

N° 39

JANVIER-
MARS 1999

Introduction

Au début du XX^e siècle, la Wallonie était un pays très riche en marbres de toutes espèces, dont l'exploitation constituait une de ses industries les plus importantes. Sauf pour la sculpture qui restait la spécialité incontestable de l'Italie, le pays se classait, au niveau mondial, dans le peloton de tête pour le travail du marbre. Les carrières avaient transformé le mode de vie de pas mal de localités qui, situées aux abords de ces chantiers animés, n'étaient autrefois que d'humbles essais de chaumières groupées autour d'un clocher rustique, devinrent dès lors des entités aux prétentions urbaines. Et, constat d'un des maillons multiples d'une société en mutation industrielle, ce sont les petits-fils des placides paysans de naguère qui se rendent vers ces chantiers en discutant socialisme et syndicalisme. Si le travail dans les carrières présentait nettement moins de danger que dans les mines, il n'en était pas moins éprouvant. Au XIX^e siècle, l'insalubrité des ateliers de sciage et de polissage est rendue responsable de nombreuses affections pulmonaires ou oculaires.

Au niveau du travail de finition du marbre - en concurrence directe avec les pays limitrophes, moins performants en ce domaine - la Belgique fut frappée de droits d'entrée prohibitifs de ses produits manufacturés, imposés surtout par la France et l'Allemagne. Des marbriers belges contournèrent la difficulté en s'installant dans ces pays où ils possédèrent ou dirigèrent bon nombre de grandes usines. En dépit de toutes ces difficultés, la production belge de marbre allait, à la fin du XIX^e siècle, suivre son petit bonhomme de chemin. Les diverses carrières produisaient en effet une matière fort appréciée des marbriers :

• le marbre rouge

Diverses espèces de marbres rouges, veinés de blanc, aux nuances les plus variées, depuis le rose pâle jusqu'au rouge vif trouvaient leur extraction dans les carrières de l'Entre-Sambre-et-Meuse, à Rance, aux environs de Philippeville et dans la région de Rochefort. Les principales variétés de ces marbres rouges sont les Griottes qui, en Belgique, désignaient un marbre rouge très foncé, parfois rouge brun ou rouge noirâtre.

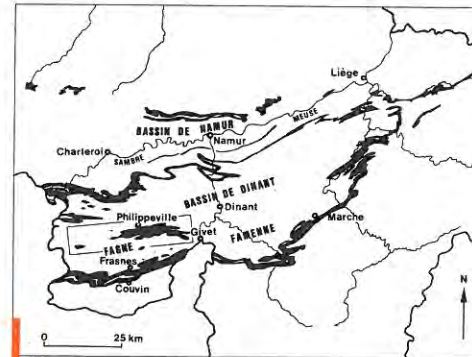
• le marbre noir

La catégorie des marbres noirs - les plus estimés en raison de l'uniformité de la couleur parfaite du noir - trouvait ses origines dans les carrières de Theux, de Basècles, de Denée et de Dinant, mais aussi à Mazy et Golzinne au nord de Namur. Ces marbres se travaillaient facilement et se caractérisaient par la finesse du grain que en permettait un polissage facile.

• le marbre bleu belge

A Bioul, Falaën, Haut-le-Wastia et Bouffioulx, s'extrayait le bleu belge, marbre à fond noir ou gris, veiné de blanc et les pierres mar-

brères au fond gris semé de blanc et de taches grises plus foncées qui provenaient de Samson et de Moha. Une variété de qualité inférieure a été exploitée aussi à Barvaux-sur-Ourthe, Frasnes et Burnot-Profondeville.



3. Carte de la répartition des formations calcaires du Dévonien moyen et supérieur en Belgique (Extrait de *Itinéraire du marbre. 50 km dans l'Entre-Sambre-et-Meuse méridionale de Rance à Souleuvre par Philippeville*, dans *Hommes et paysages*, Société royale belge de géographie, co-édition D.I.R.E., s.l., 1986, p. 4.

• le marbre dit Grand Antique

Cette variété de marbre à fond noir veiné de blanc était exploitée près de la frontière française, à Roisin, dans la vallée de l'Hogneau.

• le marbre Sainte-Anne

Un superbe marbre gris foncé fleuri, tacheté de blanc et légèrement veiné, appelé Sainte-Anne, offrant toute les qualités de conservation, absorbé par les Allemands, les Autrichiens et les Anglais, s'exploitait également dans la province de Namur, à Biesme, à Gougny et à Gerpinnes. On le trouvait aussi dans le Hainaut, à Solre-Saint-Géry, à Fontaine-Valmont et à la Buisnière (au hameau de Sainte-Anne).

• le marbre Florence

Un marbre gris, a fond assez clair, moucheté de tiges de madrépores plus foncées, même noires, nettement marquées et dont sa ressemblance avec les mosaïques de



2. Léonard Defrance (Liège 1735-1805) : Une carrière de marbre (Musée Marmottan, Paris).

Extrait de *L'homme et son terroir. Le marbre dans la région de Philippeville*, Centre d'histoire et de technologies rurales, Éditions D.I.R.E., Treignes, 1983, p. 7.

Ill. de couverture : 1. Atelier de polissage des lames à la meule hydraulique au 18^e siècle (d'après la Grande Encyclopédie).

la ville de Florence lui a valu son appellation. Il a été exploité dans les environs de Namur et de Godinne, à Lesve, Mettet, Biesme, Profondeville, Tailfer-Lustin et Bauche-Évrehailles.

• Le petit granit

Dans la catégorie des marbres belges, il fallait ranger aussi la pierre bleue, dite petit granit, dont l'extraction provenait des carrières de Soignies, d'Écausines, de Maffle et surtout des environs de Liège, à Sprimont.

• Les marbres étrangers

Les marbriers belges faisaient aussi une consommation considérable de marbres de provenance étrangère, dont les principaux venaient d'Italie (marbres blancs de Carrare, de Calacatta et d'Arabescato; de Smyrne, du port militaire de la Spezzia, des régions de Vérone et de Sienne) et d'autres de France (département du Var, environs de Dijon, Pas-de-Calais) et les onyx rouges et jaunes clairs provenant des carrières algériennes et marocaines.

1. Le chantier de la marbrerie de Terwagne

Nonobstant l'intérêt que représente le travail d'extraction du matériau -déjà maintes fois développé dans diverses publications- le travail du marbrier relève d'un domaine moins connu. C'est pour cette raison qu'un rapport de visite, datant du début du siècle et contenant une description détaillée des activités d'une telle entreprise, prend toute son importance de nos jours¹.

En 1912, la marbrerie Terwagne, implantée sur le territoire de Saint-Gilles, employait un personnel de plus de 50 ouvriers. A Saint-Gilles, la pression de la spéculation foncière a fait disparaître très tôt les quelques établissements industriels d'importance qui s'étaient implantés lorsque la commune présentait encore un aspect rural. La forte dénivella-

tion entre le haut et le bas de la commune explique, comme à Forest, le regroupement des fabriques près de la nouvelle gare du Midi inaugurée en 1869².

Le marbrier Terwagne est déjà connu en 1885, où on peut le localiser au n° 57 de la rue Hôtel des Monnaies³.

Dès l'entrée dans l'usine, on pouvait apercevoir des blocs de marbre et des "tranches" obtenues par débitage qui étaient entreposés sous de vastes hangars en plein air. Les blocs de pierre arrivaient à l'usine, tels qu'ils étaient extraits et façonnés aux carrières. Les blocs d'Italie arrivaient à Anvers par voie maritime, ceux de France et du pays étaient acheminés par chemin de fer. Certains de ces blocs pesaient de 5 à 6.000 kg. L'aspect brut du matériau était loin de laisser deviner la noblesse du produit après polissage.

