuivre -continuateur de Soubre et Berryer (5)- qui avait elle aussi son siège rue Pré Binet. Dans ce cas, la roue à aubes alimentée par la Moline est enfermée dans un capot en tôle galvanisée. Elle entraînait deux paires de pompes jumelées.

Le recensement -non exhaustif- opéré dans le cadre de cette étude comprend une vingtaine de machines construites pour la plupart entre 1870 et 1910, et conservées dans des états très variables. La majorité d'entre elles ont été abandonnées suite à la perte de leur force motrice mais surtout lors de la modernisation des installations de pompage et de la désaffectation des réseaux de distribution intervenues progressivement à partir des années 1950. Propriété des sociétés de distribution ou des pouvoirs locaux (commune ou province) pour qui elles sont devenues obsolètes, ces machines risquent de disparaître si des mesures de protection ne sont pas rapidement mises en oeuvre, parallèlement à des actions de sauvegarde et de mise en valeur. On peut citer l'ensemble de la machine de Porcheresse qui, suite à une étude historique et technique menée par un ingénieur de la région a récemment fait l'objet d'une importante mise en valeur à caractère didactique (6) soutenue par la commune de Daverdisse aidée par son syndicat d'initiative.

Nathalie de Harlez de Deulin,  
Conseiller scientifique à  
Qualité-Village-Wallonie.

1. DE HARLEZ DE DEULIN N. (QUALITE-VILLAGE-WALLONIE), *Les ouvrages hydrauliques*, Division du Patrimoine de la DGAILP, Fondation Roi Baudouin, Editions du Perron, Qualité-Village-Wallonie, Allier-Liège, 1997 (=Héritages de Wallonie).

2. VANERUM M., *100 jaar waterleiding te Tienen*. 1894-1994, s.l., 1994.

3. A.E.L., *Inventaire des autorisations d'établissements insalubres et dangereux établis dans la province de Liège*, R2-3264; R1-2720; R11-1081.

4. A.E.L., Op. cit., R2-4134.

5. Archives de la commune d'Anhée, rubrique "eaux", Warnant 831-833 : cahier des charges pour l'établissement d'une distribution d'eau à Salet.

6. DERENNE R., "La pompe à eau de Porcheresse" dans *De la Meuse à l'Ardenne*, n° 22, 1996, p. 29-40. - DE HARLEZ DE DEULIN N., VERBRUGGHE, Treize ouvrages hydrauliques restaurés ou remis en valeur dans le cadre de la campagne de valorisation organisée par la Fondation Roi Baudouin et l'ASBL Qualité-Village-Wallonie 1994-1997, Bruxelles, 1997, p. 28-30.



Renouant avec ses visites de sites - témoins du patrimoine industriel ancien, le PIWB a tenu son assemblée générale du 28 novembre 1998 à l'"Industrion" de Kerkrade, aux Pays-Bas.

Les membres de PIWB furent accueillis dans le bel auditorium de ce musée d'un genre nouveau par son directeur, M. A.F. MAGIELSEN, qui en exposa la genèse, les objectifs et le contenu. Après un déjeuner très convivial pris à la cafétéria du lieu, le groupe passa une bonne partie de l'après-midi, sous la conduite d'un guide mis gracieusement à sa disposition, à visiter ce vaste musée dont les bâtiments couvrent près d'un hectare.

Né de la volonté de perpétuer la mémoire des activités industrielles traditionnelles de la province néerlandaise du Zuid Limburg, dont la profonde reconversion -surtout dans le domaine minier- s'est achevée au cours des années 1980, ce musée de l'industrie et de la vie sociale s'est donné comme objectif de diffuser et d'approfondir les connaissances sur l'évolution et l'interaction mutuelle de ces deux facteurs.

Une Fondation pour l'Industrie et la Vie Sociale fut créée en 1990 afin de rassembler les vestiges, encore nombreux à cette époque, du patrimoine industriel mobilier, de formuler un concept muséologique et d'en vérifier la faisabilité. Ainsi naquit l'"Industrion", en fait ce qu'il est convenu d'appeler un "musée de société", c'est à dire un lieu qui se veut le reflet de l'évolution des conditions de vie d'un milieu particulier. Sa construction dura deux ans et il fut ouvert au public le 12 juin 1998. Moins de six mois plus tard, il avait déjà accueilli 40.000 visiteurs, dépassant de loin les prévisions qui visaient à atteindre ce chiffre après un an, et celui de 50.000 annuellement à l'horizon de 2002.

L'"Industrion" a nécessité un investissement de l'ordre de BEF 415 millions, dont 70% à charge de la Province du Zuid-Limburg, 13% de l'Etat néerlandais, 12% de la Communauté européenne et 5% de la municipalité de Kerkrade. Les frais d'exploitation se montent à quelque

BEF 83 millions par an, avec un effectif de 25 personnes, porté bientôt à 30 unités.

L'organigramme témoigne du souci de distinguer les fonctions muséales proprement dites, des fonctions administratives, financières et promotionnelles.

Le parti architectural est moderne, cela va de soi, sans effets ni luxe inutiles, mais de qualité et de bon goût, évitant le plus souvent un minimalisme qu'un snobisme à rebours affectionne quelquefois de nos jours.

Le parcours muséal met en parallèle l'outil de production -avec plusieurs machines dans un état de maintenance impeccable et fonctionnant à la demande-, les fabricats et l'usage que l'on en fait dans la vie courante. Les industries minière, métallurgique, mécanique, chimique, céramique et alimentaire ont ici la vedette. La muséographie utilise toutes les techniques, depuis la vitrine d'exposition traditionnelle jusqu'à la scénographie avec mannequins animés et parlants, en passant par l'audio-visuel et le "hands-on". L'informatique est, jusqu'à présent, plutôt confinée dans un "Cyber centre" spécialisé. Le discours s'adresse au public moyen, avec un souci didactique omniprésent (mais non ennuyeux!), où une place particulière est faite aux enfants et aux adolescents. Le but est de susciter des

vocations et de développer des aptitudes techniques par la transmission des gestes et des savoirs. D'ailleurs, dans cette optique, des espaces sont également réservés à l'utilisation de machines et d'outillages spécialisés.

En même temps que la technique, certaines incidences sociologiques de l'industrie sont évoquées : l'alimentation, l'écologie, la santé publique, les modes de vie, alors que l'aspect, plus classique, des luttes ouvrières ne reçoit qu'un faible écho.

Ajoutons que l'"Industrion" dispose également de vastes espaces extérieurs, propices à des expositions diverses, de plein air ou sous chapiteau, et à des activités récréatives. L'infrastructure d'accueil est de qualité et répond aux critères actuels en la matière.

Ce musée d'un style peu courant accueille des visiteurs non seulement du Zuid-Limburg et de tous les Pays-Bas, mais aussi de l'ensemble de l'Eu-regio, au carrefour de laquelle il est fort bien situé. La venue du PIWB sur les lieux fut instructive et enrichissante. Nos hôtes ont droit à nos plus vives félicitations et à nos remerciements chaleureux.

Claude GAIER.



8. Le guide interprète les propos d'un mannequin animé et parlant (Cliché de l'auteur).





Adresse :

Museumplein 2

6461 MA KERKRADE, PAYS-BAS

Tél. 00.31.45-5670809

Ouvert : du mardi au dimanche, de 10 à 17 heures.

*En sortant de l'"Industrion", nous avons demandé à la fille d'un de nos membres, Mlle Carine BUOL, de nous livrer ses premières impressions suite à cette visite. Nous la remercions de les avoir mises sur papier à l'intention de nos lecteurs. Car les adultes peuvent-ils ignorer la vision fraîche et spontanée d'une adolescente de 14 ans?*

### **IMPRESSIONS DE VISITE**

La visite du musée INDUSTRION m'a beaucoup intéressée. Même si l'extérieur n'est pas très attrayant, l'intérieur moderne et spacieux, mérite une grande attention.

Le contenu de l'exposition recouvre un grand nombre de sujets placés

dans l'ordre chronologique et ayant toujours un rapport avec l'industrie. On commence la visite aux environs de 1930 avec une vieille dame qui nous explique sa vie à Maastricht, pour arriver dans les années 60 où les gens disposent de tout ce qui peut leur être utile, au contraire de cette pauvre femme qui n'avait rien.

Entre-temps, on peut découvrir de nombreuses machines très bien mises en valeur. De plus, le guide les fait fonctionner, ce qui rend la visite bien plus captivante. Dans la même optique, plusieurs "kits" pour enfants sont répartis dans le musée; ils permettent de faire comprendre par des expériences simples des fonctionnements plus complexes, tel que le mécanisme de l'air comprimé. L'au-

dio-visuel est également utilisé pour donner des informations supplémentaires sur le sujet introduit par les différents objets. Toujours dans le même ordre d'idée, certaines scènes sont reconstituées. Par exemple, la "chambre des pendus" dans la salle du musée destinée au charbonnage ou une mini centrale téléphonique qui permet aux enfants de communiquer avec un autre qui se trouve de l'autre côté du mur. Même si cela a été créé pour les plus jeunes, les plus âgés sont les premiers à composer un des numéros proposés! Enfin, un dernier élément positif est que la totalité de l'exposition soit présentée en quatre langues, ce qui à l'heure actuelle est indispensable.

