

**N° 44**

Octobre - Novembre - Décembre 2000

Bureau de dépôt :  
Liège X

*La deuxième moitié du XX<sup>e</sup> siècle qui se termine fut l'époque du Patrimoine Industriel. Pendant cette période, l'évolution de l'industrie a menacé de disparition cette richesse historique.*

*La modification des infrastructures des entreprises, qui devaient s'adapter à l'évolution de la technologie, demandait des espaces différents et les propriétaires n'envisageaient que la démolition de ce qui avait fait la puissance économique du passé. Si certains avaient besoin d'espace, d'autres ne songeaient qu'à se débarrasser de ce qui allait devenir des chancres.*

*Le mouvement de sauvetage de ce patrimoine ne fut perceptible qu'à partir des années 50. Des groupes de réflexion composés de professeurs d'université, de témoins voire d'employés régionaux d'entreprises en péril et parfois d'industriels, se créèrent et poussèrent dans ce sens.*

*Et quand ces groupes de réflexion s'étoffèrent pour se muer en groupes de pression, ils se trouvèrent devant le problème des implications financières de ce type d'action. Si certains entrepreneurs s'engagèrent dans cette voie, - et je pense essentiellement au secteur de la production électrique, - beaucoup d'autres considéraient lesdits groupes comme des empêcheurs de démolir.*

*Les groupes de pression s'érigèrent souvent en ASBL avec pour première mission de trouver des ressources pour préserver les sites industriels intéressants et faire aboutir leurs projets.*

*Les premiers pourvoyeurs de fonds furent les pouvoirs publics, ce qui amena ces ASBL à travailler avec eux. Le complément nécessaire était souvent obtenu par des manifestations qui avaient comme objectif de sensibiliser le plus de personnes possible et de récolter de l'argent pour financer les projets.*

*Une fois le sauvetage assuré, il fallait garantir la pérennité, ce qui fut souvent le plus difficile. Car les solutions trouvées provoquaient fréquemment des dissidences au sein des associations, entre les puristes et les pragmatiques notamment.*

*Les opérations de sauvetage pratiquées en Belgique ont été nombreuses et de qualité et nous pouvons en être fiers, surtout par comparaison avec d'autres pays de même culture industrielle.*

*Aujourd'hui, la plupart des sites à sauver le sont. Et nous approchons de la saturation quand on destine ce type de projet au tourisme.*

*Alors quel est l'avenir de notre ASBL, qui avait comme objectif de "conscientiser" les autorités et les industriels au sauvetage de ce patrimoine ? Je pense qu'il serait temps de réfléchir à de nouvelles missions et permettre à l'association de poursuivre ses activités tout en conservant sa qualité d'interlocuteur incontournable en Belgique.*

J. DEFER  
Président

## L'IMPACT DE L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE WALLONNE DANS L'OCCUPATION DE L'ESPACE AÉRIEN DU 20<sup>E</sup> SIÈCLE

En septembre 1909, lors de la Quinzaine d'aviation de Spa, alors que l'industrie aéronautique était déjà bien implantée chez nos voisins, le journaliste Léon Gérard, en conclusion d'un article substantiel, s'inquiétait du rôle que la Belgique tiendrait dans l'expansion de cette révolution technologique : *La Belgique va-t-elle rester inactive dans cette direction ? Va-t-elle passivement assister au Sud et à l'Est à la naissance d'une industrie nouvelle qui est susceptible d'occuper beaucoup de main-d'œuvre, ne nécessite que des capitaux réduits et est admirablement appropriée à l'outillage de l'industrie moyenne, c'est-à-dire de celle qui emploie en Belgique les huit dixièmes de la population ouvrière ? Nous avons tous les éléments nécessaires pour suivre et égaler nos voisins dans cette voie. Souhaitons que les initiatives nécessaires se produisent et, en suivant d'un œil attentif et bienveillant les manifestations dites sportives comme celle de Spa, disons-nous qu'il ne s'agit là ni d'éveiller des curiosités tôt satisfaites ni d'intéresser les parieurs d'un nouveau turf, mais bien d'aider aux expériences nécessaires et indispensables au développement futur d'une industrie nouvelle et d'aider à la réalisation d'un grand progrès de l'humanité* (Supplément à l'Indépendance belge du 20 septembre 1909, p. 9).

Son appel ne resta cependant pas longtemps sans réponse puisque l'industrie aéronautique fit ses premiers pas à Zeebrugge vers 1910. Elle s'est déplacée quelques années plus tard à Gosselies en Wallonie où elle allait être le catalyseur d'une activité économique importante au 20<sup>e</sup> siècle. Gosselies, située aux portes de

Charleroi, connaîtra son expansion aéronautique de par l'installation de l'usine Fairey en 1931, puis de celle de la SABCA (Société Anonyme Belge de Construction Aéronautique) en 1953. A cette époque, l'aéroport de Gosselies n'était encore qu'une simple piste d'essai pour les avions qui sortaient des usines SABCA et Fairey. Quelques appareils prestigieux datent de cette période tels que : *Avro, de Havilland, Avia, Bréguet, Gloster-Meteor, F 104, Mirage, Hawker-Hunter*, bref, la plupart des grands noms de l'aéronautique d'après-guerre s'inscrivent au palmarès des deux entreprises. *Tipsy, Stampe, Vertongen...* sont des avions de conception typiquement belge.

Sans vouloir faire ici, dans le cadre de cet article, une rétrospective de l'histoire de l'aviation, on ne peut passer sous silence l'action de quelques astucieux pionniers, qui, parfois au péril de leur vie, ont

## ÉTUDE

permis aux humains de réaliser le rêve d'Icare. Qu'il s'agisse des ascensions toujours périlleuses des plus légers que l'air des 18<sup>e</sup> et 19<sup>e</sup> siècles où se distinguèrent, chez nous, le prince de Ligne et le duc d'Arenberg; des manifestations aérostatiques (ballons ou dirigeables) malheureusement trop souvent ternies par des accidents mortels tel que, pour n'en citer qu'un seul, celui du belge Vincent de Groof, le 9 juillet 1874, qui vint s'abattre dans une rue de Chelsea à bord d'une machine volante de son invention accrochée sous un ballon; des manifestations sportives aux dénouements heureux ceux-ci tels que les exploits d'Ernest Demuyter, qui, à partir de 1911, fut vainqueur à plusieurs reprises de la célèbre Coupe Grodon-Bennett. Qu'il s'agisse maintenant des premiers avions pilotés par Santos-Dumont, Henry Farman ou les frères Wright, des premiers vols de Gand de 1908, des semaines d'aviation



Alberto Santos-Dumont (1873-1932) (L'Aviation d'Ader et des temps héroïques, Pl. IX).