Dans un coin du chantier, un local, soigneusement verrouillé, renfermait les marbres précieux. A côté, se trouvait le tas des déchets de marbre de toutes couleurs destinés à être vendus aux mosaïstes. Ces morceaux de marbre étaient débités mécaniquement en cubes d'environ 2 centimètres de côté et servaient à composer des pavements mosaïques. Les plus grands fragments, rangés à part, servaient à la confection de carreaux de pavement de 15 X 15 centimètres. Venait ensuite le stock de sable, en provenance de Mont-Saint-Guibert, destiné au débitage et polissage du marbre. Un sable, de même qualité -pur, à gros grains, rude au toucher- pouvait également s'obtenir à Sart-Moulin (près de Braine-l'Alleud) ou à Grandreng (près d'Erquelinnes).

2. Les ateliers

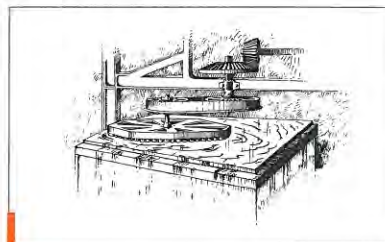
La salle des machines laissait apercevoir un moteur à gaz pauvre d'une force de 75 chevaux et la dynamo qui fournissait le courant électrique dans tout l'établisse-

ment. Dans un local contigu, se trouvaient les appareils pour la fabrication du gaz pauvre.

Le travail du marbrier :

• Le sciage au châssis

L'atelier de débitage et de polissage était installé dans un grand hall, très élevé, éclairé par le haut au moyen d'une toiture Raikem. Les engins de sciage comportaient deux armures pour l'obtention des tranches et trois débitieuses pour couper celles-ci suivant les largeurs nécessaires. Chaque armure se composait d'un châssis horizontal, portant un certain nombre de lames d'acier parallèles, dont on pouvait fixer à volonté l'écartement pour régler l'épaisseur des tranches. Les épaisseurs courantes de l'époque étaient de 20, 30, 40 et 50 mm; avec les marbres homogènes, on pouvait également obtenir du 10 mm. Le châssis était suspendu par quatre bielles et guidé par deux traverses entre quatre colonnes; il était mis en mouvement par un bras qui commandait une manivelle actionnée par la transmission. Le mouvement de descente du châssis, au fur et à mesure de l'avancement du sciage, était automatique. Des turbines actionnées par la transmission envoyaient constamment de l'eau chargée de sable sous les lames. L'eau avait pour mission de véhiculer le sable et d'empêcher l'échauffement des scies qui, elles, ne servaient qu'à mettre le sable en mouvement, le sciage n'étant, en fait, que l'usure du marbre par le grain de sable.



4. Schéma d'une genouillère pour le polissage du marbre. Extrait de *L'homme et son terroir. Le marbre dans la région de Philippeville*, Centre d'histoire et de technologies rurales, Éditions D.I.R.E., Treignes, 1983, p. 41.

Le travail ne se faisait pas rapidement. On obtenait en moyenne 1 cm de sciage par heure, parfois 1,5 cm si le marbre était tendre, mais aussi 5 mm si le marbre était dur! Ce rythme expliquait en partie les longs délais de fourniture du produit fini. Certains blocs demandaient plus d'un mois de sciage! Mais en fin de compte, il est utile de le souligner, c'était pour obtenir simultanément jusqu'à 60 tranches de 2 cm sur 1 m de hauteur et une longueur pouvant atteindre 3,80 m. Les lames employées n'avaient pas de dents; c'est le sable seul qui usait la pierre et... l'acier; la lame s'usait de 15 mm environ par mètre de hauteur de sciage.

• le débitage

Le découpage des tranches s'effectuait au moyen des débitteuses. Suivant les besoins, ces machines comportaient de une à dix lames et pouvaient découper à la fois une pile de tranches de 5 à 60 cm de hauteur. Les tranches, mises à dimensions, étaient ensuite polies mécaniquement. L'opération s'effectuait au moyen de deux polissoirs et du lapidaire que possédait l'établissement.

• le polissage

Un polissoir, tel qu'utilisé à la marbrerie, comportait deux parties : l'une, fixe, était constituée par une grande table en bois, cerclée de fer, sur laquelle étaient fixés les morceaux de marbre et l'autre, mobile, recevait à l'aide de courroies un mouvement de rotation excentrique et un mouvement de rotation sur elle-même, qui entraînait des frotteurs en fonte ou en chanvre fixés sous sa face inférieure. La première partie du travail consistait à fixer les marbres sur la table à polir. A cet effet, toutes les tranches étaient disposées à plat, la belle face en dessous, sur une table en pierre bien dressée -elle

pouvait être aussi en bois- et ce, afin d'avoir la surface à polir parfaitement de niveau. On coulait ensuite sur les plaques une bouillie de plâtre bien gâché, pendant qu'une grue enlevait la table du polissoir, la retournait et venait appliquer sa face supérieure sur le plâtre frais. La prise terminée, ce qui demandait quelques minutes, la grue reprenait son office et replaçait la table, ainsi que les marbres qui s'y étaient fixés, sous les frotteurs. Le polissage commençait ensuite par un frottis ou adoucissage exécuté au moyen de sable rude mouillé qui écurait et aplanissait les tranches. Ce sable était mis en mouvement par des frotteurs en fonte et jouait ici le même rôle que dans le sciage. L'adoucissage durait environ une heure. Il se terminait par quelques tours effectués avec du sable ayant déjà servi trois ou quatre fois et par conséquent beaucoup plus fin. La dernière phase du travail consistait à lustrer le marbre. Pour ce faire, les frotteurs en fonte étaient remplacés par des bouchons en corde ou en feutre, préalablement garnis d'une bouillie faite de poudre

d'émeri (obtenue par la pulvérisation d'un minéral très dur appelé corindon) et de limaille de plomb. Le lustrage durait également une heure et se faisait presque à sec.

Suivant sa grandeur, un polissoir permettait de travailler de 5 à 9 m² de marbre. On comptait qu'il pouvait effectuer cette tâche en deux heures et demie de travail de trois à cinq ouvriers polissant à la main pendant toute une journée.

• l'équarrissage

Un lapidaire -disque en fonte de 2 m de diamètre sur 6 cm d'épaisseur, tournant horizontalement à une vitesse correspondant à environ 1.000 tours par minute- était utilisé pour dresser et mettre d'équerre les faces de certaines pièces de marbre qui n'avaient pas été sciées. Des guides en fer, disposés perpendiculairement au disque tournant, permettaient à un ouvrier de maintenir sa pièce d'aplomb. Le travail s'effectuait également à l'aide de sable et d'eau.



5. Lapidaires à sable.

Extrait de *Art et technique du marbre*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 88.

C'est sur le lapidaire qu'étaient dressés les champs des petits carreaux de marbre employés comme pavement. On les groupait par paquets de 10 que l'on fixait sur l'appareil; un poids de 10 kg posé sur chaque série assurait la pression nécessaire.

• le moulurage

Cette opération s'effectuait à l'aide de raboteuses et de tours semblables à ceux qui servaient à moulurer le bois ou le métal. Dans chaque machine, un burin en acier fixé sur un chariot voyageait le long de la pièce à moulurer qu'elle entamait peu à peu jusqu'à l'obtention du profil voulu. La raboteuse exécutait les moulures longitudinales, telles que le nez des marches, le profil des plinthes et des cimaises, les cannelures, etc. Sur le tour, se faisaient les rosaces, les colonnes, les balustres, etc.

Suivant la dureté et l'homogénéité du marbre, l'ouvrage avançait plus ou moins vite.

Les pièces à travailler étaient collées au moyen de plâtre sur la table en pierre de la raboteuse; pour le tournage, les petites pièces, comme les rosaces, étaient collées à la gomme laque sur un mandrin vissé à la tête du tour; les grosses pièces étaient serrées entre la contre-pointe et le tableau de tour.