Carine BUOL.



□ **Environnement et développement économique** = *Histoire et Société*, t. 16 (1997), n° 3, p. 315-547. FRF 160.

Ce numéro de la revue *Histoire, Economie et Société* [Paris] reproduit les communications qui furent présentées au colloque organisé en 1995 par l'Association française des historiens économistes. Le thème était "Environnement et développement". Parmi les quinze rapports composant ce numéro, quatre sont, à notre avis, susceptibles d'intéresser les lecteurs de notre Bulletin.

Dans **Naissance du paysage industriel** (p. 419-438), François CROUZET (Université de Paris IV - Sorbonne) rappelle tout d'abord que le paysage industriel est le produit de la révolution industrielle, et qu'il est donc apparu en Grande-Bretagne à la fin du 18<sup>e</sup> siècle, même si, auparavant, il y avait des paysages "proto-industriels" dans des régions d'activité minière ou textile. Et l'auteur d'envisager ensuite les différentes variantes de ce paysage industriel, "créé par des innovations dans la technologie et dans l'organisation du travail". Si les filatures hydrauliques de coton s'intègrent assez bien dans le cadre "naturel", les grandes usines sidérurgiques, par contre, bouleversent plus violemment le paysage traditionnel, de même que les mines et fonderies de métaux non-ferreux, qui étaient très polluantes. Après 1800, il y eut extension et "approfondissement" des paysages industriels, qui, de semi-ruraux, devinrent principalement urbains. Il y eut donc variété des paysages, poursuit Fr. C., mais ils ont tous un caractère commun, qui est la fumée, c'est-à-dire la pollution, "qui donna un image négative de l'industrie". L'étude, basée surtout sur "le cas" anglais, s'achève vers 1830, mais c'est à la fin du 19<sup>e</sup> siècle que la pollution atmosphérique atteignit son apogée.

Isabelle LESCENT-GILES (Université de Paris IV - Sorbonne) étudie **La naissance du paysage industriel en Grande-Bretagne : l'exemple des West Midlands** (p. 439-452). Cet article, intéressant les West Midlands, berceau de la révolution industrielle aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles et grand centre métallurgique, confirme "l'image dickensienne" des pays noirs (fumées et pollution, cheminées d'usine à perte de vue, cités ouvrières "aux alignements monotones et insalubres"), mais invite à la nuancer par la comparaison avec les conditions de vie dans les campagnes environnantes survivant jusque tard dans le 19<sup>e</sup> siècle. L'auteur souligne aussi la diversité des paysages industriels, dont les West Midlands offrent trois exemples : "celui de la grande ville industrielle moderne, fière de ses réalisations en matière d'architecture et d'infrastructures urbaines, avec Birmingham; celui d'un vieux centre artisanal et urbain dominé par la petite et moyenne entreprise et la poly-industrie, avec le Black County. Enfin, celui des villes d'entreprise dans l'est du bassin houiller, dominées par la mono-industrie et la grande usine paternaliste".

Andrea F. SABA (Istituto di Storia economica, Università Bocconi, Milano) traite de **La pollution en Val Lagarina (1928-**

**1938) : une nouvelle voie pour l'histoire de l'environnement?** (p. 463-470). Durant la période 1928-1938, la grande entreprise italienne Montecatini commença la production d'aluminium par un nouvel établissement dans la plaine de la Val Lagarina, près de Trente, mais très vite, se produisit une grave pollution et la population demanda des indemnités et l'arrêt de la production. Le refus des autorités et de la direction de l'établissement provoqua même deux "révoltes". La principale question historique qui surgit ici, pense à raison A. F. Saba, est de savoir s'il existe "une conscience populaire de l'environnement". En outre, à propos de la méthode historique à adopter, l'auteur croit que "seule l'interdisciplinarité peut donner des bonnes chances d'interpréter la complexité des problèmes de l'environnement et de sa dynamique".

On retiendra encore la contribution de Daniel BOULLET (Université de Paris X) : **Entreprises et environnement en France : aux origines d'une prise de conscience** (p. 471-482). En dépit d'une législation pourtant ancienne et sévère, l'industrie française, pendant longtemps, ne s'intéressa guère aux nuisances. Deux tournants, l'un entre 1958 et 1961, l'autre autour de 1970, ont amorcé un changement. "Guidés surtout par diverses nécessités concrètes, s'appuyant aussi sur les évolutions de l'opinion, les pouvoirs publics exercèrent dans le phénomène une influence majeure (...). Si la dynamique première fut d'origine française, une seconde, d'origine extérieure au pays, la renforça après 1970". Comme quoi, les pressions internationales, tant réglementaires que commerciales, ont ainsi largement contribué à donner du corps et du crédit aux contraintes environnementales.

L'histoire de l'environnement en général et du paysage industriel en particulier en est encore à ses balbutiements. Puissent les articles présentés dans ce numéro monographique d'*Histoire, Economie et Société* éveiller l'intérêt des archéologues industriels, qui, couplant leurs recherches avec -notamment- celles des géographes et historiens économiques et/ou sociaux, ont de beaux sujets d'études en perspective, entre autres au niveau de la région bruxelloise et de la Wallonie d'hier et même d'aujourd'hui.

Jean-Pierre HENDRICKX.

□ Herbert R. LOTTMAN, **La dynastie Rothschild**. Traduit de l'américain. Paris, Editions du Seuil, 1995. 24 X 15 cm, 367 p., ill. FRF 149. ISBN 2-02-020521-1.

Après les biographies de Pétain (1984), de Camus (1985), de Flaubert (1989) et de Colette (1990), Herbert R. Lottman s'est intéressé à l'histoire des Rothschild à l'occasion des nationalisations d'une quarantaine de banques, décrétées en octobre 1981 après l'élection du président socialiste François Mitterand.

Ce livre raconte comment les descendants d'un juif du ghetto de Francfort sont devenus "les Rothschild", -un non connu de tous au point d'être entré dans le voca-

## PUBLICATIONS

bulaire courant. A l'époque napoléonienne, Jacob, le plus jeune fils de Meyer Rothschild (1743-1812) -ce dernier était déjà conseiller et agent du prince-électeur Guillaume Ier de Hesse-Cassel- s'installe à Paris en 1810 et prend le nom de James. Ses frères vont s'établir dans les autres places financières du continent : Londres, Vienne, Naples. L'aventure extraordinaire de James et de ses descendants, d'Alphonse à Guy et à David, parcourt ici deux siècles et traverse le monde de la finance, de la politique, de l'économie, malgré les reculs dus à la crise de 1929 et les spoliations de Vichy. Après la nationalisation de 1982, les Rothschild regroupés sur la branche londonienne amorcent un nouveau départ, tandis que le cousin Edmond fonde une prometteuse dynastie.

Pour retracer la saga d'une famille qui fait l'Histoire, Herbert R. Lottman a eu accès à des archives inédites, notamment des correspondances privées, et s'est entretenu avec les survivants, entre autres le baron Guy. Cet ouvrage, duquel l'émotion n'est pas absente, se lit avec intérêt, même si le nombre excessif des chapitres (34) risque de donner à l'ensemble un aspect fort analytique. Manquent en plus ici une introduction et -surtout- une conclusion. Dommage!

J.-P. Hx.

□ Agnès d'ANGIO, **Schneider et Cie et les travaux publics, 1895-1949**. Préface de Dominique Barjot. (Mémoires et documents de l'Ecole des Chartes, 45). Paris, Ecole des Chartes, 1995. 23,5 X 16 cm, 396 p. ISBN 2-900791-13-8. [Diffusion : Librairie Droz, Genève, et Librairie H. Champion, Paris].

Marchands de canons rivaux de Krupp, membre des "deux cents familles", archétype du monde des maîtres de forges, voire du patronat français, tels sont les clichés attachés au nom des Schneider. On savait beaucoup moins que Schneider et Cie avaient été, presque dès l'origine, de grands entrepreneurs de travaux publics.

Le présent ouvrage, qui est la publication de la thèse pour le diplôme d'archiviste paléographe qu'Agnès D'Angio défendit en 1993 à l'Ecole des Chartes de Paris, reconstruit sur un demi-siècle les étapes du développement de la branche "travaux publics" de Schneider. Il restitue la physiologie et les ambitions des hommes qui la créèrent et la dirigèrent. Il trace, au-delà, le portrait des chefs successifs de la maison Schneider : Eugène Ier, Henry, Eugène II, Charles.

C'est ici, en premier lieu, une contribution nourrie et originale à l'histoire des travaux publics, depuis les activités classiques (ports, chemin de fer), jusqu'aux marchés nouveaux, également investis par Schneider, de l'hydro-électricité, du génie civil industriel ou de l'ingénierie. En second lieu, cette recherche apporte un éclairage



nouveau à l'histoire du groupe Schneider dans son ensemble, en décrivant notamment le glissement de l'entreprise sidérurgique vers le groupe financier. Enfin, dans cette ample et très érudite monographie, c'est plus généralement l'histoire du capitalisme français de la première moitié du 20<sup>e</sup> siècle qui est en question, la mise en valeur des colonies, les heurs et les malheurs de l'impérialisme à la française, depuis l'Argentine et le Chili jusqu'en Chine par l'Égypte et la Russie, et le rôle central que jouent dans cette histoire les rapports complexes, les intérêts étroitement imbriqués, de la grande industrie, de la banque et des pouvoirs publics.