La mort de Vincent de Groof, le 9 juillet 1874. (Histoire de l'aéronautique, p. 112).

de Tournai et d'Anvers, de la quinzaine de Spa, en 1909, des meetings de Stockel, Ostende, Verviers, Liège, Mouscron, etc., en 1910, des manifestations en chaîne, jusqu'en 1914, où les premiers pilotes belges comme Pierre de Caters, Jan Olieslagers, Charles Van den Born, Joseph Christiaens, Joseph d'Hespel, Alfred Lanser, Fernand Lescart et bien d'autres firent la démonstration de la fiabilité du plus lourd que l'air.



Sur une plage belge, un printemps de 1915, un biplan d'observation - de style anglais - vient d'atterrir. (Histoire de l'aéronautique, p. 290).



L'aviateur Nicolas Kinet sur Farman. Il se tue à Stockel le 4 août 1910. (Chronique de la Belgique, p. 780).



L'aviateur Jan Olieslagers. (Chronique de la Belgique, p. 797).

Durant la Première Guerre mondiale, l'aviation belge, constituée par une escadrille spécialisée, en liaison avec les unités de terre, se distingua par la qualité de ses photographies aériennes. Son rôle ne

## AUTOMOBILES VIVINUS

# MOTEURS D'AVIATION

Les premiers fabriqués en série  
et adoptés par tous les grands aviateurs

### VENDUS DANS LE MONDE ENTIER

## COMPLET MÉCANIQUE S'ADAPTANT à TOUS LES APPAREILS

Vivinus, un des premiers moteurs d'avions construit en Belgique. (Supplément à l'Indépendance belge du 20 septembre 1909, p. 10).

s'est cependant pas limité à cette tâche, car, dans les missions de protection et d'attaque, les escadrilles belges de chasse surent aussi démontrer leur valeur : le témoignage en est donné par les nombreuses victoires d'André de Meulemeester, de Thieffry, d'Olieslagers et surtout celles de l'"as des as" Willy Coppens.

L'aviation civile va également ouvrir la route du transport aérien avec Thieffry, Roger et de Bruycker qui, du 12 février au 3 avril 1925, vont de Bruxelles à Léopoldville à bord

d'un trimoteur construit par la SABCA.

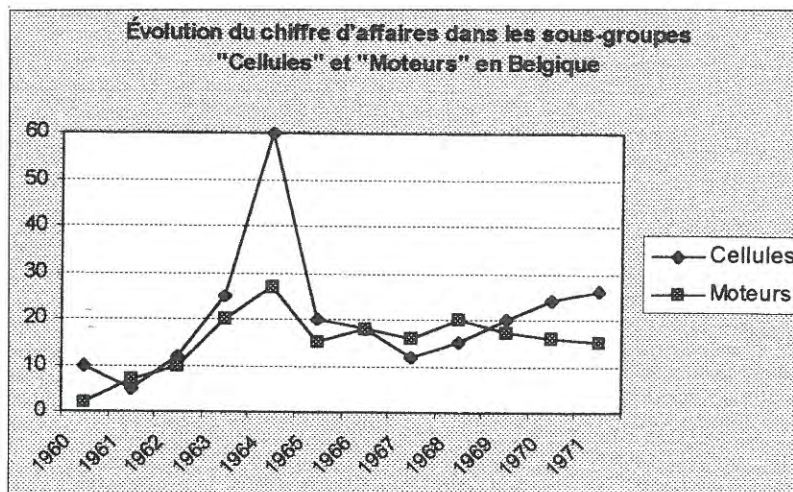
Un an plus tard, entre le 9 mars et le 12 avril 1926, les lieutenants Medaets et Coppens, avec le sergent Verhaegen, à bord d'un *Breguet-19* à moteur Hispano, couvrent en 14 étapes, à 195 km/h, les 18.000 kilomètres de la double liaison Bruxelles-Kinshasa par la vallée du Nil (Charles DOLLFUS & Henri BOUCHÉ, *Histoire de l'aéronautique*, Paris, L'Illustration, 1932, p. 402).

## Le programme industriel de l'aéronautique

La construction d'avions se répartit en trois secteurs industriels qui sont chacun une spécialité de l'activité aéronautique, qu'elle soit civile ou militaire :

1. La fabrication des structures de l'avion (fuselage, ailes, gouvernes, ...) se définit comme secteur de la "cellule". Il représente quelque 50 % du coût de construction d'un avion;
2. Le secteur des "moteurs" représente environ 20 % du coût total;
3. Système de vol, de navigation, de télécommunication, d'instrumentation, s'inscrivent dans le secteur des "équipements" et représentent environ 30 % du coût global de construction. Mais l'ajustement d'un avion militaire aux technologies actuelles peut coûter jusqu'à 50 % du prix total de l'appareil.

Sans avoir de production propre, les entreprises belges se partagent ces trois secteurs : la SONACA et la SABCA (le secteur "cellule"), La FN, Fabrique Nationale de Herstal (le secteur "moteurs"), et Philips & MBLE Associated (le secteur "équipements"). Les entreprises belges travaillent sous licence étrangère, en sous-traitance, ou encore en co-production avec d'autres pays. L'aéronautique procurant un bon rapport en investissement et en création d'emplois, les finances publiques s'y impliquent tout en faisant bénéficier une série de secteurs annexes de technologies de pointe.



En 1970, le sous-groupe "Cellule" est redevenu le premier domaine de l'aéronautique belge, suite à la prise de participation de la firme Dassault dans la société SABCA. (La construction aéronautique dans la CEE. Analyse sectorielle, p. 12).



Construction d'un avion : le fuselage dans lequel est encastré le plan central. (L'Aviation marchande, p. 18).



Construction d'un avion : le squelette de l'aile. Dans le prolongement de l'aileron, le volet d'intrados. (L'Aviation marchande, p. 18).

## Les industries wallonnes

### 1. La SONACA

La société Avions Fairey (filiale du groupe britannique Fairey) est fondée en août 1931. Elle devient SONACA (Société Nationale de Construction Aérospatiale) en 1978.

En 1931, il s'agissait de produire des avions de chasse *Fairey Firefly* (britanniques) pour équiper la Force aérienne belge. L'histoire de l'entreprise s'est illustrée par la fabrication de plusieurs grands types d'appareils : *Firefly*, *Fox*, *Hurricane* et *Hawker Hunter*. Dans les années soixante, la Belgique choisit de s'équiper du *Starfighter F 104*, passant ainsi de la génération des avions volant à Mach 1 à ceux atteignant Mach 2, offrant, de cette manière, de nouveaux débouchés pour l'entreprise.

En 1972, Fairey se lance également dans l'aéronautique civile en participant à la fabrication des bimoteurs *Islander* et les trimoteurs *Trislander*.