Le polissage des moules et des pièces tournées s'effectuait à la main, d'abord au moyen de la pierre de Gothland et la pierre ponce, lesquelles remplaçaient le sable, puis à l'aide de la bouillie de plomb et d'émeri, pour finir par la potée d'étain (oxyde de zinc réduit en poudre fine). Les marbres étaient frottés énergiquement à l'aide de tampons de linge successivement imprégnés de ces poudres humectées d'un peu d'eau. Quand aux pièces tournées, elles étaient polies sur le tour.

• l'atelier de façonnage

Un local, démuné de machines - tout le travail s'y effectuait manuellement - était le domaine proprement dit du marbrier. C'est là qu'il façonnait les tranches polies mises à sa disposition et qu'il leur donnait les formes définitives prescrites par le constructeur. C'est là aussi que s'exécutaient les pièces qui n'étaient pas susceptibles d'être profilées mécaniquement, telles les tablettes à coins arrondis, les consoles, les jambages galbés, etc. C'était également l'officine où les marbres défectueux étaient débarrassés de leurs tares superficielles et prenaient l'apparence des pierres les plus saines. Cette partie du façonnage était d'ailleurs très importante en ce sens qu'elle remédiait aux défauts - plus ou moins graves - que pou-

vaient présenter les marbres, dont les plus fréquents étaient les fissures et les terrasses, cavités vides ou remplies de matières terreuses auxquelles il fallait substituer du mastic. Ce masticage s'effectuait à l'aide de divers produits, dont le plus employé était la gomme laque, sorte de résine d'un rouge brun venant de l'Inde, que l'on mélangeait généralement de couleurs appropriées aux teintes du marbre. Les défauts étaient soigneusement grattés et nettoyés, puis remplis de mastic que l'on étendait au fer chaud. Le mastic à la gomme laque était aussi employé lorsqu'il s'agissait de recoller les morceaux d'une pièce brisée ou un éclat qui s'était détaché au cours du travail. Les parties à joindre devaient préalablement être bien chauffées. En cas de nécessité, on renforçait l'assemblage des gros morceaux au moyen de broches en zinc ou en cuivre.

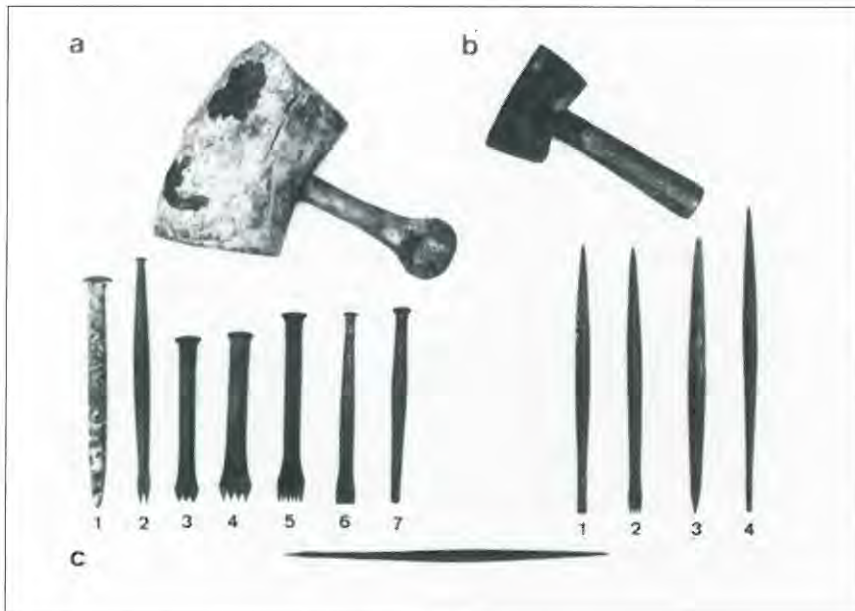
Il arrivait qu'au lieu de devoir ajouter un morceau de marbre, on ait à retrancher d'une pièce soit un angle, soit une bande. Ce débitage à la main s'effectuait au moyen d'une scie formée d'une bande en tôle d'acier perforée, munie d'un dos en bois, que l'ouvrier animait d'un mouvement de va-et-vient; du sable rude mouillé servait à nouveau de mordant.

Toutes les pièces terminées étaient soumises à un repolissage (manuel) total ou partiel, suivant le travail auquel elles avaient été soumises. Celles qui devaient être assemblées, comme les éléments constituant une cheminée, étaient collées au moyen de plâtre; des doublures renforçaient le collage aux endroits le plus exposés; des morceaux de pierre blanche collés dans les angles empêchaient toute déformation de l'ouvrage et partout où cela était nécessaire, on fixait les pièces par des agrafes ou des goujons en fil de fer galvanisé. Pour les marbres blancs, cette dernière opération s'effectuait à l'aide du fil de zinc ou de cuivre.



6. Tour pour façonnage de pièces de grande dimension.

Extrait de *Art et technique du marbre*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 89.



7. Outils pour le travail à la main : a) travail au maillet; b) travail à la massette; c) oeillette ou ognette.

Extrait de *Art et technique du marbre*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 90.

• L'atelier de sculpture

C'était là que d'habiles artisans ajoutaient le beau à l'utile.

Une série de modèles en plâtre garnissaient les murs de l'atelier; c'étaient pour la plupart, les reproductions des travaux exécutés par la marbrerie.

Au milieu du local, bien éclairé par une large baie vitrée, se trouvait l'établi du sculpteur. Les outils dont il se servait étaient peu nombreux et d'une forme très simple. Il les adaptait d'ailleurs suivant le besoin et la commodité du travail à réaliser. Il s'agissait de pointes en acier trempé, avec lesquelles il pouvait dégrossir les formes; des ciseaux bien acérés, carrés ou arrondis, de

longueur et de largeur variées qui lui servaient à régulariser son travail; de gradines, sorte de ciseaux dentés qu'il faisait agir par un mouvement de va-et-vient de manière à sillonner régulièrement le marbre, les petites parties saillantes restantes s'enlevant ensuite au ciseau. Remarquables aussi les râpes de formes très variées, aplaties, pointues, rondes ou recourbées, ainsi que le petit burin d'acier et le lourd maillet de fer nécessaires au dégagement de la masse et au modelage des contours.

• la salle d'exposition

La marbrerie Terwagne était équipée de deux grandes salles d'exposition où étaient installées, toutes montées, près d'une cen-

taine de cheminées de toutes couleurs et de toutes formes, depuis la modeste capucine en petit granit, coûtant 20 F à l'époque, jusqu'aux superbes cheminées de style valant de 2 à 3.000 F.

Jacques MAYNÉ
Art & Histoire de la région de Wavre
 17, Avenue du Champ des Monts
 B- 1300 WAVRE

1. CHARLIER Léon, *La marbrerie Léon Terwagne à Forest (Bruxelles)* dans *Compte rendu d'excursion*, Association des élèves et anciens élèves des cours industriels de Wavre, Imprimerie Constant Debienne, 1912, p. 25-36.

2. *L'industrie au sud de Bruxelles : Saint-Gilles, Forest, Uccle*, dans *Itinéraire du paysage industriel bruxellois, 30 km de Forest à Evere*, *Hommes et paysages* 9, 1989, p. 19-20.

3. *Almanach du Commerce et de l'industrie* (sous la direction de A. Rozez), Bruxelles, t. 30, 1885, p. 110 (2e col.) : rue Hôtel des Monnaies 57 à Saint-Gilles : Terwagne, E., marbrier; p. 612 (1ère col.) : Terwagne, E., marbrier, Hôtel des Monnaies 57; p. 866 (3e col.) : Marbriers et tailleurs de pierre : Terwagne, E., Hôtel des Monnaies 57 (S.G.).

BERNIER Fernand, *Saint-Gilles-lez-Bruxelles. Monographie. Histoire et description illustrée*; Bruxelles, 1904, p. 269 : rue Hôtel des Monnaies. Longe la Monnaie.