Le lecteur l'aura compris, le livre d'Agnès D'Angio, comme nous dit le préfacier, "fera date tant il apporte à la connaissance du génie civil français - à la veille de la Première Guerre mondiale, Schneider fait déjà partie des grandes entreprises de travaux publics -, de la grande entreprise à la française - en vérifiant l'importance de la notion de réseau financier -, ainsi que du capitalisme français" (p. 11).

J.-P. Hx.

---

□ José DOUXCHAMPS, **La Wallonie industrielle (1800-1950). Répertoire par commune des activités industrielles et de leur main-d'oeuvre.** Wépion, chez l'auteur, 1997. 20,5 X 14,5 cm, 151 p. BEF 950.

Cet ouvrage de seconde main représente une manière de fichier non limitatif, organisé par province et par arrondissement administratif. Il est composé sur la base du dépouillement d'une bonne trentaine de livres plus ou moins anciens, assez généraux, spécialement les dictionnaires de Ph. Vander Maelen, l'auteur s'avouant conscient des lacunes possibles de l'information. Les citations sont laconiques, sans guère de précisions chronologiques, et dans un ordre qui ne rend pas compte nécessairement de l'importance respective des manufactures et des activités diverses dans le secteur secondaire, sinon primaire quelquefois. Ci et là se repèrent quelques dates de création (?) ou de cessation d'activité, "au hasard" de la documentation. Les introductions sont autant de survols voulant étiqueter les domaines industriels qui dominaient dans chaque arrondissement. On ne comprend pas trop bien le sous-titre "main-d'oeuvre", sinon pour justifier la mention éventuelle d'un nombre d'emplois sur la foi du recensement de 1896.

Luc F. GENICOT.

---

□ **Industrie et société en Hainaut et en Wallonie du XVIII<sup>e</sup> au XX<sup>e</sup> siècle.** Recueil d'articles de Marinette Bruwier, édité par Denis MORSA et Jean-Marie DUVOSQUEL. (Crédit Communal. Collection Histoire in-8°, n° 94). Bruxelles, 1996. 24 X 16 cm, 420 p. BEF 950. ISBN 2-87193-233-6.

Mademoiselle Marinette Bruwier a quitté la présidence du Comité d'Histoire du

Crédit Communal de Belgique en décembre 1994. A cette occasion, par reconnaissance à l'égard des activités que, durant plus de trente ans, elle a accomplies au sein du Crédit Communal, Denis Morsa et Jean-Marie DUVOSQUEL ont pris l'initiative de lui offrir un volume qui réunit une gerbe de ses travaux les plus caractéristiques.

Professeur honoraire de l'Université de Mons-Hainaut, Mlle Bruwier a mené une carrière scientifique riche et multiple. Après des études d'histoire médiévale à l'Université de Liège, couronnées par une thèse de doctorat soutenue en 1951 (*Le domaine des comtes de Hainaut du début du Xe à la fin du XIII<sup>e</sup> siècle*), elle exerça un mandat d'assistante au sein de l'Alma Mater liégeoise, puis d'archiviste-paléographe aux Archives générales du Royaume, à Bruxelles. En 1958, elle accepte le poste d'archiviste que lui proposait le Crédit Communal; elle occupera cette fonction jusqu'en 1963. Durant ces années, Mlle Bruwier fait une rencontre décisive : l'histoire contemporaine de la Belgique, en particulier le processus d'industrialisation qui a bouleversé le Pays entre le 18<sup>e</sup> et le 20<sup>e</sup> siècle. Cette mutation fondamentale des structures économiques et sociales, Mlle Bruwier n'aura de cesse de l'analyser dans un cadre qu'elle connaît bien, le sillon Sambre-et-Meuse, singulièrement la province de Hainaut. En même temps, Mlle Bruwier met en place les fondements de la politique culturelle du Crédit Communal. Elle participe à la création du Comité d'Histoire du Crédit Communal dont elle assurera le secrétariat (1961-1981) et - comme déjà dit - la présidence (1988-1994).

Comme le rappellent fort justement les deux éditeurs scientifiques de ce volume d'hommage, un des traits essentiels de l'oeuvre de Mlle Bruwier est, "contrairement à d'aucuns qui cultivent les jardins étriqués, [de] s'efforcer de prendre en considération la pluralité des phénomènes. L'histoire qu'elle pratique n'est ni segmentée, ni frileusement parcellisée" (p. 9). C'est d'ailleurs dans cet esprit qu'elle a immédiatement "saisi l'immense capacité explicative de l'archéologie industrielle". Avec le regretté Georges van den Abeelen, Mlle Bruwier a été à la base de la diffusion du concept et du succès de cette discipline.

En plus d'un rappel de la carrière de Mlle Bruwier par Denis Morsa et Jean-Marie Duvosquel (*De la banque à l'Université. Itinéraire d'une historienne de l'économie*, p. 7-10) et de la bibliographie de la "jubilaire" par Denis Morsa (p. 13-23), sont reproduits les articles suivants : *L'industrie avant la révolution industrielle : une proto-industrialisation ?* (p. 25-35; 1981); *La vie économique et sociale à Charleroi* (p. 37-77; 1966); *La révolution industrielle dans la région Mons-Charleroi* (p. 79-179; 1979, 2<sup>e</sup> éd. 1981); *La prépondérance de la grande industrie en Wallonie* (p. 181-198; 1978); *Les "Mémoires historiques, chronologiques et économiques" de Ferraris* (p. 199-215; 1976); *La description de la machine à feu de Bois-de-Boussu dans l'Encyclopédie* (p. 217-230; 1972); *Machinistes liégeois et namurois dans le Borinage au XVIII<sup>e</sup> siècle et au début du XIX<sup>e</sup> siècle. Les Rorive, les Dorzée, les Goffinet. Contribution à l'histoire*

*industrielle et sociale* (p. 231-254; 1970); *Le Comité d'agriculture, d'industrie et de commerce de Mons en 1830. Les enquêtes d'une étude sociale sur la situation économique* (p. 255-269; 1981); *Le "réunionisme" à Mons en 1830-1831* (p. 271-285; 1986); *Le rôle économique du canal Charleroi-Bruxelles* (p. 287-295; 1983); *L'exportation du charbon belge en Hollande de 1815 à 1860. Analyse du commerce du bassin du Borinage* (p. 297-309; 1983); *Entrepreneurs et ouvriers du métal dans le Borinage de 1800 à 1850* (p. 311-322; 1987); *Commerce du détail de la houille et concurrence. Les notes d'un voyageur de commerce du charbonnage du Grand-Hornu (Borinage), 1888-1889 et 1894* (p. 323-332; 1992); *1886 en Wallonie* (p. 333-344; 1990); *L'industrialisation en Hainaut au XIX<sup>e</sup> siècle* (p. 345-358; s. d.); *Que sont devenus les mineurs des charbonnages belges ? Une première approche : problématique et méthodologie* (p. 359-383; 1988); *Connaissance historique de la zone de reconversion (l'arrondissement de Mons)* (p. 385-394; 1985); *La grande industrie dans les arts figuratifs en Wallonie et son influence sur l'imaginaire* (p. 395-405; 1994); *L'archéologie industrielle et la culture* (p. 407-414; 1979).

Construit autour d'un thème central dans l'itinéraire scientifique de Mlle Bruwier, à savoir le phénomène d'industrialisation en Hainaut - et plus largement dans le sillon Sambre-et-Meuse - du 18<sup>e</sup> au 20<sup>e</sup> siècle, ce recueil exemplaire permettra de redécouvrir les acteurs de la vie économique et sociale, entreprises, patrons et ouvriers, à travers leurs comportements, leurs intentions, leurs situations, principalement dans les secteurs pilotes des mines et de la sidérurgie. Aux connaisseurs, cet ouvrage offre l'avantage de rassembler des études dispersées, dont quelques-unes n'étaient pas d'un accès facile. Pour le grand public, il invite à la lecture d'une oeuvre marquée du sceau de la rigueur, de la cohérence et aussi de l'amour du terroir. Nous formons des vœux pour que Marinette Bruwier nous procure encore de nombreuses autres contributions toujours aussi intéressantes, stimulantes et novatrices. *Ad multos annos, Mademoiselle !*

J.-P. Hx.

---

□ Odette Hardy-Hémery, **Les cités-jardins au nord de Paris, fin du XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècle. De l'utopie hygiéniste au réalisme pragmatique**, dans *Revue du Nord* [Lille], t. 79 (1997), n°320-321, p. 643-681, ill.