L'achat par la Belgique du chasseur américain *F 16* de la société texane General Dynamics provoque la chute de la S.A. Fairey qui est déclarée en faillite en 1977. Un an plus tard, les pouvoirs publics et le secteur privé, conscients de l'intérêt commun de maintenir un outil de production aéronautique aussi performant, créent ensemble la SONACA, entreprise mixte, dans laquelle les pouvoirs publics détiennent la moitié des actions (39,4 % pour la Région Wallonne et 10,6 % pour la SRIW (Société Régionale d'Investissement Wallonne), tandis que



L'usine Fairey des années trente. On peut y remarquer le témoignage de la construction de l'avion *Tipsy*. (Avions Fairey Gosselies & Sonaca : a *Tips of genie*).

le secteur privé détient l'autre moitié : la FN (24,4 %), SAIT Electronics (12,2 %), les ACEC (7,3 %), Cartonex (1,2 %) et la SABCA (4,9 %).

Avant sa liquidation, Fairey occupait 1.700 personnes, ramenées à 1.250 à la date de la faillite. Dans les années quatre-vingt, la SONACA en compte plus de 1.350 et participe à deux grands contrats aéronautiques du moment : le *F 16*, dans le domaine militaire, pour lequel l'entreprise de Gosselies fabrique des pièces de la dérive, du fuselage arrière (*aft fuse*), assemble les tabilisateur verticaux (*vertical stabilize box assembly detail parts*) et procède à l'assemblage final (hors moteur) de l'appareil. L'autre contrat, civil celui-là, relève du domaine de l'*Airbus*. L'entreprise devient maître d'œuvre industriel dans la part belge de la construction des

*Airbus A 310* et *A 320*. Elle assemble la partie mobile avant des ailes de l'*Airbus A 310*.

Cet élément est composé de trois volets (*slats*) et des rails en titane permettant la mobilité des *slats* (*slatracks*), ceux-ci étant construits par ASCO (Zaventem). La SONACA ajoute à cet ensemble la pièce *Krüger*, fabriquée par la SABCA, ainsi que le carénage de cette dernière (*fillet fairing*). La fabrication est identique pour l'*Airbus A 320*, à deux exceptions près : la pièce *Krüger* disparaît, mais en compensation, la Belgique est chargée de la fabrication des crémaillères des *slatracks*.

(A suivre...)

Jacques MAYNÉ

Art & Histoire de la région de Wavre



L'*Airbus Industrie A 310* possède un fuselage plus court que le *A 300* et une aile de technologie plus avancée conçue par *British Aerospace*. (Chronique de l'aviation, p. 794).

# "PASSPORT" POUR FRAMERIES

### Mots de PASS

Le ciel était plombé lorsque j'ai découvert le site du charbonnage désaffecté du Crachet-Picquery, à Frameries. Et, battu par les vents, le parking où je laissais ma voiture n'avait vraiment rien de rieur, à l'ombre de l'immense terril. Pour tout dire, désaffecté, le lieu semblait l'être vraiment. Mais le temps de remonter un peu le col de ma veste, j'ai entendu des cris, des rires d'enfants. Mon impression première n'était donc pas la bonne : l'endroit connaissait la plus belle des destinées pour un vieux charbonnage : il renaissait littéralement de ses cendres, et vivait bel et bien.

Premier contact avec le Parc d'aventures scientifiques proprement dit, une immense passerelle fichée à l'avant de l'ancien site industriel, une passerelle futuriste à souhait. L'impression de me retrouver dans un immense couloir d'aéroport : parois métalliques, tapis roulants, et guichets à l'allure de grands portiques de sécurité.

"En réalité, cette rampe de 210 mètres a été aménagée par l'architecte Jean Nouvel, lauréat du concours européen, en lieu et place du trajet qu'effectuaient les chariots vers le triage-lavoir". Françoise Lardenoy, l'attachée de presse du Pass qui m'accompagne pour la visite, est intarissable sur le travail architectural effectué. "La passerelle, c'est l'idée forte de Jean Nouvel, le trait d'union symbolique entre tous les espaces du site". Il est vrai qu'elle mène aussi bien au Belvédère qu'à la Salle des machines, ou au Chapiteau des expositions. "Et puis, la pass'erelle, c'est la première opportunité de jouer sur le mot de Pass..."

Des jeux de mots, le sigle du site en permet à la pelle. PASSion des Sciences, PASSage des enfants, PASSport vers le futur, "A Frameries, on se surPASSe", etc. Au fait, pourquoi ce double "S", alors que l'abréviation du Parc des Aventures Scientifiques tenait en trois lettres seulement ? Parce que l'acronyme "PAS" sonnait trop comme une négation, une interdiction ?

"Pas du tout !", rétorque le directeur du site, Jean-Marc Providence. La moustache en bataille, la prune noire où l'on décèle vite une pointe d'ironie. "On aurait très bien pu jouer sur le PAS à franchir vers le futur, etc. Mais on voulait insister sur le pluriel, les diverses sciences entre lesquelles on souhaite, précisément, établir une PASSerelle". Et le directeur de renchérir : "Ce qui pose problème dans l'enseignement des sciences à l'école, ce n'est pas tellement le manque de moyens, c'est que chaque discipline est cloisonnée. On ne met pas assez en évidence les liens qui unissent, intimement, la chimie et la biologie, la médecine et la physique... Et puis, il y a trop souvent rupture avec la vie, tout simplement. Une liaison généralement inexistante avec la réalité. La théorie, pour la théorie. Ici, tout est imbriqué. Le deuxième "S", ce pourrait être celui de "société", au fait. Avec la foule de questions que pose l'évolution de la société, tirillée entre consommation et civisme. Un exemple : le corps humain, les sports, les maladies, on voit évidemment les problèmes éthiques qui en découlent. Autant en parler".

Le leit-motiv accueille d'ailleurs le visiteur dès les bornes interactives situées à l'entrée, pour faire patienter les groupes que les organisateurs espèrent évidemment nombreux. "Découvrir pourquoi et comment le monde change. Comment fonctionne le scanner du médecin. Les code-barres dans les grandes surfaces. Le rôle de l'EPO dans le sport..."

Il faut reconnaître que l'ensemble des espaces proposées a été bien conçu. La première salle vous emmène dans le passé charbonnier du lieu, avec des flashes, des images fugitives, des objets symboliques, des documents d'époque... "Mais ce n'est pas un musée de la mine, précise



Borne d'accueil interactive dans la Pass'erelle © Bruno Balsama.