Le nom de Terwagne semble être lié à une lignée d'ouvriers de carrière dont on retrouve les traces à Goé (près de Limbourg en province de Liège) avec Antoine Terwagne, maître de carrière, né à Grand-Han en 1840 (cf. *Électeurs généraux pour 1884*, Canton de Limbourg, p. 9) et Henri Joseph Terwagne, ouvrier de carrière, domicilié à Goé en 1912 (État civil de Limbourg, registre des décès de 1911-1920, fo 9v).

SOURCES

- Art et technique du marbre*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 57-104.
- CULOT Didier, *Problèmes liés à l'extraction du marbre*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 101-104.
- DARRAS M., *La marbrerie*, Paris, Dunot, 1912.
- DEJARDIN C., *Les carrières de pierres de la région Beaumont-Chimay au XVIII^e siècle*, dans *Publications de la société d'histoire régionale de Rance*, t. 7, 1970-1975, p. 147.
- DEMARET J., *Gisements, exploitation, travail et commerce des marbres en Belgique et à l'étranger*, dans *Annales des travaux publics en Belgique*, t. 54, 1886.
- DUCARME G., *Le marbre de Rance, son histoire et celle de l'industrie marbrière dans la localité*, dans *Publications de la Société d'histoire régionale de Rance*, Rance, T. II, 1956-1957, p. 35-76.
- FIÉVET Laurent, *La marbrerie pendulière et bimbolotière en Entre-Sambre-et-Meuse*, Mémoire de licence en archéologie et histoire de l'art, Faculté de Philosophie et Lettres de l'UCL, Louvain-la-Neuve, 1982, 2 vols., 207 p., carte, ill.
- FIÉVET Laurent, *Marbres et marbriers d'Entre-Sambre-et-Meuse. Aperçu historique*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 91-98.
- GERMAIN Jean, *Le vocabulaire de la marbrerie*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 65-67.
- GERMAIN Jean, *Les marbres de Wallonie. Des variétés et des noms*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 60-65.
- JAMAGNE M., *Carrières de marbre*, dans *Parcs nationaux*, t. 17, n° 3, 1962.
- LEVEQUE R., *Les marbriers rançois à Paris*, dans *Hainaut Tourisme*, Fédération du tourisme en Hainaut, Mons, n° 199, avril 1980, p. 65-67.
- L'homme et son terroir. Le marbre dans la région de Philippeville*, Centre d'histoire et de technologie rurales, Éditions D.I.R.E.-Treignes, 1983, 80 p., ill.
- L'industrie au sud de Bruxelles : Saint-Gilles, Forest, Uccle*, dans *Itinéraire du paysage industriel bruxellois, 30 km de Forest à Évere*, Hommes et paysages 9, 1989, p. 19-20.
- MEESSEN Anne, *Le marbre de Baelen. Étude d'une production locale (du XVI^e au XX^e siècle)*, Mémoire de licence en archéologie et histoire de l'art, Faculté de Philosophie et Lettres de l'UCL, Louvain-la-Neuve, 1996, 2 vols., 113 p. + album photographique.
- MELON Marc E., *L'Art des marbriers*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 98-101.
- PAILLOT R., *Le polissage du marbre*, dans *Exposition universelle et internationale de Bruxelles de 1910. Exposition du travail à domicile; documents-monographies-statistiques*, Bruxelles, Misch et Thron, 1911.
- TOISOULJ., *Généralités sur les marbres*, Namur, A. Wesmael-Charlier, 1936.
- TSIEN H.H., *La nature et l'origine des marbres rouges, des marbres gris et des marbres noirs*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 68-69.
- VANDEVIVERE Ignace, *Art et technique du marbre. En guise de seuil*, dans *Arts, sciences et techniques 1*, Louvain-la-Neuve, Institut supérieur d'archéologie et d'histoire de l'art, 1980, p. 57-58.
- VAN ITERSON A., *Historique de la carrière de marbre Saint-Rémy à Rochefort*, dans *Parcs Nationaux*, t. 18, n° 3, 1963.
- YERNAUX Jean, *Les carrières du pays wallon*, dans *La Vie wallonne*, t. 22, 1948, p. 71-86.



8. Franchissement de l'ascenseur n° 3 du Canal du Centre.

ASCENSEURS POUR L'UNESCO

Début décembre 1998. Les ascenseurs du Canal du Centre sont inscrits sur la liste prestigieuse du Patrimoine mondial de l'Unesco. Avec, semble-t-il, un sens consommé de nos subtilités institutionnelles, le Comité du Patrimoine mondial de l'Unesco, réuni à Kyoto, honorait du même coup la Grand-Place de Bruxelles, et des béguinages flamands. Les Bruxellois, les Flamands, et les Wallons (du Centre) logés, pour leur fierté commune, à la même enseigne ... Même si à la Compagnie du Canal du Centre, on s'empresse d'ajouter que le dossier des ascenseurs tenait "particulièrement" bien la route. "Un dossier en béton !" Normal ...

Fin février 1999. 9h30 du matin. Le canal baigne dans une belle lumière d'hiver. Sur les berges, le givre fait briller les joncs et les roseaux. A la surface de l'eau, c'est à peine si une légère couche de glace ralentit la calme progression des péniches. Le petit train de la Compagnie du Canal attend la reprise des activités touristiques. Tandis que sous leur protection de cellophane, à même le papier jauni des photographies, des regards italiens se rient de l'hiver et vous adressent un peu de chaleur. Ils ont pour nom Bellotti Romano, Bertasso Giuseppe, Piccini Mario ... Ils sont venus de Fiume Veneto, de Reggio Emilia, ou encore de Somma Campagna, et sont arrivés en Belgique dans l'immédiate après-guerre. Leurs

visages ornent désormais les murs de la Cantine des Italiens.

"On va prendre ma voiture, ça vous permettra de découvrir rapidement tout le site". Jean-Pierre Gailliez vient de débouler en tornade dans la salle de la Cantine où je l'attendais. Et il se lance avec rigueur et érudition dans l'historique du Canal du Centre : Napoléon, les Hollandais, le Canal Bruxelles-Charleroi, la région du Centre oubliée dans tout cela (déjà !), et puis les solutions qu'il a fallu trouver. Aux 80 mètres de dénivellation entre le Bassin Borain et le Canal vers la capitale. Et au problème essentiel de l'alimentation en eau, et de son économie. D'où la trouvaille des ascenseurs.

"Astucieux. Fabuleux. Génial !..." Nous venons de nous arrêter sous les installations de l'ascenseur n°1, au moment précis où une péniche entame sa descente dans celui des deux bacs rendu plus lourd, simplement parce qu'on la remplit de 30 cm d'eau supplémentaire. "Simplement ?! Mais c'est ça qui est génial." Il n'aura pas fallu attendre longtemps pour que l'administrateur-délégué de la Compagnie du Canal du Centre se départisse de sa réserve scientifique, et abandonne dans la foulée un vouvoiement par trop austère. "Tu comprends, ce que tu vois en ce moment, eh bien c'est unique au monde ! Et ça a 110 ans d'âge ! C'est fantastique, cette idée qu'ont eue les ingénieurs de l'époque de concevoir ce transbahutage de deux bacs par la seule grâce de la pression hydraulique. Un système infiniment plus économique en eau que ne l'aurait été une écluse. Et ça fonctionne comme au premier jour."

Il s'en est pourtant fallu de peu, et à plusieurs reprises. Dès 1978, les autorités locales caressaient l'idée d'un remblaiement pur et simple du canal historique. Asphalté, le tracé du canal s'intégrait, idéalement, dans le projet de contournement de La Louvière. Il faudra l'opiniâtreté, certains diront l'entêtement forcené d'un Jean-Pierre Gailliez, et la création de la Compagnie du Canal, pour briser dans l'oeuf ce projet. Mais d'autres nuages, tout aussi sombres, se reflétaient dans l'eau du canal. Ils s'étaient amoncélés dès le début des années 50, date des grands accords internationaux sur les voies navigables, et leur accessibilité aux bateaux de 1350 tonnes. Il en découlera la réalisation parallèle du grand canal, et la mise en oeuvre prochaine d'un ascenseur unique et monumental à Strépy-Thieu. La mort annoncée à court terme pour le canal historique.