Odette Hardy-Hémery, de l'Université Charles-de-Gaulle-Lille III, nous donne ici un article non seulement très érudit et excellemment documenté, mais aussi novateur à plus d'un titre. Laissons à l'auteur le soin de résumer sa belle contribution : " Il est de coutume d'insister sur le retard français dans l'établissement des cités-jardins. Et pourtant, dès l'avant-guerre [de 1914-1918], l'idée s'en diffuse au sein d'une intense réflexion urbanistique à travers deux courants : l'un, conservateur, représenté par Georges Benoît-Lévy, l'autre, réformiste, incarné par Henri Sellier. Ces deux courants participent à la naissance du mouvement des habitations à bon marché. Les premières cités-jardins sont construites par plusieurs



compagnies minières du Nord-Pas-de-Calais, au terme d'une évolution qui, de 1870 à 1905, aboutit au recul du coron au profit de la cité pavillonnaire.

La reconstruction des années 1920 impose des contraintes, mais offre également des circonstances favorables à l'extension des cités-jardins au nord de Paris. L'entrée en vigueur de la journée de 8 heures oblige les entreprises à recruter et à loger de nouveaux ouvriers; retenir les qualifiés au recrutement toujours difficile est vital. Les indemnités et la possibilité de racheter les dommages de guerre accordés par l'État sur les immeubles détruits alimentent au moins partiellement les sociétés d'habitations économiques qui se multiplient alors : elles sont de type privé ou public.

Le choix de la cité-jardin prévaut dans les constructions de la compagnie du chemin de fer du Nord, mais se retrouve également dans les houillères, le textile, les constructions mécaniques. L'examen des plans des cités-jardins éclaire les règles de leur composition et l'adaptabilité de ce nouvel urbanisme aux lieux et aux villes préexistantes. Le pragmatisme caractérise leur construction. Certes, la distanciation des centres villes est recherchée, notamment au Chemin de fer du Nord, mais elle est beaucoup plus limitée lors de l'implantation dans d'anciennes villes industrielles dont les équipements sociaux sont utilisés. Le soin apporté au système viaire, le recours aux lignes courtes permettent un semis des logements évitant la monotonie, avantage renforcé par la variété des types de maisons aux allures de chalets. Toutefois, le rapport à la ville est ambigu, la coupure entre les deux mondes est loin d'être aussi radicale que souhaité.

La volonté de régulation sociale, perceptible surtout à la compagnie du chemin de fer du Nord, rencontre des limites : "entrisme", indocilité de certaines cités, stratégie d'appui des cheminots sur les autres professions, refus des militants les plus engagés d'habiter en cité-jardin. Ce noyau d'irréductibles est suffisamment suivi pour que soient remportées des positions électorales significatives (législatives).

Après une vague reprise de l'idée de cités-jardins sous l'occupation, le sentiment général est que ce modèle n'a pas vraiment résolu le problème du logement social. Après 1945, on assiste progressivement à l'abandon de la cité-jardin par les architectes modernistes, même à la S.N.C.F.

J.-P. Hx.

□ Véronique FILLIEUX, **Marché immobilier et industrialisation au XIXe siècle. Le cas de la région du Centre en Belgique**, dans *Bulletin du Crédit Communal*, t. 51 (1997), n°201, p. 51-65, ill.

Dans cet article relativement bref mais important, extrait en partie d'un bon mémoire de fin d'études en histoire présenté à l'Université Catholique de Louvain (Louvain-la-Neuve) en 1992, Véro-

nique Fillieux répartit son argumentation en deux volets complémentaires : tout d'abord, les aspects généraux de sa démarche, à savoir les corrélations entre industrialisation et marché immobilier dans la région du Centre; ensuite, une approche plus statistique et ponctuelle, laquelle s'attache à vérifier ces hypothèses pour le cas de La Hestre, "puisque la grande majorité des communes de cette région ont connu des évolutions économiques, démographiques et sociologiques identiques à celles de La Hestre". Au terme d'une très fine analyse basée tant sur la démographie que sur la condition ouvrière (salaires, budgets, épargne, indigence), l'auteur arrive à la conclusion que "contre toute attente et à l'inverse de ce que les thèses traditionnelles nous laissent croire, nous pouvons dire qu'au niveau du bâti, des membres des couches sociales économiquement faibles possédaient leur maison, parfois même deux, et en construisaient. Bien entendu, ce phénomène reste limité dans le temps et en ampleur. Seules les catégories d'ouvriers et de mineurs relevant de l'acception d' 'ouvriers qualifiés' se retrouvent à ce niveau ". Épinglons encore la dernière remarque de l'auteur : " Il serait intéressant et enrichissant de réaliser le même type d'étude dans cette région, mais à l'époque actuelle, en période de sévère récession économique, car des problèmes de logements existent encore et les barrières fiscales, par exemple, sont toujours un obstacle à l'accession à la propriété ".

On attend avec intérêt la thèse de doctorat que Véronique Fillieux prépare, en tant que "researcher" à l'Institut universitaire européen de Florence, sur le "Processus d'institutionnalisation du crédit hypothécaire entre 1880 et 1930 : le cas franco-belge".

J.-P. Hx.

□ Alain Jouret, **Un aspect méconnu de l'histoire sociale du Borinage : catastrophes dans les charbonnages de 1795 à 1956, réactions philanthropiques ou politiques et interventions officielles**, dans *Annales du Cercle d'histoire et d'archéologie de Saint-Ghislain et de la région*, t. 7 (1995), p. 89-202, ill. et tableaux.

Depuis qu'il a présenté en 1978, à l'Université catholique de Louvain, son mémoire de licence en histoire sur *La grève des mineurs borains en 1912*, Alain Jouret n'a cessé de scruter le passé socio-culturel du Borinage. Plus qu'un article, c'est une véritable monographie qu'il nous a donnée en 1995.

Si les catastrophes minières ont déjà retenu l'attention des historiens, les réactions philanthropiques qui, parfois, leur succèdent n'ont pas encore été étudiées. Pourtant, des questions surgissent immédiatement à l'esprit. Ainsi, par exemple : qu'advient-il des individus plongés subitement dans la misère et le deuil ? Quel est l'impact de ces catastrophes sur l'opinion, sur les responsables économiques et politiques, dans la presse, auprès des pouvoirs publics, ... ? Quelles sont les mesures adoptées ? Par qui ? Comment ? C'est à tâcher de répondre à ces questions, et à bien d'autres encore, que s'est astreint Alain Jouret. A cet effet, il a surtout procédé à de gros dépouillements de presse, tant régionale que nationale, mais il s'est également intéressé à différents fonds d'archives et à des écrits d'époque ou de circonstance (cf. p. 92). Cette démarche scientifique rigoureuse débouche sur une étude brillante, voire exhaustive. Ce n'est pas faire long, pensons-nous, d'en reproduire l'essentiel de la conclusion (p. 181-184); de plus, cette dernière a une portée qui dépasse bien souvent le seul Borinage pour s'élargir au " cas " belge tout entier.

"Les catastrophes charbonnières, de plus en plus meurtrières au fur et à mesure de l'accentuation de l'industrialisation au XIXe siècle, engendrent un sérieux impact émotionnel sur les populations (...). Lentement, sans doute notamment sous l'influence de la presse en plein développement, se dégage une prise de conscience de la part du public, tous milieux confondus, et, déjà vers 1836, un sentiment de responsabilité collective prend corps : le mineur n'est-il pas un "soldat qui meurt à son poste" pour la prospérité et le confort de tous ?

Les caisses de retenues procurent certes une assistance - chiche - aux veuves, aux orphelins et aux blessés, mais aucune assurance. La bourgeoisie entend médier rationnellement à cet état de chose et, via le Parlement, permet la mise sur pied, en 1840, d'une Caisse commune de prévoyance pour les ouvriers, [mais] faute de moyens suffisants, cette nouvelle institution n'accorde que des secours beaucoup trop parcimonieux. De plus, tous les charbonnages n'y adhèrent pas. Les caisses de retenues continuent donc à jouer leur rôle un peu partout, vaillamment que vaillamment.

10. Baudour, fin septembre 1953... L'attente des parents devant un charbonnage sinistré, scène tragiquement classique et combien de fois répétée.





Des actions philanthropiques s'improvisent de temps à autres, lors des catastrophes, et font parfois merveille (...). Cependant, le 'pauvre ouvrier' est toujours regardé comme un mineur devant être placé sous une tutelle éclairée; sa morale, son comportement dans la vie quotidienne doivent toujours être étroitement surveillés ! Les responsables d'une commission de secours estiment anormal de partager tout l'argent récolté : ils décident d'octroyer des pensions au mieux des intérêts et besoins supposés des familles, puis de disposer du reliquat pour en soulager d'autres (...).

Rapidement, des observateurs trouvent anormal que seules les victimes des tragédies 'à grand spectacle' bénéficient d'une aide importante et que celles des petits accidents isolés soient systématiquement oubliées. L'opinion, qui s'était déjà si souvent mobilisée pour soulager la misère, s'ingénie à essayer de trouver des solutions efficaces pour instaurer un système équitable. Afin d'établir la 'justice dans la charité', *L'Organe de Mons* et les journaux libéraux réclament finalement l'intervention des sociétés, riches, la création d'une caisse permanente de secours. Ils souhaitent enfin que l'État joue son rôle social et établisse l'assurance ouvrière. Le sénateur [libéral montois] Hardenpont fonde, en 1887, après un accident meurtrier, le Comité permanent de secours aux victimes du travail dans les mines du Couchant de Mons, qui ne jouera tout compte fait qu'un rôle limité (...); enfin, la Caisse de prévoyance et de secours en faveur des victimes des accidents du Travail est créée en 1890 sous l'impulsion de Léopold II à qui les socialistes reprochaient son indifférence à la question sociale (...).