Françoise Lardenoy. Il s'agissait simplement de ne pas faire l'impasse, pardon, l'imPASSE, sur l'exploitation minière, l'immigration, la mémoire du lieu, des hommes qui y ont travaillé, parfois très jeunes... Et puis, le charbonnage du Crachet a toujours été un lieu de recherche, de mise au point de technologies nouvelles... Il aurait donc été dommage de ne pas conserver ce lien avec les sciences actuelles". Et Jean-Marc Providence d'ajouter : "La commémoration ? Il faut se demander pour QUOI faire... Le souvenir pour le souvenir, cela ne mène pas loin. Ce qu'il faut, c'est faire revivre un lieu, en faire un point de synthèse, de réconciliation, faire se frotter hier et demain..."

### Dans les entrailles du charbonnage

D'ailleurs, notre visite-éclair nous emmène déjà dans les tréfonds du charbonnage. Au bout d'un labyrinthe de béton qui résonne encore, - installation stéréophonique aidant - du bruit des berlines de charbon, nous nous trouvons dans les entrailles de la salle des machines, dévolue actuellement à une exposition intitulée "Corps à corps". A l'évidence, les enfants présents ce jour-là s'en donnent à cœur joir au gré des diverses expériences, des divers tableaux consacrés à l'anatomie humaine. Vient ensuite la visite d'un véritable studio de télévision, ou l'espace consacré aux sports. Animations proposées à un rythme soutenu car, l'expérience de Jean-Marc Providence y a veillé, les petits films projetés, par exemple, ne peuvent dépasser la dizaine de minutes.

En fait d'expérience, le directeur peut, il est vrai, en remonter. Il a présidé aux destinées d'un nombre impressionnant de musées et d'expositions, dont l'habillage, et même la conception, s'en sont trouvés bouleversés. Ce docteur en Sciences Sociales n'a-t-il pas, par exemple, dirigé la Cité des Sciences et de l'Industrie de la Villette ? Une fameuse référence tout de même... Au point que l'on pourrait même se demander ce qui l'a séduit dans le projet henruyer.

"C'est, confie-t-il, la demande sociale très forte qu'il a ressentie dans cette région en friche, en déshérence. Il s'agissait de tenter de recoller les morceaux d'une histoire éclatée, après une rupture de plus de 30 ans". Pour rappel, le charbonnage avait définitivement fermé ses portes en 1961 déjà.



*Pour préparer les générations de demain © S. Rovenne.*

### Frustration ou tremplin ?

Mais j'en reviens au contact avec le monde enseignant. Devant la débauche de matériel didactique, d'expériences ludiques que le Parc propose, n'y a-t-il pas danger de provoquer une certaine frustration chez les professeurs, habitués à une toute autre austérité, dans leurs établissements scolaires ? "Ce n'est pas ainsi qu'il faut voir les choses, assure M. Providence. "Pour les écoles, pour les enseignants, le PASS doit constituer un tremplin, grâce aux dossiers que nous mettons à leur disposition pour poursuivre le travail en classe. Les professeurs auront toujours à restructurer l'apprentissage. Entre eux et nous, ce doit être la complémentarité".

Cela dit, le PASS aura, effectivement, bénéficié d'un soutien financier considérable. Pas moins de 840 millions pour sa mise en activité, à charge pour moitié de la Région Wallonne, et pour moitié de l'Union Européenne, dans le cadre de l'Objectif 1 pour le Hainaut. De quoi faire blêmir de jalousie tous les autres directeurs de sites industriels réaffectés. Un immense enjeu donc, et une fameuse responsabilité. Le PASS doit impérativement réussir son pari.



*Vue du Parc d'Aventures scientifiques © S. Rovenne.*



“Mais notre première réussite est sans doute d’avoir mis au travail quelque 70 personnes, dont les 4/5 viennent du coin, et qui, dans une proportion similaire, étaient à la recherche d’un emploi. Deux d’entre eux seulement avaient une expérience en muséologie, il a fallu les former, et les premiers mois d’exploitation semblent très positifs. Le personnel est jeune, motivé, il a le souci d’évoluer en même temps que l’entreprise. On a prévu une prime d’intéressement aux bénéficiaires. Ce qui est d’ailleurs tout relatif, puisque nous sommes une société coopérative à finalité sociale, le but est donc d’atteindre un équilibre financier, pas davantage”.

### **Echec ou succès ?**

Et la réponse du public ? “Il est trop tôt pour donner une réponse définitive, répond Mme Lardenoy. La période estivale ne sera d’ailleurs pas un moment fort, pour nous. Nous misons en bonne partie sur un public scolaire. Mais un millier d’enfants et d’adultes par jour, c’est un objectif raisonnable”.

A vrai dire, le jour de ma visite, dernier vendredi de l’année scolaire, l’objectif était atteint, et les vingt-cinq animateurs du PASS semblaient ne plus savoir où donner de la tête. Tout au long du parcours, ma guide ramassera d’ailleurs les canettes de jus d’orange abandonnées ça et là, parfois renversées à même un équipement. Et elle en profitera pour noter les appareillages mis hors d’usage par un public trop turbulent. Une dizaine de techniciens s’affairent sans arrêt, pour par exemple, ce jour-là, remettre en fonctionnement l’ascenseur panoramique, victime d’un usage malencontreux. “Il y a un problème

de discipline, d’encadrement de la part des professeurs, parfois c’en est décourageant”.

L’état du matériel après quelques mois d’exploitation permettait même à un journal de titrer : “Frameries, mauvaise PASS ?” (La Dernière Heure, 22 août). “Ce qui est difficile à gérer, poursuit Mme Lardenoy, c’est lorsque le public est trop homogène, trop d’enfants du même âge s’intéressant aux mêmes activités. Un millier de visiteurs de tous les âges, dont une partie peut évoluer de façon autonome, c’est beaucoup plus facile à répartir harmonieusement sur le site”.

Alors, succès ou échec ? Fin décembre, on atteignait les 140.000 visiteurs, après 8 mois d’ouverture, chiffre nettement inférieur aux prévisions. Il est vrai que le spot télévisé diffusé pour l’ouverture du Parc n’avait guère été représentatif, ni fort alléchant, ayant été réalisé et tourné avant même que le moindre matériel ne soit installé. Il faudra donc attendre quelque peu pour juger de la réussite de l’entreprise. D’autant qu’il reste au PASS à trouver le financement pour mettre en place les divers projets en souffrance, parmi lesquels la réaffectation de l’ancien silo en restaurant digne de ce nom. Et puis il y a - principe de base dans un complexe d’une telle envergure -, la nécessaire rotation des expositions, le renouvellement régulier des attractions. Bref, l’ambitieux défi du PASS est encore au milieu du gué. On ne peut que lui souhaiter de transformer victorieusement l’essai, ne serait-ce qu’au regard de l’impressionnant financement public qui y a été consacré.

Jean-Paul DUBOIS



Le châssis à molette du site du “Crachet” à Frameries. © E. Wautry.