Mais non ! Il fallait au contraire que ce patrimoine industriel exceptionnel survive, mieux !

qu'il se forge une nouvelle jeunesse. Un pari improbable. Quelques fous, dont Jean-Pierre Gailliez, y croyaient. Cela se ferait. Et cela s'est fait. A coup de négociations longues et répétées avec les autorités publiques de tout poil. Et en tentant d'impliquer progressivement les gens de la région. Les premiers concernés.

C'est sans doute cette mobilisation de la population qui constitue désormais l'enjeu premier, pour que ce qu'on a gagné aujourd'hui ne s'étiolle pas demain. Oui, l'Exécutif wallon actuel a manifesté sa volonté de maintenir le canal historique en fonction. Oui, l'inscription du site dans le patrimoine de l'Humanité stipule que canal et ascenseurs sont répertoriés "dans l'état dans lequel ils se trouvent actuellement". Traduisez : en fonctionnement. Mais cette reconnaissance-même de l'Unesco représente un défi. "Ce qu'il s'agit de bâtir maintenant, c'est un pont entre le XIX^e et le XXI^e siècle."

Jean-Pierre Gailliez adopte désormais un ton moins enjoué. Pas résigné, certes non. Mais où l'on décèle une pointe d'amertume. "Passer du XIX^e au XXI^e siècle. Autant dire de l'Homme des cavernes à l'avion supersonique. Car il ne faut pas se faire d'illusion. Maintenir un trafic sur le canal historique, maintenir ces ascenseurs en activité, cela va demander de la part de chacun un profond bouleversement des mentalités. Il va falloir prendre son destin en main, accepter de se remettre en question, ne pas se contenter de regarder passer les péniches. Il faut y croire, et en payer le prix".

Le fait est que l'avenir n'a rien d'acquis. Quand sera inauguré le grand ascenseur de Strépy-Thieu, dans quelques mois, il faut être lucide, même les bateaux marchands de moindre tonnage, qui pourraient toujours emprunter le canal historique, préféreront le grand canal. "C'est donc le tourisme, les bateaux de plaisance

qui doivent prendre le relais. Mais pour cela, il faut s'adapter à la nouvelle demande, moduler les horaires, faire preuve de souplesse et de disponibilité". Un discours qui, on l'aura compris, agace parfois. Dans une région qui n'aura connu au cours de ces vingt dernières années qu'un inexorable déclin, ce volontarisme mis au service du patrimoine industriel détonne. Et fait grincer des dents. Pourtant, le maintien de l'activité sur le canal historique se traduit également par la sauvegarde de quelque 55 emplois. Qui étaient condamnés à très court terme. "En matière d'archéologie industrielle, on arrive en général trop tard, quand les machines sont à l'arrêt, qu'elles ont été démontées et sont attaquées par la rouille. Ici, on a la chance exceptionnelle de pouvoir reconverter un outil encore en activité ! Cette chance-là, on ne peut pas la laisser passer". A charge pour chacun, affecté au basculement des ascenseurs, au maniement des pont mobiles, à l'administration du site, d'inventer de nouvelles manières de fonctionner. En conciliant des exigences inédites avec un nécessaire respect des droits des travailleurs. Le défi n'est pas gagné d'avance. Mais il est passionnant, et vital.

Nous roulons maintenant le long du canal, sur le chemin de halage, à peine assez large pour le passage de la voiture. "On a obtenu d'y faire passer le petit train touristique. Pour cela aussi, il a fallu batailler. Et puis, nous avons restauré la traction chevaline. Cela fonctionne bien. Et cette péniche que tu vois là, c'est un bateau-école. Et juste derrière, le bateau-dortoir". Effectivement, des élèves néerlandophones relèvent le nez de leur cahier pour nous faire signe. Ils passent ainsi une semaine à bord, en classe-canal en somme. Encore une idée originale.

"Des idées, il y en a d'autres ! Ce qui serait superbe par exemple, ce serait de ménager des liaisons avec le grand canal et son nouvel ascenseur, ainsi qu'avec le Canal de Bruxelles-Charleroi et son ancien canal de dérivation. Cela donnerait une sorte de huit, un parcours exceptionnel qui proposerait aux plaisanciers l'opportunité d'un voyage d'une semaine en passant par tous les plus grands ouvrages hydrauliques du monde, plan incliné de Ronquières compris ..."

Notre promenade à nous se termine. Devant une plaque com-

mémorative. Celle du jumelage du Canal du Centre avec son homologue anglais, le Trent and Mersey Canal, en 1984, et un alter ego français, le canal de Neufosse, en 1988. "Des étapes fondamentales dans la longue marche qui nous a valu aujourd'hui la reconnaissance de l'Unesco". Après vingt-deux ans de lutte acharnée, Jean-Pierre Gailliez ne cache pas une fierté légitime. La Compagnie du Canal du Centre emmène bon an mal an 60.000 touristes sur ses bateaux, et emploie une petite quarantaine de personnes. Avec les emplois sauvés pour les tra-

vailleurs du canal, le bilan n'est pas banal. Mais Jean-Pierre Gailliez ne l'ignore pas, la réussite à long terme d'une telle entreprise sera nécessairement l'affaire de tous. Et doit idéalement s'intégrer dans la reconversion de toute une région. Ce qui dépasse de loin la sauvegarde d'un patrimoine industriel, fut-il prestigieux.

Jean-Paul DUBOIS.

D'UN LION À L'AUTRE : DE WATERLOO À LA GILEPPE

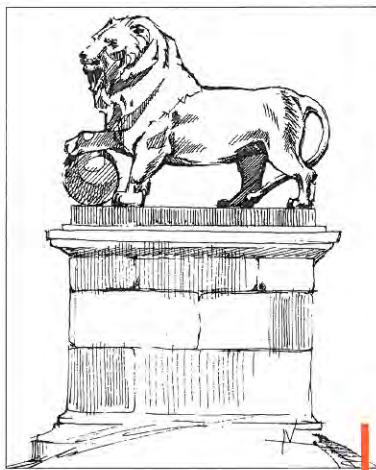
Le lion, symbole de la Belgique, qui figure dans les armoiries nationales, a donné lieu à d'innombrables représentations, surtout au siècle dernier, notamment à des statues d'impressionnantes dimensions, véritables défis techniques autant qu'artistiques.

La première en date est le fameux lion de Waterloo, qui domine le champ de bataille du haut de sa butte.

Il est né d'un projet de stèle commémorative souhaité par le roi Guillaume 1^{er} des Pays-Bas dès 1815. L'idée fit son chemin en s'amplifiant et les travaux débutèrent en 1824. On opta pour un énorme tertre en forme de pyramide de 40,50 mètres de haut et 520 mètres de circonférence à la base. L'accumulation de quelque 300.000 mètres cubes de terre qu'il nécessita dura deux ans. Elle fut l'œuvre d'une véritable fourmilière de tombereaux et de porteurs - notamment, dit-on, les fameuses botteresses liégeoises - qui se relayaient sur le site pour y déverser leur chargement.

Une colonne de maçonnerie, partant du sol vierge, atteint le sommet de la butte, où l'on décida de bâtir un socle et de le couronner

par un lion en fonte. Celui-ci fut coulé en 1826 dans les ateliers Cockerill de Seraing, une entreprise alors récente qui faisait la fierté du pays. Le sculpteur malinois Louis Van Geel, un élève de l'artiste français David, fut chargé de réaliser le modèle en plâtre. Il trouva son inspiration à Londres, où la Ménagerie royale l'hébergea



9. Le lion de Waterloo.

durant un mois afin qu'il pût prendre les croquis nécessaires d'un fauve d'après nature. Des ouvriers réalisèrent ensuite les pièces du moule d'après ce plâtre et le lion fut coulé en neuf parties soudées ultérieurement.