La loi de 1903 sur la réparation des accidents du travail régleme enfin les indemnités à verser aux victimes. Elle ne met toutefois pas un terme aux opérations philanthropiques privées et parfois officielles, qui continuent à se multiplier au XXe siècle avec les mêmes hésitations, les mêmes maladresses, les mêmes préventions, mais aussi le même désintéressement qu'au XIXe siècle. Des collectes, concerts, soirées ou encore, signe des temps, match de football... sont annoncés, tandis que des subsides sont votés par le Parlement, par des conseils provinciaux et communaux, et que des dons divers affluent. Des institutions (l'Oeuvre nationale des orphelins victimes des accidents du travail, le Fonds spécial de secours des victimes des accidents du Hainaut, le Comité provincial d'aide aux familles des victimes des accidents mortels du travail) sont créées.

Ces impulsions altruistes, qui renaissent spontanément tout au long des XIXe et XXe siècles, s'expliquent sans doute partiellement par l'averion instinctive qu'inspire le travail du mineur, les risques épouvantables inhérents à la profession et la mort atroce qui guette constamment cet ouvrier et devant laquelle on se sent particulièrement démuné. En dépit de toutes les précautions, des hommes continuent d'être écrasés, carbonisés, asphyxiés... Le mineur devient un être mythique, 'qui descend dans les entrailles de la terre'.

J.-P. Hx.

□ Bart Van der Hertten, **La navigation intérieure belge de 1830-1913 : une analyse technique du trafic**, dans *Bulletin du Crédit Communal*, t. 50 (1996), n°197, p. 51-72, cartes et graphique.

En une vingtaine de pages, Bart Van der Hertten, un disciple du professeur Herman Van der Wee, de la Katholieke Universiteit de Leuven, nous procure un ensemble de renseignements très utiles consacrés aux canaux et rivières belges du 19e siècle. Le premier chapitre décrit l'évolution de l'infrastructure de ces voies navigables avant 1830 : "une situation peu réjouissante" dit l'auteur à ce propos. Le second chapitre donne un aperçu des aspects administratifs liés aux canaux et aux rivières; sont traitées ici les instances (État, provinces, propriétaires privés,...) qui en assuraient la gestion et l'exploitation. Le lecteur trouvera ici aussi un relevé rappelant l'acquisition progressive des voies navigables par l'État. Le troisième volet de l'article retrace l'évolution technique de chacune des voies navigables jusqu'au début du 20e siècle. Ne sont toutefois retenus que les canaux et rivières les plus importants, "à savoir ceux qui jouaient un rôle dans le commerce et l'industrie, et par lesquels transitait un trafic digne de ce nom". La Meuse, l'Escaut, la Sambre, la Lys, la Dendre, le canal Charleroi-Bruxelles, le canal Bruxelles-Willebroek, le canal Louvain-Dyle, le canal Blaton-Ath, le canal Pommeroeul-Antoing, le canal Mons-Condé, le canal Gand-Ostende, le canal Maastricht-Bois-le-Duc, le canal Liège-Maastricht, les canaux de Campine, le canal du Centre et le canal Gand-Terneuzen sont les principales voies navigables décrites ici. Elles représentaient en 1913 plus de 85 % des tonnes kilométriques de l'ensemble du réseau belge. Un commentaire donne à chaque fois un bref aperçu historique ayant trait à la période durant laquelle les principaux travaux ont été effectués, et une fiche technique contient, quant à elle, des renseignements sur la longueur de la voie navigable, sa profondeur, la capacité des bateaux, la traction, etc. Enfin, un dernier chapitre - "Synthèse" - explique, d'une part, comment la Belgique est parvenue à constituer un réseau de canaux et de rivières navigables au 19e siècle et, d'autre part, comment il convient d'évaluer cette formation. De cette "Synthèse" comprenant six pages très denses mentionnons quelques points qui nous paraissent les plus éclairants pour nos lecteurs et leurs centres d'intérêt : "Les voies navigables évoluèrent relativement peu au cours de la seconde moitié du XIXe siècle. En 1880, on comptait 1.611 kilomètres; en 1913, ce chiffre passa à 1.646 kilomètres. [En 1830, on comptait 1.314 kilomètres]. Autrement dit, c'est pendant les 50 premières années de l'indépendance de la Belgique que la majeure partie des efforts furent déployés, même si d'importantes réalisations ont vu le jour sous la période hollandaise". Sont aussi mis en parallèle les rapports entre voies navigables et chemins de fer : "L'étude des sources telles qu'elles nous sont connues aujourd'hui, écrit l'auteur, laisse supposer que les pouvoirs publics avaient l'intention de transférer vers le chemin de fer la

plus grande partie possible du trafic transitant par les canaux". - Par les lignes qui précèdent, on espère avoir montré tout l'intérêt et toute la richesse de la contribution de Bart Van der Hertten.

J.-P. Hx.

□ Jean VANDENDRIES, **Histoire des brasseries nivelloises** = numéro spécial de la revue mensuelle *Rif tout dju* [4, allée des Couterelles - B 1400 Nivelles], t. 42 (novembre 1996), n° 386, 143 p., ill. BEF 760.

L'histoire des brasseries et des brasseurs de Wallonie d'hier et d'aujourd'hui a déjà fait et fait encore l'objet de nombreuses études, réalisées surtout -avec des bonheurs différents- par des chercheurs locaux. Chose étonnante, ce sujet n'avait jamais été traité en profondeur pour la ville de Nivelles, qui, pourtant, fut très tôt un haut lieu de tradition brassicole. C'est à combler cette lacune que s'est attaqué Jean Vandendries, journaliste au quotidien *Le Soir* et excellent connaisseur du passé nivellois. En quelque 140 pages bien illustrées (voir, par exemple, la couverture en couleurs due au grand talent de l'artiste brabançon Jean Dratz), résultat de deux années de recherche basées sur des sources écrites (entre autres aux Archives générales du Royaume, à Bruxelles) et, dans une moindre mesure, orales, notre auteur nous invite à une promenade de plusieurs siècles dans l'histoire des brasseries nivelloises.

Les rares archives ecclésiastiques situent en 877 l'apparition des premières brasseries à Nivelles; l'abbaye locale y servait de fer de lance. Plus rien, par après, n'altéra l'éclosion d'établissements et d'estaminets. Au Moyen-Age, le métier de brasseur était reconnu et, de surcroît, bien vu à Nivelles. Les cambiers (ou brasseurs) étaient même représentés au Conseil de Ville. Durant tout l'Ancien Régime, l'organisation du métier fut aussi très bien réglée. Il y avait, en ville, l'équivalent d'un ordre des brasseurs et un receveur de l'impôt sur les bières, mais aussi des commis "visitateurs" chargés de percevoir une taxe sur le brassage de la bière. C'est dire si cette industrie brassicole était importante à Nivelles. Poursuivant son récit, l'auteur enrichit encore nos connaissances en signalant que vers 1880, on comptait toujours dans cette localité une bonne dizaine de brasseries. Malheureusement, la Première Guerre mondiale porta un rude coup à la profession. Les Allemands firent main basse sur les cuivres, donc sur les cuves de brassage. Seules les brasseries Brulé, Defalque et Duvieusart subsistèrent quelques années après. La famille Duvieusart fut la dernière à brasser dans la ville brabançonne. En 1953, elle aussi interrompit sa production.

Combinant avec intelligence les données de l'histoire, les anecdotes (parfois très "révélatrices") et les témoignages vivants sur les dernières années de l'industrie brassicole acloète, l'ouvrage de Jean Vandendries mérite une lecture attentive. Plus rien -ou presque- ne nous est inconnu sur le temps ou Nivelles... houbloonnait !

J.-P. Hx.



Malgré le caractère "daté" de la plupart de ces nouvelles, accumulées et traitées par la rédaction, nous avons jugé utile de les publier en raison de leur valeur d'information.

## ○ Nouvelles orientations du tourisme industriel en France

Centrales nucléaires, usines automobiles, laboratoires de recherche, fabriques de chocolat..., la face cachée de l'industrie attise la curiosité des Français, qui inscrivent de plus en plus nombreux cette nouvelle forme de tourisme "hors normes" à leur programme de vacances, comme le signale un communiqué de l'Agence France Presse (AFP) que nous résumons ici.

Un exemple ? Le visiteur de la centrale nucléaire de Dampierre, dans le centre de la France, ne pénétrera certes pas dans le bâtiment confidentiel du réacteur, là où la fission de l'uranium 235 dégage toute son énergie, mais il franchira tout de même des sas habituellement interdits au public et longera un alternateur, en apprenant que cette mécanique anime, grâce à la vapeur, la turbine génératrice d'électricité. Avant cette promenade en terrain inconnu, le visiteur aura été "initié" dans un centre d'accueil truffé de maquettes et de panneaux destinés à expliquer et -surtout- à rassurer. On y apprend ainsi que trois barrières de protection successives permettent de limiter au maximum les fuites radioactives dans les centrales françaises, contrairement au cas de Tchernobyl.