## PUBLICATIONS

□ Henry ROBERTS, **Des habitations des classes ouvrières. Leur composition et leur construction avec l'essentiel d'une habitation salubre.** Édition revue et augmentée de 1867. Introduction, traduction de l'anglais et notes par Micheál BROWNE. (Collection "Les Introuvables"). Paris, Éditions L'Harmattan, 1998. 24 x 15,5 cm, LX-151 p., ill. n/bl. FRF( non indiqué). ISBN 2-7384-7192-7.

Voici — disons-le d'emblée — la traduction d'un texte de référence, qui constitue un outil de travail incontournable.

L'ouvrage de l'architecte anglais Henry Roberts (1803-1876) *The Dwellings of the Labouring Classes. Their Arrangement and Construction* fut publié pour la première fois à Londres en 1850. Dès sa parution, ce traité rencontra un certain succès auprès des milieux réformateurs autant en Grande-Bretagne que sur le Continent. La première édition fut traduite en français et publiée à Paris en 1850 même par ordre du président de la République, le prince Napoléon. En 1850 encore, un abrégé parut en langue allemande dans la revue *Allgemeine Bauzeitung*. En 1852, une autre traduction fut publiée à Potsdam et des extraits parurent dans la *North American Review*. La réussite de la première publication fut à l'origine de plusieurs éditions anglaises successives. La dernière édition, parue à Londres en 1867, fut largement augmentée et rassemblait les principaux écrits de l'auteur, constituant ainsi "un exposé exhaustif de l'œuvre de l'architecte anglais pour une réforme domestique" (p. VII).

L'ouvrage sous recension comprend trois parties. La pre-

mière partie, "Les habitations des classes ouvrières" (p. 1-28), est une conférence donnée par Henry Roberts à l'*Institute of British Architects* le 21 janvier 1850. Elle présente principalement son œuvre en tant qu'architecte honoraire à titre bénévole d'une société fondée à Londres en 1844 et visant à l'amélioration de la condition des classes ouvrières; cette société était unie à une société préexistante, créée à Londres en 1830 dans le but de procurer des lopins de terre aux ouvriers. Cette conférence expose essentiellement les premiers projets de l'architecte pour des habitations rurales et des habitations urbaines modèles. "Elle se caractérise surtout (...) par l'élaboration de techniques combinatoires et par l'attention prêtée aux questions d'hygiène et de construction" (p. VIII).

Les deux parties suivantes sont des conférences données également à l'*Institute of British Architects* douze ans plus tard, le 20 janvier 1862, alors qu'Henry Roberts réside le plus souvent en Italie depuis 1853. La deuxième partie, "L'essentiel d'une habitation salubre" (p. 29-44), complète le premier écrit par une recherche sanitaire et technique détaillée. On y expose une définition précise du concept de "minimum provision" (logement minimum). "Cette formulation d'une norme de l'habitation ouvrière constitue sans doute une contribution majeure d'Henry Roberts à la réforme domestique" (*ibid.*). La troisième partie, "Les bénéfices d'une habitation salubre étendus à la population ouvrière" (p. 45-66), concerne l'adoption de mesures visant à diffuser la réforme entreprise. "En dénonçant les abus des propriétaires, l'auteur remet en cause le trop grand respect du droit de propriété et requiert l'intervention

du gouvernement". Dans cette partie, Roberts fait aussi état de ses visites de logements ouvriers et de sa participation à certains congrès d'hygiène, de bienfaisance et de sciences sociales s'étant tenus dans différentes villes d'Europe occidentale de 1852 à 1864 (cf. note 2, p. VIII).

Enfin, ce volume se termine par un copieux "Appendice" (p. 67-129) constitué d'un choix d'articles et de nombreux documents d'un intérêt historique certain sur les premiers développements du mouvement pour une réforme domestique (statistiques socio-économiques, plans et modèles de différents types de maisons ouvrières, de "*houses for families*", relevés des métiers et professions de certains locataires, règlements des garnis pour ouvriers, etc.); par une bibliographie inédite (p. 131-138 : écrits d'Henry Roberts; sources citées par l'auteur dans ses différents écrits; liste des archives relatives à la *Labourers' Friend Society* et à la *Society for Improving the Condition of the Labouring Classes* [archives conservées aux *London Metropolitan Archives*] qui ont servi ici à l'étude de ces "Sociétés"); enfin, par une "Chronologie biographique" d'Henry Roberts (p. 139-142). En plus de l'indispensable Index des noms de personnes, de lieux, d'associations et autres sociétés (p. 143-151), une Table des matières très détaillée donne une rapide et excellente vue d'ensemble des trois parties précitées de l'ouvrage.

Remarquablement et amplement introduit par Micheál Browne (p. VI-LX), dont les propos dépassent le simple cadre britannique et le milieu du 19<sup>e</sup> siècle, le travail d'Henry Roberts s'avère l'un des témoignages majeurs de la transformation économique et sociale

du logement ouvrier au cours de la révolution industrielle. Il mérite une lecture très attentive, d'autant plus que l'œuvre d'Henry Roberts est restée trop longtemps méconnue.

Jean-Pierre HENDRICKX

### □ Industrialisation et société en Europe occidentale (1880-1970) : nouveaux aperçus,

sous la direction de Dominique BARJOT et Éric BUSSIÈRE = *Histoire, Économie et Société*, t. 17 (1998), n°1, p. 5-211. FRF 160. ISBN 2-7181-9149-X.

Le présent numéro de la revue *Histoire, Économie et Société* [Paris] se fixe pour objectif de livrer à la communauté scientifique — mais aussi aux étudiants des concours de l'Agrégation et du CAPES — quelques-uns des travaux récents ayant le plus contribué à renouveler les perspectives historiographiques concernant l'industrialisation et les sociétés en Europe occidentale du début des années 1880 à la fin des années 1960. Sont ainsi successivement abordées les tendances de fond de l'emploi industriel, l'émergence de la consommation de masse, au travers de l'exemple de quelques-unes des industries-clefs de la seconde révolution industrielle ainsi que du thème, dominant pendant les années 1880 à 1970, de la rationalisation industrielle, enfin les implications sociales de l'industrialisation, tant du côté de la catégorie montante des employés que de celui des chefs d'entreprises, propriétaires ou salariés. Présentons rapidement le contenu des neuf articles — tous essentiels — qui alimentent ici ces propos.