Le lion de Waterloo pesait 28 tonnes et mesurait 4,45 mètres de haut et 4,50 mètres de long.

Compte tenu des difficultés du transport à l'époque (le chemin de fer n'existait pas encore), l'encombrant animal fut transporté sur la Meuse par bateau à vapeur - de marque Cockerill s'entend - jusque Dordrecht, et de là via l'Escaut et le canal de Willebroek vers Bruxelles.

Ensuite, il gagna Waterloo sur un chariot en empruntant la chaussée de Charleroi. L'opération - qui n'était pas une mince affaire - consistant à le hisser au sommet de la butte réussit pleinement. Depuis lors, il trône au-dessus de la «morne plaine» qui vécut un des plus grands affrontements militaires de l'histoire.

Le second lion dont le gigantisme industriel du dix-neuvième siècle nous gratifia fut plus pacifique.

C'est celui qui domine, de son imposante super-structure, la masse non moins impressionnante du barrage de la Gileppe. Celui-ci fut un des premiers grands ouvrages hydrauliques du siècle dernier.

On sait qu'il consistait à créer un réservoir d'eau pour alimenter à la fois les usines textiles de Verviers et la population de cette cité lainière, alors en plein essor. Conçu

par l'ingénieur liégeois Eugène Bidaut, qui n'eut pas la chance d'en connaître l'achèvement, le barrage fut construit entre 1867 et 1875. A l'origine, sa largeur à la base ne dépassait pas 66 mètres et sa capacité 12,5 millions de mètres cubes. En 1967, d'importants travaux visèrent notamment à le surhausser de 12 mètres et à porter sa largeur à la base de 235 mètres, avec une hauteur totale de 65 mètres. Ainsi, la capacité du réservoir fut doublée.

Dès les années 1870 cependant, il fut décidé d'orner cet ouvrage d'art d'une sculpture monumentale et l'on eut une fois encore recours à la symbolique typiquement nationale du lion. Le sculpteur animalier Félix Antoine Bouré reçut mission de réaliser une énorme statue du «Roi des animaux» destinée à monter éternellement la garde au sommet de l'ouvrage. Il exécuta lui aussi maintes esquisses dans une

ménagerie et l'on raconte même qu'au cours de ce périlleux exercice il fut agressé par un fauve qui, par bonheur, n'emporta dans son élan qu'un morceau de sa veste...

Bouré mit une année à sculpter un par un, dans son atelier, les 183 blocs en grès de la Sûre composant son sujet. Ces pierres furent ensuite amenées sur place par chemin de fer à petite section partant de la gare de Dolhain, et assemblées, telles un puzzle ou un gigantesque jeu de cubes, dont on peut discerner aujourd'hui les raccords.

Le barrage, avec son imposant gardien, fut solennellement inauguré le dimanche 28 juillet 1878 par le roi Léopold II. L'estrade officielle se dressait près du lion de pierre.

A force de voir et de revoir les images, si éculées à nos yeux, du champ de bataille de Waterloo et du célèbre barrage on aurait ten-



10. Le lion de la Gileppe.

dance à banaliser ces performances de l'art et de la technique.

Mais elles firent la fierté et furent l'honneur de ce que l'on surnommait jadis «la Belgique industrielle».

Claude GAIER.

□ Pierres de Wallonie.

La revue "W+B (Wallonie/Bruxelles)", éditée par la Communauté française de Belgique et la région wallonne, publie un numéro (n° 65, janvier 1999) entièrement consacré à la pierre en Wallonie. Sous une forme condensée, rendue séduisante par une illustration soignée, divers aspects de cette importante industrie extractive et de ses débouchés, tant à l'heure actuelle que dans le passé, sont tour à tour traités : nature des gisements et exploitations contemporaines, les matériaux, la pierre dans l'architecture d'aujourd'hui, la sculpture, le granit, le ciment, la pierre wallonne jadis... Bel exemple de vulgarisation utile et attrayante (adresse : W+B, Place Sainctelette 2, 1080 BRUXELLES)

Cl. GAIER

□ Que deviennent nos anciennes gares ?

Le journal "Le Soir" a publié une série d'articles-reportages (du 16 au 23 février 1999) : "Au fil des lignes désertées", qui mérite d'être signalée

à l'attention des amateurs de patrimoine industriel. On sait que quantité de petites gares ont perdu leur raison d'être suite à la disparition d'arrêts ferroviaires voire à la suppression pure et simple de lignes de chemin de fer. Que sont-elles devenues ? La réponse à cette question est apportée par quelques études de cas de la province de Namur : Hempinnee, Saint-Aubin, Oignies-en-Thiérache, Olloy-sur-Viroin, Thy-le-Château, Florennes-Central et Doische. Ces gares sont reconverties en bureaux de poste, homes, centres d'animation culturelle et de tourisme, habitations privées, restaurants et cafés...

La même journal revient sur la question sous le titre : "Le train est mort... Vive la gare! Des stations fantômes renaissent en Wallonie" (13-14 mars 1999). Ici l'aire géographique est plus large (Perwez, Denée, Liège-Jonfosse, Retinne, Éghezée, Rhode-Saint-Genèse) et le propos plus large. Partout prédomine, certes, la volonté de maintenir le caractère public des lieux, leur convivialité. Plus rare est le souci d'en conserver la morphologie et le décor d'origine. Le désir de récupérer un bâti exploitable l'emporte évidemment sur celui de conserver

PUBLICATIONS

un patrimoine industriel au sens archéologique. Mais peut-on s'en offusquer face à la lancinante question des frais de maintenance et d'exploitation ?

C. G.

□ La technique au Moyen Age.

Europäische Technik im Mittelalter. 800 bis 1400. Tradition und Innovation. Ein Handbuch, éd. Uta LINDGREN, 2e éd., Berlin, Gebr. Mann Verlag, 1997. 21 X 29,7 cm. 644 p. nombr. ill. n/bl. et coul.; ISBN 3-7861-1748-9.

Eternelle est la question de savoir si l'amateur, le chercheur, le savant intéressés par l'archéologie industrielle doivent borner leurs investigations à la Révolution industrielle, donc à partir du XVIIIe siècle, ou bien considérer que les progrès des hommes dans ces domaines ne font qu'un et, par conséquent, ne peuvent s'appréhender que dans la longue durée et la continuité, depuis les aurores de l'humanité. Il faut en tout



11. Portrait d'Alfred Renard (cliché Fonds National Alfred Renard).

cas admettre, même si l'on ne se pré-occupe pas habituellement des hautes époques, que les fermentes du génie créatif des peuples occidentaux se trouvent présents dès le Moyen Age et qu'il est bon d'en connaître les aspects avant d'apprécier le seuil technologique qui fut franchi voici plus de deux siècles. L'ouvrage collectif ici recensé, publié à l'initiative d'un groupe de travail allemand constitué en 1989, tente de faire le point sur les connaissances techniques médiévales, depuis l'époque de Charlemagne jusqu'à l'aube de la Renaissance. Une cinquantaine de spécialistes, pour la plupart germaniques, se répartissent le vaste champ d'investigation que cet ouvrage comporte. Ils couvrent, sans entrer ici dans le détail : la construction, l'agriculture, la métallurgie, l'énergie, l'industrie extractive, l'industrie chimique, les techniques militaires, la construction navale et la navigation, la météorologie et l'astronomie, la papeterie et l'art du livre, l'économie domestique, le textile, l'organisation de la main-d'oeuvre, la transmission des savoirs, la créativité-même, le tout assorti de considérations générales en guise d'introduction et se terminant par une vision de la transition vers la Renaissance. Le livre comporte enfin un glossaire, une abondante bibliographie par sujet, reprise en fin de volume en un impressionnant recueil de 43 pages, et un index. De tout un peu, certes, vu l'ampleur du sujet mais un excellent manuel de base et de référence.