Cet exemple montre que, si jadis les industriels français (et d'autres pays également) enfermaient leurs bâtiments dans des murs qui isolaient les ouvriers - et cachaient parfois des conditions de travail pénibles -, les premières initiatives de transparence sont nées précisément du besoin de rassurer le public sur la sécurité d'installations modernes, comme les grands barrages hydroélectriques ouverts aux visiteurs dès les années 1950. Après l'accident de la centrale ukrainienne, en 1986, "Électricité de France" (EDF) a également décidé d'ouvrir le plus largement possible ses sites de production d'énergie nucléaire. De plus, des secteurs traditionnellement protégés comme l'armement ou l'espace ont aussi opté pour la carte de l'accueil. Pour les amateurs de chiffres, on mentionnera que c'est l'usine d'énergie marémotrice de la Rance, près de Saint-Malo en Bretagne, qui détient la palme de la fréquentation des sites industriels français avec 360.000 visiteurs par an.

Mais les entreprises ne sont pas toutes prêtes à investir dans l'accueil au public, comme le fait "le leader" EDF qui libère quelque 25 millions de FRF (soit 150 millions de BEF) pour permettre de recevoir les visiteurs sur ses 150 sites. La crainte des vols ou le désir de protéger les secrets de fabrication expliquent aussi pourquoi le tourisme d'entreprise "reste cependant à la traîne en France par rapport à d'autres pays comme l'Allemagne". Même si de nombreux patrons qui ouvrent les

## NOUVELLES BREVES

portes de leurs usines gratuitement espèrent en définitive séduire une clientèle potentielle : c'est, entre autres, le cas dans l'industrie agroalimentaire (par exemple, société Roquefort, "bêtises" de Cambrai, pastilles de Vichy, brasseries, caves de champagne...) qui attire - depuis un certain temps déjà - des milliers de curieux.

Interrogés sur les sites qu'ils souhaiteraient visiter, les Français marquent une nette préférence pour les technologies modernes, alors que dans la pratique, ils sont plutôt séduits par le patrimoine rural et artisanal avec son accueil authentique souvent garanti.

Cette dernière constatation de l'AFP nous paraît très révélatrice de l'esprit dans lequel le tourisme industriel - et plus globalement le patrimoine industriel - semble se pratiquer désormais : on préfère visiter un site en activité plutôt qu'un site éventuellement classé, mais "mort". Aux archéologues industriels de revoir leurs méthodes et de "vivifier" la conception même de leur discipline.

Jean-Pierre HENDRICKX.

(D'après un communiqué de l'AFP reproduit par La Libre Belgique du 7 août 1997, p. 10).

## ○ Ecologie et industrie : le cas de la briqueterie de Romedenne

"La plupart du temps, nous dit à juste titre Francis Laroche (cf. infra), industrie et écologie ne font pas bon ménage. Mais, comme on le sait, toute règle a ses exceptions". Témoin, la convention que signèrent à la fin de 1996 la société Sabli-Berthe, propriétaire et exploitante de la briqueterie de Romedenne (entité actuelle de Philippeville), et les RNOB (=Réserves Naturelles et Ornithologiques de Belgique) qui possèdent juste à côté de cette entreprise une ancienne argillère de 6,7 ha d'une grande richesse biologique puisqu'on y trouve la plupart des batraciens recensés en Belgique. Sabli-Berthe souhaitait, en effet, exploiter ce site abandonné, "cible des vandales, menacé par une reforestation naturelle" mais possédant de grandes quantités d'argile de très bonne facture.

Fondée en 1860, la briqueterie de Romedenne a contribué jusque dans les années 1950 à l'essor industriel de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Après divers avatars, elle fut acquise en 1991 par le groupe des Entreprises et Carrières Berthe de Florennes dont elle devint -et est toujours- une filiale. Grâce à d'importants investissements (150 millions en trois ans), l'entreprise produisait en moyenne, à la fin de 1996, 36.000 briques par jour, destinées aux marchés belge, allemand, hollandais et grand-ducal. Elle occupait à l'époque une quinzaine de personnes. Mais ses dirigeants, en quête de diversification, désiraient se lancer dans la fabrication de carrelages rustiques en terre cuite.

Conscients de disposer sur place d'une matière première de très grande valeur, ils se tournèrent alors vers les RNOB, propriétaires de l'argillère toute proche achetée en 1990 à la société Ryan Europe. Après des discussions très serrées, les deux parties finirent par tomber d'accord sur un "modus vivendi". Selon une convention établie pour 22 ans, la société Sabli-Berthe pourra prélever gratuitement 5.000 tonnes d'argile chaque année pendant 15 jours, de septembre à octobre, période la moins "perturbante", poursuit Fr. Laroche, pour la flore et la faune. Les zones d'exploitation seront strictement limitées et la remise en ordre du site se fera dans les meilleures conditions. - Bel exemple d'entente entre écologie et industrie!

J.-P. Hx.

(D'après Francis Laroche dans La Libre Belgique des 24-25 décembre 1996, p. 19).

## ○ 1987-1997 : l'ASBL " Archéologie Industrielle de Tournai " a fêté ses dix ans

Initiée dans le cadre de la Société d'histoire et d'archéologie de Tournai, une section s'est constituée dès 1987 en ASBL A.I.T. (= "Archéologie Industrielle de Tournai") afin de mieux conserver, étudier et mettre en valeur le passé de la région à travers ses usines, ateliers, artisanats, voire commerces. La quinzaine de personnes qui animent ce groupe s'est partagée en trois volets : la recherche de documents, qu'il s'agisse d'archives, d'iconographie, de photographies ou d'autres pièces ; la publication d'ouvrages spécifiques tels *Le rail en Tournaisis, 1835-1985* dû à Fr. Lemaire et J. Simonet (voir notre recension de ce travail dans le n°13 [septembre 1988], p. 45-46 de notre Bulletin), René Desclée, photographe tournaisien sous la direction de B. Desclée, *Les cent chauffours de F. Chantry ; troisième volet enfin, " et sans doute l'un des secteurs les plus vivants ", la photothèque avec ses 25.000 négatifs (sic) répertoriés par thème, événement, lieu et dont 2.000 photos reposant à la bibliothèque communale "attestent l'immense intérêt". Quant aux archives industrielles recueillies par l'A.I.T., elles sont triées, répertoriées et classées, et sont entreposées dans des salles mises à leur disposition par l'édilité tournaisienne. Il est possible de les consulter sur demande. On ne peut que souhaiter longue vie et de fructueuses recherches aux responsables et membres de l'A.I.T., dont notre Bulletin est prêt à rendre compte des publications les plus significatives.*

Pour tout renseignement, il suffit de s'adresser à M. W. Jeuniaux, rue A. Dutrieux, 19 - B 7500 Tournai, ou à M. M. Leblon, rue Jean Cousin, 84 - B 7500 Tournai.

J.-P. Hx.

(D'après Le Courrier de l'Escaut du 5 mars 1997).



## ○ Une future cité des sciences sur l'ancien site du Crachet à Frameries

Dans le n°28 d'avril 1994 de notre Bulletin (p.35), nous annoncions brièvement le projet de réaffectation du charbonnage du Crachet à Frameries en une sorte de "cité des sciences". Depuis lors, les choses ont fortement évolué, comme l'indique notamment Claire Bortolin (cf. infra) à laquelle nous empruntons, parfois en les résumant, les lignes qui suivent, tout en gardant présent à l'esprit le caractère évolutif de ce dossier.

L'équipe du "Forum scientifique et technique" qui doit voir le jour à Frameries avance à pas de géant, soutenue qu'elle est par des grands noms venus tout droit de France : Jean-Marie Providence, responsable de la Cité des Sciences de la Villette à Paris, a accepté de devenir le directeur du forum scientifique et, à l'issue d'un appel d'offre international, l'architecte déjà célèbre Jean Nouvel, le père de l'Institut du Monde arabe à Paris, de l'Opéra de Lyon ou de celui de Tokyo, a concocté pour le "nouveau Crachet" un projet extrêmement novateur.

En fait, l'idée d'une telle réalisation a jailli suite à l'exposition "Curio-cité" venue de la Villette et qui avait attiré et ravi des centaines d'enfants autour d'expériences techniques et scientifiques très vivantes. Les différents partenaires du projet, qui s'inscrit dans le cadre des subsides européens de l'Objectif 1 en Hainaut, considèrent qu'à côté des dossiers à caractère industriel, il y a lieu également d'élaborer des projets de diffusion culturelle "pour recréer de nouvelles conditions de dynamisme à plus long terme".

Comme tel, ce projet s'élevant à près d'un milliard est surtout à vocation pédagogique et ludique puisque le public sera constitué à 60 % de jeunes. Il comporte de multiples facettes, dont les plus importantes sont les expositions centrées sur les techniques et un "jardin d'enfants", où les plus jeunes pourront découvrir les mêmes thèmes que les grands. Une étude de marché a montré que ce forum scientifique attirera environ 350.000 visiteurs par an et nécessitera des subsides publics annuels de l'ordre de 35 millions.