Dans *Le changement structurel de l'emploi en Europe aux XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles* (p. 13-37), Hartmut KAELBLE montre que la structure de l'emploi n'a

évolué qu'en Europe seule — et non pas dans les sociétés extra-européennes — relativisant par là le schéma décrit par des auteurs comme Jean Fournastié ou Colin Clarke qui ont popularisé l'idée selon laquelle, au cours du processus d'industrialisation, tous les pays suivraient les mêmes étapes, celles d'une société axée principalement sur l'emploi agricole passant ensuite à une société dominée par l'emploi industriel jusqu'au milieu des années 1950, puis à une société à prépondérance tertiaire dans la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle. Kaelble montre en particulier que cette seconde phase n'existe qu'en Europe. Durant cette phase, la prédominance de l'industrie s'expliquerait par une forte demande de main-d'œuvre industrielle, liée à la vocation exportatrice de l'industrie de l'Europe occidentale ainsi qu'à des normes de consommation spécifiques induisant une demande de biens à fort contenu de main-d'œuvre. Pour Kaelble toujours, "ce changement structurel s'est étalé sur près de deux siècles. Il est lié à une conception propre à l'Europe à l'égard du travail : en découlent la recherche des vacances ou de la réduction du temps de travail comme le modèle bourgeois d'une femme chargée exclusivement des activités domestiques".

Avec Raymond G. STOKES, *La reconstruction de l'industrie chimique européenne après la Deuxième Guerre mondiale* (p. 39-47), nous passons à l'émergence de la consommation de masse. L'auteur nous explique pourquoi, tout de suite après le second conflit mondial, il n'était "ni souhaitable ni possible" pour l'industrie chimique européenne de revenir au statu quo de l'avant-guerre. Après 1945, la "reconstruction" était beaucoup moins urgente que la "nouvelle

construction". Il fallait remanier de fond en comble cette industrie, et ceci dans le cadre de trois changements décisifs : 1) la fin de la prédominance précédente de l'industrie chimique allemande; 2) l'apparition d'une nouvelle technologie et de nouveaux produits, notamment dans les domaines des fibres artificielles, des thermoplastiques, des substances agrochimiques et, d'une manière plus générale, celui des produits pétrochimiques; 3) la nouvelle position prédominante de l'industrie chimique américaine. Ni les changements ni le remaniement ne se réalisèrent dans leur plénitude durant les années 1945-1949. Cependant, les fondations de la croissance de l'après-guerre et de l'adaptation "institutionnelle" de cette industrie chimique se trouvèrent posées aussitôt après le conflit.

Cette réorientation apparaît bien nette dans la pharmacie, étudiée par Sophie CHAUVÉAU : *Entreprises et marchés du médicament en Europe occidentale des années 1880 à la fin des années 1960* (p. 49-81). Née au 19<sup>e</sup> siècle, l'industrie pharmaceutique est considérée comme l'un des secteurs phares de la seconde révolution industrielle. Entre 1830 et 1880 se multiplient les fabriques de drogues, d'alcaloïdes puis de spécialités. Le médicament commence à se standardiser. Cette évolution s'accélère entre 1880 et la fin de la Première Guerre mondiale grâce aux progrès de la chimie organique, aux travaux de Pasteur et au perfectionnement des techniques de fabrication. La demande de médicaments est stimulée par la croissance de la population urbaine, elle est aussi entretenue par le recours à la publicité. Dès l'entre-deux-guerres, la recherche devient le support de l'activité des entreprises pharmaceutiques et fait de

l'industrie pharmaceutique une activité "science-based". L'accès aux soins commence également à se démocratiser avec l'élargissement des systèmes de protection sociale. A partir des années 1950, l'essor de l'industrie pharmaceutique repose sur la multiplication des innovations et la croissance des marchés. Les premières multinationales apparaissent et "la demande de santé commence à évoluer vers une demande de bien-être". Enfin, le développement de l'industrie pharmaceutique et celui de ses marchés en Europe occidentale sont exemplaires des transformations induites par le rôle croissant de la science et des interventions de l'État. L'article de Sophie Chauveau répond excellemment à la question essentielle de savoir comment l'industrie pharmaceutique et ses marchés se sont structurés au cours de la période envisagée; il montre aussi en quoi cette activité est exemplaire des mutations économiques et sociales contemporaines et en quoi elle est aussi originale.

Le secteur du caoutchouc illustre également les bouleversements liés à la seconde industrialisation, comme le montre Lionel DUMOND : **Un cas de modernisation industrielle précoce : l'industrie française du caoutchouc (1880-1970)** (p. 83-100). Vers 1880, l'industrie du caoutchouc présente des caractères typiques des industries françaises de la première industrialisation : "elle réalise dans des structures peu concentrées une production diversifiée largement tournée vers les articles de mode destinés à l'exportation". Mais le développement de ses fabrications de pneumatiques automobiles va conduire à une modernisation précoce de ses structures de production. Après 1900, l'essor de ce nouvel objet tech-

nique s'effectue dans le cadre de firmes — Hutchinson, Bergougnan, ... mais surtout Michelin — qui deviennent rapidement de grandes entreprises modernes. Elles s'orientent dans l'entre-deux-guerres vers d'autres articles de caoutchouc. Dès les années trente, une poignée d'entre elles, composée d'entreprises proprement nationales et de filiales de grandes firmes étrangères, contrôlent en effet les trois quarts de la production totale du secteur. En définitive, "avec le pneumatique, la logique du marché, qui prévaut pour expliquer les structures de l'activité en 1880, cède la place au processus de transformation technique de la production et au mécanisme du développement de la grande entreprise moderne".

Michelin, justement, s'est trouvé aux avant-postes de la rationalisation, comme le souligne entre autres Aimée MOUTET : **La rationalisation dans l'industrie française : une réponse aux problèmes de la seconde industrialisation ou l'invention de la consommation de masse ?** (p. 101-117). La rationalisation de la production est à considérer ici comme "une adaptation des usines aux caractères nouveaux de l'industrie issus de la seconde industrialisation". Le but était d'obtenir une fabrication en flux continu même et surtout dans les industries qui ne s'y prêtaient pas par nature, comme les constructions mécaniques. Cette rationalisation française s'est constituée à partir des expériences propres à l'Europe aux environs des années 1880, avant d'intégrer, à partir de et grâce à la Première Guerre mondiale, les méthodes américaines qu'étaient le taylorisme et le fordisme. C'est après le second conflit mondial, au cours des "trente glorieuses",

que l'industrie européenne a fait un pas de plus, et ajouté à une production de masse une consommation de masse des produits des nouvelles industries, en commençant par l'automobile. Ce nouveau système d'organisation a — comme on le sait — bouleversé, dès l'entre-deux-guerres, la condition professionnelle des ouvriers.