C. G.

□ André HAUET et Guy ROBERTY, **Les avions Renard, 1922-1970.** Préface d'André L. Jaumotte. Bruxelles, Fonds national Alfred Renard [83, Digue du Canal, B 1130 Bruxelles], 1996. 25 X 18,5 cm, 367 p., ill. BEF 1.350.

A l'initiative des Amis du Musée de l'Air et du Fonds national Alfred Renard, deux experts ont retracé la saga peu ordinaire de l'un des hommes les plus talentueux de l'histoire de l'aviation belge.

Alfred Renard naquit le 21 avril 1895 à Bruxelles où sa famille, d'origine provinciale, s'était récemment établie. Son père était armurier. Après avoir obtenu son diplôme d'humanités modernes à l'athénée de Saint-Gilles -où il côtoya Paul-Henri Spaak, de quatre ans son cadet, et aussi le futur peintre Paul Delvaux-, il entra à l'Université Libre de Bruxelles en 1913. Il dut interrompre ses études pendant la guerre, que son frère et lui vécurent dans une certaine clandestinité. Il utilisa ce temps pour parfaire ses connaissances des cours de la Faculté des sciences appliquées, ce qui lui permit d'obtenir son diplôme d'ingénieur civil dès juillet 1920 et la licence d'aéronautique en octobre de la même année (la guerre terminée, le professeur Émile Allard avait ouvert le premier cours d'aviation à l'ULB).

Il nous faudrait de nombreuses pages pour retracer la carrière aux multiples facettes d'Alfred Renard. Tâchons d'en donner l'essentiel, en nous basant certes sur le gros ouvrage sous rubrique, mais aussi sur le bon résumé qu'en a procuré le journal La Libre Belgique dans son dossier <<Entreprise>> du 8 juin 1996 (p. 21).

Alfred Renard fut longtemps associé à Jean Stampe et à Maurice Vertongen; ce trio de choc donna naissance à la longue lignée des avions dits <<RSV>> (= Renard-Stampe-Vertongen). En 1928, il fonda la société <<Renard Constructions Aéronautiques>>, dont les réalisations, nombreuses et bien souvent novatrices, furent pour la plupart à l'avant-garde de la technique. C'est ainsi par exemple -on l'ignore trop souvent, même en Belgique- que les avions de combat R-36, 37 et 38 affichaient des performances qui leur permettaient de soutenir la comparaison avec les meilleurs chasseurs britanniques, américains... et allemands de la fin des années trente. Lors de l'exode de 1940, le matériel de l'usine Renard fut anéanti et pendant la guerre, les bâtiments occupés par les Allemands, tandis qu'Alfred Renard, resté dans la clandestinité, fit partie des <<services de renseignements et d'actions>>. A partir de 1947, Renard retrouva Jean Stampe et, ensemble, ils produisirent le célèbre Stampe et Renard SV-4B, un biplan d'entraînement <<aujourd'hui, entré dans la légende>> (LLB). Mais c'est pour son avion de transport <<stratosphérique>> R-35, à trois moteurs, construit en 1938, que Renard acquit une réputation internationale. Le R-35 devait être le premier transporteur commercial pressurisé du monde du vol à haute altitude. Malheureusement, pour des raisons qui restèrent inexplicables, son pilote d'essai s'écrasa pendant ce qui n'aurait dû être qu'un vol d'essai à haute vitesse et l'unique prototype fut détruit (cf. p. 214-253). Dans les dernières années de sa vie, Alfred Renard continua à s'intéresser à tout; l'aéronautique et la science en général gardaient cependant une place privilégiée.

12. Le prototype du R-35 (Cliché Fonds National Alfred Renard).



giée. En juin 1988, il fut renversé par une voiture et mourut de ses blessures quelques jours plus tard, âgé de 93 ans. <<L'aéronautique était sa passion et il eut la chance de pouvoir s'y consacrer presque toute sa vie. Il mena sa carrière avec une énergie exceptionnelle, ne se laissant jamais abattre par les coups du sort, et resta toujours d'une grande discrétion. Il est, avec Potez et Farman, un des rares ingénieurs à avoir monté des moteurs de sa fabrication sur des avions qu'il concevait et faisait voler>> (p. 30).

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **Ensembles architecturaux en région bruxelloise**, Bruxelles, Éditions Racine, 1997. 23 X 16,5 cm, 160 p., ill. ISBN 2-87386-122-3.

Dû à une vingtaine d'auteurs et coordonné par l'architecte urbaniste Christian SPAPENS, cet excellent ouvrage nous invite à découvrir de nombreux ensembles dont l'intérêt architectural <<réside principalement

dans la cohérence née des différents éléments qui les constituent>>. L'architecture industrielle, prise dans son sens le plus large, n'est pas absente de ces pages. Mentionnons -assez sèchement, nous en convenons- ce qui est susceptible d'entrer dans l'optique de notre Bulletin : les galeries royales Saint-Hubert (p. 60-61); l'essor de l'industrialisation des années 1850 à 1914, plus spécialement la zone du canal, Tour et Taxis et le quartier maritime (p. 67-73); l'habitat ouvrier et les premières initiatives, avec trois exemples typiques d'entre les années 1900 et 1914 : les habitations sociales <<Rodenbach>> à Forest, la cité l'Olivier à Schaerbeek, la cité Hellemans ou <<les Anciennes Habitations>>, rue Blaes, à Bruxelles (p. 104-108); les cités-jardins de l'entre-deux-guerres : la <<Cité Moderne>>, la cité <<Le Logis-Floréal>>, la cité-jardin du Kapelleveld (p. 113-119; à noter l'intelligente remarque de Jacqueline Miller : <<Les dix années qui ont vu la naissance et les principales réalisations du mouvement des cités-jardins, entre 1920 et 1930, représentent à la

fois un tournant dans l'histoire de l'urbanisme en Belgique, et un très grand moment -le plus grand assurément- dans l'histoire du logement social>> [p. 113]); on épinglera encore quelques données utiles sur les nouvelles cités ouvrières en région bruxelloise de l'après 1945. - Merci à la dynamique équipe de <<La Fonderie>> d'avoir participé à la rédaction de ce volume.

J.-P. Hx.



13. Les galeries Saint-Hubert à Bruxelles.



14. Buffet d'extraction des carrières du Hainaut à Soignies (carte postale du début du siècle). Collection du Musée de la Pierre à Maffle.

○ Les 110 ans des Carrières du Hainaut à Soignies.

La pierre bleue sonégienne est réputée dans le monde depuis le XIXe siècle. Des origines hésitantes en 1885, puis de leur fondation définitive, quelques années plus tard, par Albert Lemaigre à leur reprise récente par le groupe ETEX, les Carrières du Hainaut ont connu toutes les phases du développement d'une grande entreprise (jusqu'à 800 ouvriers au début de ce siècle), ses aléas aussi, et son lot de progrès techniques et de remous sociaux. Cette grande aventure industrielle est contée dans un ouvrage de circonstance "Pierre bleue du Hainaut, 110 ans de la S.A. Carrières du Hainaut".

(D'après Marc Charlet dans "Le Soir" du 29/1/99)

○ Tours de refroidissement : attention.

Le 28 janvier dernier, la tour de refroidissement (ha : 90 m) de l'ancienne centrale électrique de Marchienne a été démolie après quarante ans de mise en exploitation. Cette opération se situe dans le cadre de l'assainissement du site. Si l'on se pose toujours la question de savoir à quelle période de l'histoire il convient de commencer les études d'archéologie industrielle (voir notre rubrique "Publications"), on ne s'entend pas davantage sur celle où elles doivent s'arrêter. Il convient cependant de garder à l'esprit que le moderne d'aujourd'hui (ou de naguère) constitue l'archéologie de demain. Des cinquantes dernières années, il y aurait aussi des témoins à conserver...

○ Micro-études des réseaux ferroviaires.