Témoin de l'activité industrielle boraine du début du siècle, le châssis à molettes du Crachet a déjà été restauré, de façon très classique, grâce aux subsides de la Région wallonne. Mais cette fois, Jean Nouvel a décidé de rompre tout à fait avec le style adopté jusqu'ici "pour créer, selon son propre vocabulaire, une esthétique quasi industrielle, très directe, efficace avec une structure en aluminium la plus simple possible et des plastiques colorés". Pour Jean Nouvel, il est donc très important de préserver les signes extérieurs, comme le châssis à molettes dont il vient d'être question, mais aussi le belvédère, le terril, une série d'anciens bâtiments industriels, et même le tracé qui constituera le départ du forum scientifique : l'archi-

tecte français a prévu d'y construire un bâtiment en rampe d'une longueur de 266 mètres, qui amènera le public au lieu même de l'exposition. Le bout de ce long couloir distribuera le flux des visiteurs vers le Jardin des Enfants, lieu de leurs expériences entièrement ouvert vers l'extérieur grâce à d'immenses baies vitrées, vers le belvédère où l'on remontera le temps grâce à un ascenseur panoramique, ou encore vers le Pavillon des Images, genre de futur-scope. L'ancienne salle des machines ainsi qu'un hangar qui deviendra amphithéâtre : tous les bâtiments du site seront exploités. De l'autre côté de la rampe, l'ancien silo deviendra cyber-café et restaurant. Le terril n'est pas oublié lui non plus qui deviendra une plate-forme où l'on pique-niquera et où l'on se promènera. Une piste de vitesse "achèvera de créer cet élan vers le futur sensé reconvertir cette vieille région industrielle vers une culture dynamique pour tous...".

J.-P. Hx.

(D'après Claire Bortolin dans *La Libre Belgique* des 14 mai 1997, p. 17 et 22 mai 1997, Supplément "Les nouvelles immobilières", p. 2).

## ○ Sidérurgie : l'adieu à la mine en Lorraine

La dernière mine de fer de France a fermé ses portes à Audun-le-Tiche, en Moselle, le 31 juillet 1997. Propriété de l'Arbed, elle alimentait le dernier haut-fourneau grand-ducal, à Belval, qui cesse ses activités.

Exploité par l'homme depuis l'Antiquité, nous dit Bernard Mottet (cf. infra), le minerai de fer lorrain (c.-à-d. la minette) avait longtemps alimenté les hauts-fourneaux de la grande Lorraine franco-belgo-luxembourgeoise. Sa pauvre teneur en fer (27 à 35 %) a cependant causé sa perte : elle ne pouvait pas rivaliser avec les minerais suédois et brésiliens (plus de 65 % de fer). Ces minerais ont été, au cours des années, de plus en plus utilisés par les métallurgies lorraines. Riche en phosphore, la minette tenait cependant une place importante dans la fabrication de la fonte, mais "une fonte bien trop chère, notamment sur le plan énergétique, à élaborer et à transformer". Les sidérurgies lorraines se sont de plus en plus orientées vers le système entièrement électrique, un système plus propre sur le plan écologique et surtout nettement moins coûteux; c'est dire que les heures de la minette étaient comptées. A l'Arbed, on explique que "même l'utilisation d'un four électrique de 100.000 volts nécessite deux fois moins d'énergie que le système par haut-fourneau. Tout ceci sans compter tous les frais de transport des minerais étrangers. Bref, tout ceci fait que depuis 1983, l'Arbed a décidé de se tourner uniquement vers la filière électrique. Cela permet également de travailler en coulée continue".

Progressivement, la minette est tombée en désuétude. Et B. Mottet de rappeler que les dernières minières belges,

situées à Halanzy et Musson, ont fermé leurs portes en 1978 et que le mouvement a suivi de l'autre côté des frontières.

L'arrêt de l'exploitation ne devrait toutefois pas, selon la direction d'Arbed, entraîner de licenciements parmi les 140 derniers mineurs d'Audun-le-Tiche, les dernières "gueules jaunes" de France. Sur le plan social, cette fermeture se traduira par des mises à la retraite anticipée, des mutations dans les autres sociétés du groupe dans le Grand-Duché, notamment le haut-fourneau d'Esch-sur-Alzette, et d'autres mesures d'accompagnement (cf. Joël Thiery, infra cit.).

En fait, c'est une page de l'histoire de la Lorraine qui se tourne. Au début des années 60, les mines de fer du bassin s'étendaient sur les départements de la Moselle, de la Meurthe-et-Moselle et de la Meuse. Plus de 22.000 mineurs extrayaient alors 62 millions de tonnes de minerai chaque année à partir de 61 puits en exploitation (J. Thiery).

Pour l'Arbed, la fermeture de Belval représente également un fameux tournant historique. Il met un terme à de longues années plus ou moins fastes, du moins sur le plan de l'emploi au Grand-Duché. Il y a dix ans, la grande société luxembourgeoise employait plus de 12.000 personnes (dont environ 1.200 Belges). Après sa restructuration, elle ne devrait plus en employer que le tiers !

J.-P. Hx.

(D'après Bernard Mottet dans *Le Rappel* du 31 juillet 1997, p. N5, et Joël Thiery dans *Le Figaro*, Supplément économique du 31 juillet 1997, p. IV).

## ○ Grandeur et décadence de la bonneterie à Leuze

Durant la première moitié de ce siècle, les Belges fabriquaient eux-mêmes en grande partie leurs habits. La ville de Leuze, située dans l'arrondissement de Tournai, dut notamment sa renommée à la confection à domicile et à son industrie textile. Même si cette dernière a cruellement périclité, elle aura au moins laissé son nom à la... Cité bonnetière.

La bonneterie leuzoise naquit aux environs du 13<sup>e</sup> siècle. Construite sur des marais, la ville, que l'on appelait alors la Boueuse, accueillait sur son sol de très nombreux moutons qui fournissaient la matière première indispensable au développement artisanal. Au départ, on commença par fabriquer des draps. Plus tard, apparurent les "industries" du bonnet et du bas tricotés à la main.

Autre étape particulièrement importante dans cette évolution : le 16<sup>e</sup> siècle. En 1532, Charles Quint accorda une "franche foire" qui favorisa le développement du commerce local ainsi que celui de la bonneterie devenue entre-temps une réelle spécialité.

Cette progression allait toutefois être freinée au cours du siècle suivant. En



raison des cataclysmes qui s'étaient abattus sur la ville, la population décida de fuir massivement cette dernière. Un important exode priva Leuze du tiers de ses habitants. C'est pourtant à cette époque que fut créé le premier métier à bas derrière lequel se tenait le "balotil" (contraction de l'ouvrier "qui fait le bas à l'outil"). Au 18<sup>e</sup> siècle, l'industrie connut un renouveau qui allait s'intensifier à la période du Premier Empire grâce aux débouchés français. Avec l'apparition des grandes manufactures du 19<sup>e</sup> siècle, se développent également les petites et moyennes entreprises.

Durant la Première, mais surtout pendant la Seconde Guerre mondiale, de nombreux Leuzois, poussés par la nécessité, crèèrent une multitude de "micro-usines". Plusieurs habitants reprirent un métier chez eux afin d'assurer la subsistance de la famille. Cette production familiale ne subsistait pas, à l'époque, la concurrence des usines plus importantes réquisitionnées par l'ennemi. Les tricots se vendaient à prix d'or au marché noir. Après la Libération, avec la réapparition sur le marché des grosses usines, les petits bonnetiers commencèrent à périlcliter.

La concurrence étrangère, principalement asiatique, porte elle aussi préjudice au développement de la bonneterie leuzoise et ce, dès la fin des années 1960. Les chiffres sont suffisamment éloquents : si l'on comptait une cinquantaine de bonneteries à Leuze juste après la Seconde Guerre, il en reste aujourd'hui cinq, qui occupent moins de 100 personnes au total. En 1989, il en restait encore 14 en activité qui employaient quelque 500 personnes !

11. Autrefois, chaque maison leuzoise abritait un "balotil", c'est-à-dire un ouvrier qui "faisait le bas à l'outil".



Pour survivre, certaines sociétés ont voulu développer un nouveau secteur d'activité "haut de gamme". Une solution qui ne semble pas avoir fait recette si l'on en juge par les résultats qu'affiche aujourd'hui le secteur non seulement à Leuze, mais dans l'ensemble du Hainaut. Une ébauche de solution pourrait peut-être venir d'une société mouscronnoise, Texim, qui, elle, opta pour une toute autre formule. Celle-ci parvient en effet à tenir tête à la concurrence asiatique en comprimant au maximum ses prix de production grâce à une robotisation poussée. Cette technique, même si elle reste strictement limitée en matière de création d'emplois, permettrait au moins la réimplantation d'usines textiles dans une région qui dut son renom à ce secteur.

J.-P. Hx.

(Le Courrier de l'Escaut, Supplément du 20 mai 1997, p. 3).