Cette émergence de la consommation de masse, cette rationalisation au sein de l'entreprise industrielle sont — comme le disent dans l'Introduction (p. 5-11) à ce recueil d'articles les deux éditeurs scientifiques — "corrélatives de l'affirmation des classes moyennes. Celle-ci sous-tend l'inflexion du processus d'industrialisation à partir des années 1880". Le rôle central de cette catégorie sociale est bien mis en évidence par Jean-Pierre WILLIOT dans **Un monde à part au cœur de la grande entreprise : le cas des employés du gaz à Paris dans la seconde moitié du XIX<sup>e</sup> siècle** (p. 119-138). Les employés de la Compagnie Parisienne du Gaz constituent en effet "un bon champ d'étude d'un groupe social en formation" dès les années 1855-1865. La croissance de leur nombre fut associée au développement de l'entreprise. Fortement hiérarchisée, cette société est caractéristique de la grande entreprise multifonctionnelle. Malgré la durée de la concession, le recrutement des agents fut tardivement homogénéisé. Le travail était pourtant peu diversifié, basé sur la compilation des données et le suivi de l'exploitation, toutes occupations qui privilégiaient l'écrit et la fonction de copiste. En revanche, très tôt, un statut apparut, "sans être formalisé", par l'octroi de privilèges sociaux et la distinction évidente avec la précarité ouvrière. Mais cette

œuvre, destinée à conserver le personnel, n'empêcha pas à la fin du siècle la revendication d'un véritable statut.

La synthèse proposée par Youssef CASSIS, **Grand patronat et performances économiques : l'Allemagne, l'Angleterre et la France au XX<sup>e</sup> siècle** (p. 139-156), indique finement que le rôle du grand patronat dans la croissance industrielle de l'Europe reste une question clé de l'histoire des entreprises et plus généralement de l'histoire économique, mais ce rôle est cependant difficile à définir. Concrètement, l'auteur établit une comparaison portant sur trois mesures de la qualité de la gestion des entreprises : persistance du contrôle familial, niveaux et types de formation des dirigeants, expérience professionnelle et filières d'accès aux fonctions dirigeantes. Cet article réfute l'opinion largement répandue de la supériorité du "modèle allemand" et remet en question la validité de l'approche des entreprises en termes de "culture nationale".

Résumons, pour suivre, la contribution d'Isabelle LESCENT-GILES, **Les élites industrielles britanniques, 1880-1970** (p. 157-188). Ces élites industrielles s'intègrent progressivement à l'*establishment* britannique entre 1880 et 1914, "portées par le poids des entreprises plus que par l'importance de leurs fortunes personnelles". Dans l'entre-deux-guerres, elles s'ancrent dans l'*Establishment* en dépit de la professionnalisation des chefs d'entreprise et de l'élargissement de leur recrutement au profit des classes moyennes, "sans abandonner les valeurs entrepreneuriales au profit de valeurs aristocratiques. Il y a rapprochement des modes de vie et des valeurs des différentes composantes de l'élite". La situation d'après 1945 reste

inchangée. "L'évaluation de la qualité du management britannique à travers son niveau d'éducation, le contenu de ses études, sa formation professionnelle et ses idées managériales suggèrent qu'elle est au moins équivalente à celle des autres patrons européens des années 1880-1970 et qu'elle ne démérite pas par rapport aux pionniers de la révolution industrielle". Enfin, l'analyse de son action à la tête des grandes entreprises indique bien qu'il faut réhabiliter en partie le patronat britannique de la seconde industrialisation des années 1880 à 1914.

On s'en voudrait, pour terminer, de ne pas dire tout le bien qu'il faut penser de l'article du professeur à l'Université Libre de Bruxelles Ginette KURGAN-VAN HENTENRYK, **Le patronat en Belgique (1880-1960)** (p. 189-211). Après une présentation de l'historiographie et de la représentation du patronat en Belgique de 1880 à 1960, Mme Kurgan remet en cause certains clichés persistant dans la littérature scientifique et dans les médias en soulignant la diversité du monde patronal et le mythe du *self-made man*. De plus, afin de dépasser une étude purement économique du chef d'entreprise, les aspects sociaux, culturels et politiques de la personnalité des patrons sont ici finement analysés et font ressortir la richesse d'une approche globale du milieu patronal belge. En nous mettant en garde contre toute approche trop déterministe des évolutions de la sociologie du grand patronat belge, Mme Kurgan ramène ainsi à sa véritable place le rôle des élites industrielles.

J.-P. Hx

□ **Les Wallons à l'étranger, hier et aujourd'hui.** (Collection "Études et documents" [de l'Institut Jules Destrée]). Charleroi, Institut Jules Destrée, 2000. 27,5 x 21,5 cm, 296 p., ill. en coul. et en n/bl. BEF 1.350. ISBN 2-87035-016-3.

Hier et aujourd'hui, les Wallons n'ont jamais hésité à parcourir le monde pour exporter leur savoir-faire. Pays de fer et de houille, figure de proue de la révolution industrielle, la Wallonie ne pouvait qu'exporter ses talents, qui contribuèrent, ici et là, au développement économique de nombreux pays. Citons la Suède, la Russie, la Chine, l'Égypte, les États-Unis, le Chili, le Maroc, le Congo...

La première édition de l'ouvrage de prestige, luxueusement illustré, qui retient ici notre attention parut en mars 1999 en édition bilingue anglais-français. Elle fut conçue, nous dit (p. 13) Philippe DESTATTE, le directeur de l'Institut Jules Destrée, pour répondre à la demande de l'Agence wallonne de l'Exportation (AWEX) "qui souhaitait disposer d'un outil de présentation adéquat de la Wallonie, de ses qualités technologiques et économiques ainsi que de son rayonnement international".

Pour la réalisation de cette nouvelle édition du volume, une double réflexion a été mise en œuvre portant sur la présence wallonne dans le monde depuis plus de cinq siècles. D'une part, des personnalités scientifiques issues des diverses institutions universitaires qui font la richesse intellectuelle de la Wallonie ont mis en exergue la propension des savants, des techniciens, des ouvriers spécialisés et des capitaines d'industrie wallons à se lancer au cours des temps sur les routes de la planète. Sont tout spéciale-

ment mis en évidence ici les ingrédients qui ont engendré jadis de grandes réussites industrielles et commerciales. Mais, d'autre part, les Wallons de cette fin de millénaire réussissent à leur tour ce que leurs aînés ont réalisé avec succès. Ainsi, les chefs d'entreprises d'aujourd'hui suivent le chemin tracé par les ingénieurs et les artistes d'hier. Plusieurs acteurs et observateurs des initiatives publiques et privées wallonnes dans le monde ont également précisé dans ces pages les ambitions et les actions concrètes menées par les opérateurs régionaux ou para-régionaux pour ouvrir la Wallonie sur le plan international et assurer la présence institutionnelle et commerciale de la Région wallonne sur les cinq continents.