Cà et là paraissent régulièrement des études sur les tracés anciens des réseaux ferrés locaux qui, naguère encore, quadrillaient nos banlieues et campagnes. A titre d'exemple, l'ASBL «Patrimoine ferroviaire touristique (PFT)» (Avenue des Églantines 15, 1150 BRUXELLES) vient de publier un ouvrage sur "Le chemin de fer en Hesbaye liégeoise" (lignes 31, 32 et 36).

○ Un symbole qui bouge

Le site du Grand Hornu est le symbole de l'archéologie industrielle en Belgique. On se souvient qu'il fut, durant les années 1970, le pôle de cristallisation d'une discipline qui faisait encore parfois sourire, tout au moins de ce côté de la Manche. Site gran-

diose malgré les atteintes des hommes et des ans qu'il a subies depuis sa désaffectation, sauvé par un particulier, repris depuis dans le giron des services publics, il abrite maintenant une série d'activités qui vont de la mémoire du passé aux techniques les plus porteuses d'avenir. La partie "mémoire", dite "Grand Hornu Images", est, on le sait, animée par nos collègues Françoise BUSINE et Maryse WILLEMS. On vient d'annoncer officiellement que cette association bénéficiera prochainement d'un programme de réaménagement et qu'il poursuivra son ambitieuse politique de grandes expositions. Par ailleurs, le site connaîtra de profondes transformations sur le plan architectural, conciliant l'ancien et le nouveau, afin de lui permettre d'abriter le futur musée des Arts contemporains (MACS) de la Communauté française.

(D'après "Le Soir" du 24/2/99).

○ Le Bois du Cazier aura un avenir.

Depuis le 8 août 1956, jour de la catastrophe où périrent 262 mineurs belges et italiens immigrés, le nom de Bois du Cazier sonne comme un glas aux oreilles de ceux qui connurent la fin de la "bataille du charbon" et le déclin annoncé de l'industrie lourde en Wallonie. Le site, classé en 1990, appartient dans sa presque totalité à la Région Wallonne, qui a décidé de le rénover et de lui donner une nouvelle vie dans le cadre de l'Objectif I du programme européen FEDER. Ce projet, qui représentera à terme un investissement de l'ordre du milliard de francs belges (près de 25 millions d'euros), verra sous peu un début de réalisation. Celle-ci comporte trois volets : l'aménagement d'un espace de mémoire, un lieu dit d'"économie sociale" (formation de guides, ateliers de fabrication d'articles touristiques) et, enfin, une nouvelle implantation du

Musée de l'industrie, qui quittera ses locaux de Marchienne-au-Pont. Les obstacles à un tel projet se sont avérés nombreux. Le problème de la tour d'extraction en maçonnerie, construite un an après la catastrophe, n'est pas le moindre. D'aucuns veulent la maintenir, alléguant notamment qu'elle fait désormais partie du paysage et qu'elle est représentative des procédés plus modernes d'extraction, à côté de deux châssis à molette plus traditionnels. D'autres entendent la faire abattre, car elle ne reflète pas la réalité à l'époque du drame et rappelle trop les "travaux inutiles" caractéristiques d'une époque où l'on entendait soutenir l'industrie minière, pour des raisons plus sociales qu'économiques... Le débat n'est pas clos, mais souhaitons qu'il n'obscurcisse pas le grand dessein qui sous-tend cette initiative d'envergure.

(D'après "Le Soir" des 26/1, 9 et 10/3/99).



15. Vue aérienne du site du Grand-Hornu avant les restaurations (cliché Défense Nationale).

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 GAILLIEZ, Luc-F. GENI-
COT, Roger MOSSERAY, Jean-Claude SCHU-
MACHER, 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

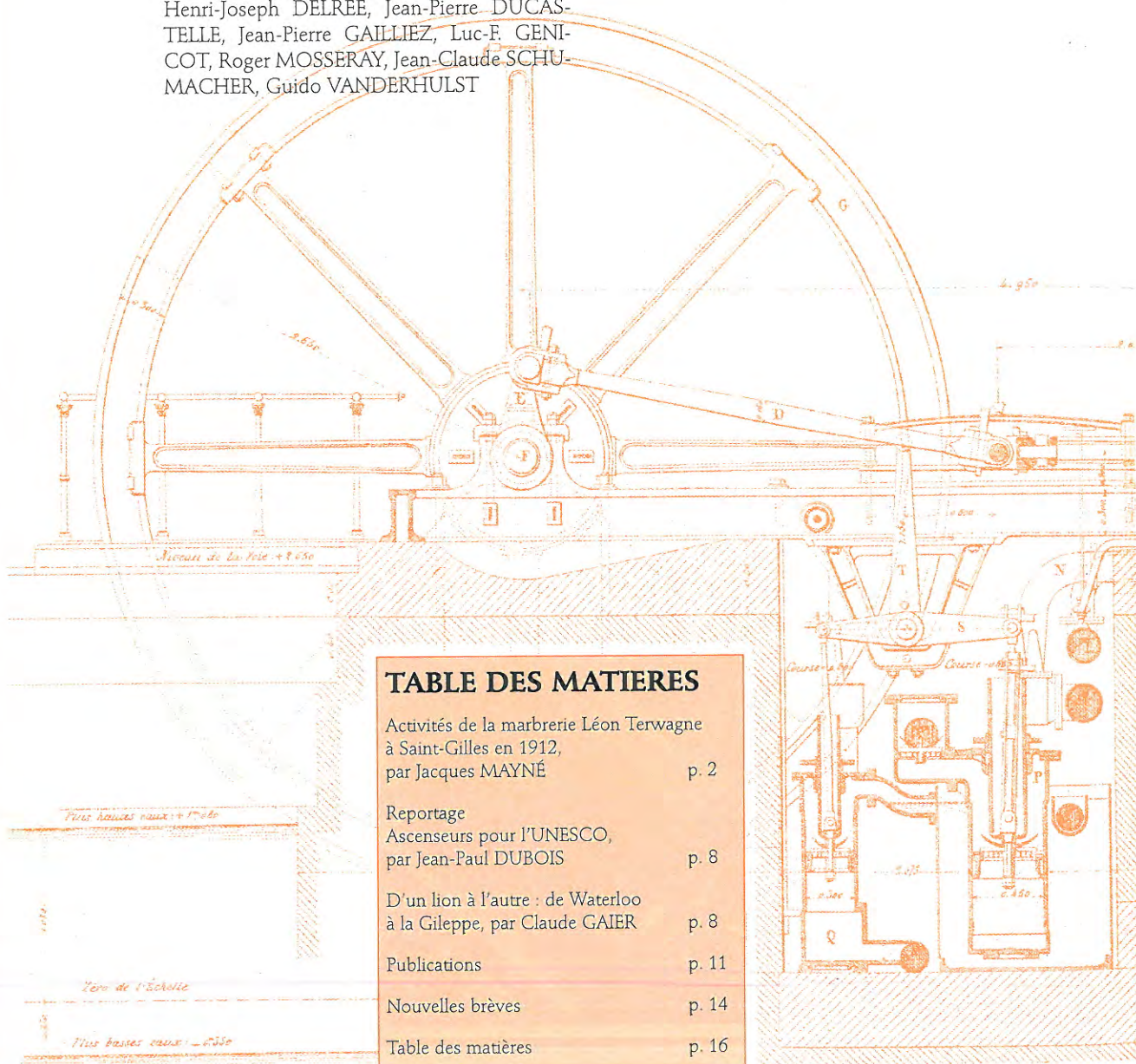


TABLE DES MATIERES

Activités de la marbrerie Léon Terwagne à Saint-Gilles en 1912, par Jacques MAYNÉ	p. 2
Reportage Ascenseurs pour l'UNESCO, par Jean-Paul DUBOIS	p. 8
D'un lion à l'autre : de Waterloo à la Gileppe, par Claude GAIER	p. 8
Publications	p. 11
Nouvelles brèves	p. 14
Table des matières	p. 16