### ○ Retour de la dentelle à Mons

La production dentellière de Mons fut aux 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles l'une des plus renommées du pays. C'est au début du 17<sup>e</sup> siècle, dans les nombreux orphelins et couvents qui occupaient le cœur de la ville, qu'on rencontre les premiers indices de fabrication de guipure et de dentelle à Mons. A cette époque, la cité abritait également plusieurs manufactures d'épingles destinées à la confection de la dentelle. Comme le rapporte Karl Petit dans son ouvrage sur La dentelle ancienne en Hainaut (que l'on peut se procurer à l'Office du tourisme montois), c'est en 1764 que fut créée la manufacture royale des dentelles de Mons. La renommée de la dentellerie montoise fut telle que la princesse Louise Marie d'Orléans, future reine

des Belges, fit confectionner son voile nuptial dans un atelier local. Après une période faste, la production montoise connut - comme beaucoup d'autres petites manufactures - un déclin résultant de l'arrivée des machines. Vers 1896, on perd la trace de toute activité liée à la dentelle de Mons.

Dans l'intention de sauvegarder ce patrimoine et de raviver une tradition oubliée, la ville de Mons patronne depuis peu un nouvel atelier de dentelle aux fuseaux. Cet atelier, installé au Dynamusée à la rue Neuve, est accessible deux matinées (le samedi) par mois aux personnes qui désirent apprendre les techniques traditionnelles de la dentellerie. - Renseignements concernant l'atelier du fuseau : 065-36 43 53.

J.-P. Hx.

(D'après Le Soir [édition Bruxelles-Brabant] du 12 mars 1997, p. 19).

### ○ Un futur centre touristique de la laine à Verviers

Le projet de développement d'un centre touristique de la laine et de la mode à Verviers - qui, selon l'Agence Belga, pourrait ouvrir ses portes à la fin de 1998 - est pressenti pour bénéficier de l'appui de la Région wallonne auprès des instances européennes. Ceci afin d'être intégré dans le programme Objectif 2 Meuse-Vesdre de 1997-1998. Le cofinancement FEDER a été fixé à 50 millions de francs. Le coût total du dossier devrait s'élever à 125 millions répartis de la manière suivante : 50 millions du FEDER, 50 millions de la Région wallonne et 25 millions de l'opérateur.

C'est en juin 1996 que le Conseil communal de Verviers adopta le principe du FEDER et abandonna le projet de musée "au bénéfice d'un projet moins statique". Le principe de ce centre est double : d'une part, présenter un parcours qui retrace les différentes étapes de la fabrication de la laine et, d'autre part, offrir une rétrospective de la mode à diverses époques grâce, entre autres, à la BD et à des personnages en trois dimensions. Le centre en question sera installé rue de la Chapelle à Verviers dans les anciennes usines de Bettonville, construites au début du 19<sup>e</sup> siècle. La restauration de ces bâtiments est évaluée à environ 200 millions. Par ailleurs, le Conseil communal verviétois devrait encore examiner un "projet-bis" destiné au public jeune dans l'immeuble Bonvoisin, situé dans le même quartier. Le principe serait le même, avec un espace plus ludique pour les enfants. - Dans la mesure du possible, nous informerons nos lecteurs sur l'état d'avancement de ce projet intéressant pour une meilleure connaissance de ce qui fit la renommée industrielle de Verviers.

J.-P. Hx.

(D'après un communiqué de l'Agence Belga reproduit par La Libre Belgique du 4 août 1997, p. 15).



# PATRIMOINE INDUSTRIEL WALLONIE-BRUXELLES

Association sans but lucratif fondée en 1984

siège social :

Musée d'Armes de Liège

Quai de Maestricht 8

B- 4000 LIEGE (BELGIQUE)

Tél. : 04/221.94.16 ou 17

Fax : 04/221.94.01

## Cotisations annuelles

Membre individuel effectif : 500 FB

Associations culturelles : 750 FB

Associations commerciales : 1.000 FB

Membres protecteurs : 3.000 FB

A verser au compte 068-2019930-29 de l'A.S.B.L. Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles, rue de Feneur 71, 4670 BLEGNY

## Conseil d'administration

*Président :* Jean DEFER

*Vice-présidents :*

Claude GAIER

Jean-Jacques VAN MOL

*Secrétariat :*

Grand Hornu Images asbl (Françoise BUSINE et Maryse WILLEMS)

*Trésorier :* Jacques CRUL

*Membres :*

Claude-M. CHRISTOPHE, André DAGANT, Henri-Joseph DELREE, Jean-Pierre DUCAS-TELLE, Jean-Pierre GALLIEZ, Luc-F. GENICOT, Roger MOSSERAY, Jean-Claude SCHUMACHER, Guido VANDERHULST

## Bulletin périodique trimestriel

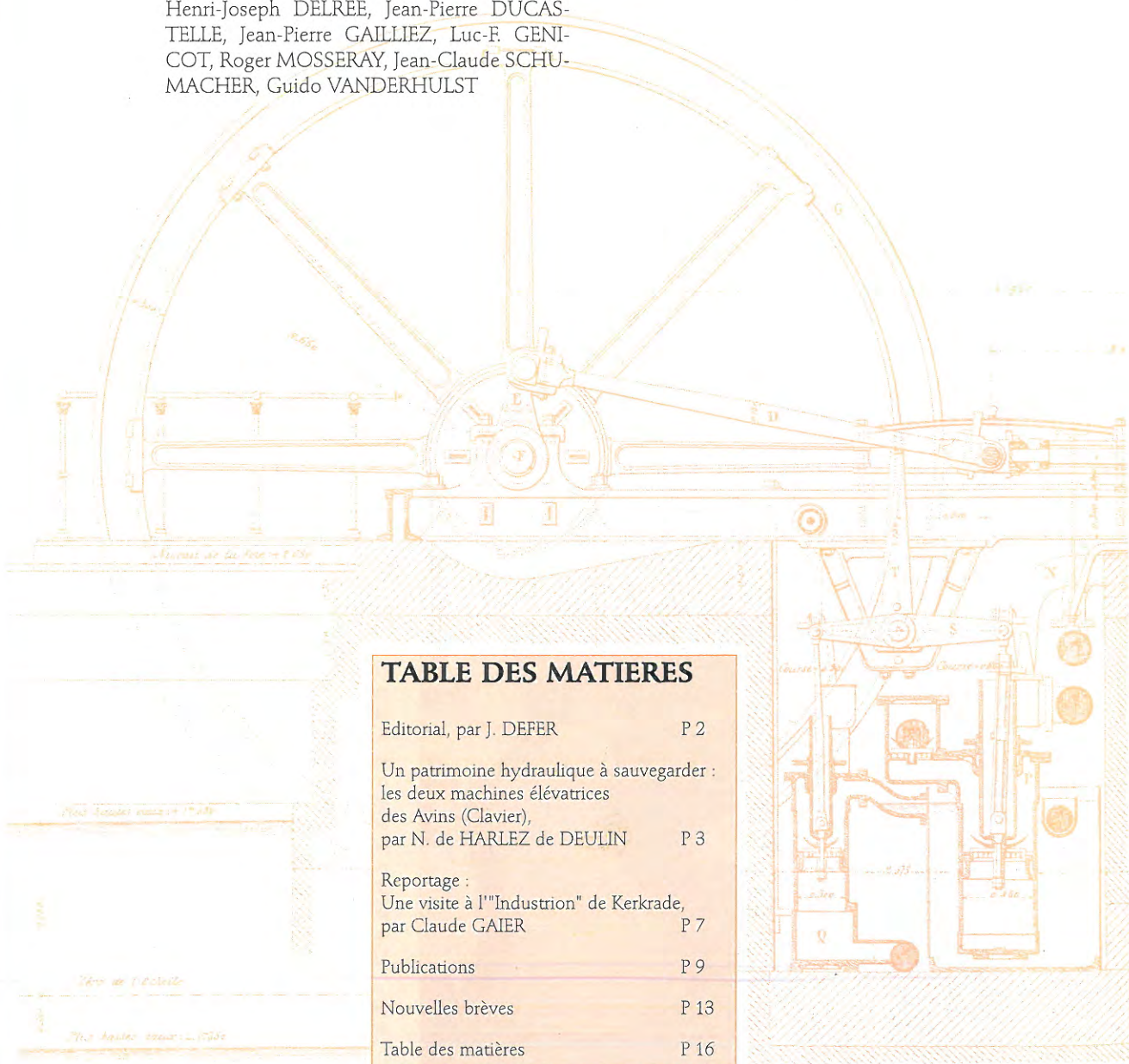
Publié avec l'aide de la Communauté Française

Editeur responsable :

Claude GAIER

rue F. Lapierre, 35/11

B- 4620 FLERON



## TABLE DES MATIERES

Editorial, par J. DEFER	P 2
Un patrimoine hydraulique à sauvegarder : les deux machines élévatrices des Avins (Clavier), par N. de HARLEZ de DEULIN	P 3
Reportage : Une visite à l'"Industrion" de Kerkrade, par Claude GAIER	P 7
Publications	P 9
Nouvelles brèves	P 13
Table des matières	P 16