Voici le plan détaillé de ce livre important : "Les relations internationales de la Région wallonne" par Philippe SUINEN (p. 15-54); "Des Wallons à travers l'Europe : l'exportation d'un savoir-faire (XIV<sup>e</sup>-XVI<sup>e</sup> siècles)" par Michel DORBAN (p. 55-65); "Le flux protestant au XVI<sup>e</sup> siècle" par Philippe DENIS (p. 67-75); "Jean Curtius" par Bruno DEMOULIN (p. 77-83); "De Curtius à de Geer, de l'Espagne à la Suède" par Paul SERVAIS (p. 85-94); "La machine de Marly et les savoirs techniques en Wallonie au XVII<sup>e</sup> siècle" par Robert HALLEUX (p. 95-107); "Les migrations des hommes et des capitaux aux origines de la révolution industrielle" par Michel ORIS (p. 109-125); "John Cockerill" par le même (p. 127-133); "Capitalistes et ingénieurs à la conquête d'horizons nouveaux : de l'Europe aux continents lointains" par Ginette KURGAN-VAN HENTENRYK (p. 135-155); "Édouard Empain" par Michel ORIS (p. 157-164); "Jean Jadot" par Ginette KURGAN-

VAN HENTENRYK (p. 165-170); "Edgard Frankignoul" par la même (p. 171-175); "Ernest Solvay" par Jean-Jacques HEIRWEGH (p. 177-182); "Zénobe Gramme" par Philippe TOMSIN (p. 183-188); "Étienne Lenoir" par Jean-François POTELLE (p. 189-193); "Georges Nagelmackers" par Nicole CAULIER-MATHY (p. 195-202); "Raoul Warocqué" par Maurice VAN DEN EYNDE (p. 203-207); "Émile Fourcault" par Jean-Louis DELAET (p. 209-213); "Les Wallons d'Amérique du Nord" par Serge JAUMAIN (p. 215-227); "Les prix Nobel wallons" par Jean-François POTELLE (p. 229-237); "Le rayonnement international des universités wallonnes" par Arthur BODSON (p. 239-249); "Réussite d'entrepreneurs wallons d'aujourd'hui : Dominique Collinet [Carmeuse], Guy du Bois [Spadel], Albert Frère [homme d'affaires], Michel Hahn [industrie : Magotteaux International SA], Georges Jacobs [chimie], Daniel Janssen [groupe Solvay], Yves Jongen [domaine des cyclotrons], Jean Stéphane [secteur des soins de santé]" par Martine MAEL-SCHALCK et Jacques VANDENBROUCKE (p. 251-283); enfin, "Les exportations wallonnes, facteur de dynamisme économique" par Alain LESAGE (p. 285-291).

A la lecture des lignes qui précèdent, notamment du plan détaillé, on aura compris que nous n'avons pas affaire ici à un ouvrage dont le but est de traiter du patrimoine industriel wallon; néanmoins — mis à part les derniers paragraphes (parfois fort apologétiques !) sur les entrepreneurs contemporains qui ont "réussi" — on glanera dans ce travail de nombreux renseignements relatifs à notre discipline, par exemple sur les pionniers de l'industrie wallonne et leurs continuateurs, sur les procédés

techniques mis en œuvre au cours des temps dans les différentes réalisations industrielles (v.g. l'article sur la machine de Marly), sur les caractéristiques et les causes de "l'exportation" précoce de la révolution industrielle et surtout de la proto-industrialisation wallonne, sur les rapports entre la finance et l'industrie, ... Au total, un "panel" de contributions, en général assez brèves mais très bien pensées, dont beaucoup ressortissent quand même à l'histoire de notre patrimoine industriel, ... par la tangente dans certains cas, de manière plus rapprochée encore dans d'autres cas. Le tout est en plus rehaussé par une iconographie très abondante et somptueuse, et par une présentation typographique du meilleur goût qui invite à une lecture attentive. — Nous aurions aimé être mieux informé sur l'utilité ici de l'article concernant "Le flux protestant au XVI<sup>e</sup> siècle" (signalé plus haut). Autre regret, certains textes se terminent par d'excellentes indications bibliographiques, d'autres par une bibliographie sommaire, d'autres enfin sont dépourvus de ce genre de renseignements essentiels. Dommage, surtout pour le public cultivé auquel est destinée en priorité cette synthèse sur *Les Wallons à l'étranger...*

J.-P. Hx

# L'ÈRE DU FER EN LUXEMBOURG. XV<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> SIÈCLES

Marcel BOURGUIGNON (1902-1971)

*Etudes relatives à l'ancienne sidérurgie et à d'autres industries au Luxembourg*, éditées et présentées par Pierre HANNICK et Jean-Claude MULLER. Luxembourg-Arlon Les Amis de l'Histoire et Institut archéologique du Luxembourg, 1999, 720 p. 1495 Bef.

Cette publication a été réalisée pour rendre hommage à Marcel Bourguignon, ancien archviste de l'Etat à Arlon, ancien président de l'Institut archéologique du Luxembourg et historien de l'ancienne sidérurgie du Luxembourg. On y trouve tout d'abord la liste des publications de Marcel Bourguignon, une réflexion synthétique sur son œuvre et une orientation bibliographie très complète sur la sidérurgie luxembourgeoise et son histoire. La suite de l'ouvrage reprend divers articles et conférences de Marcel Bourguignon groupés par sujet et devenus souvent introuvables de nos jours.

## **La terre et le territoire luxembourgeois :**

Les droits d'usage dans le Luxembourg. L'application du traité des Limites du 16 mai 1769 dans les prévôtés d'Arlon et de Virton. Les limites de la Province de Luxembourg en Belgique. Le passé luxembourgeois. Le territoire luxembourgeois.

## **Le sol luxembourgeois, son fer et ses hommes :**

La sidérurgie, industrie commune des pays d'entre Meuse et Rhin. Henri Henriquez, maître de forges et fermier général (1672-1730). La correspondance de dom Nicolas Spirlet aux Archives de l'Etat à Arlon. Un grand capitaine d'industrie : Victor Tesch. Les origines des Chemins de Fer Luxembourgeois. Métallurgistes luxembourgeois, forges et fenderies de l'ancien quartier allemand du duché de Luxembourg. Financement, mentalités et ascension sociale dans le milieu sidérurgique luxembourgeois (XVI<sup>e</sup>-XIX<sup>e</sup> siècles). Les forges et les sidérurgistes de l'Ancien Luxembourg illustrés par l'image.

## **Monographies de forges luxembourgeoises :**

Arts du Fer. Autour de Berchiwé. Histoire de la Platinerie de Bonnert. Les usines de Buzenol-Montauban. Le Fourneau David à Châtillon, du XVI<sup>e</sup> siècle à nos jours. Les anciennes forges de La Claireau. L'usine sidérurgique de Luxeroth (Attert) et son créateur Jean

Zwartz de Lutzeroet. Les usines à fer du pays de Neufchâteau (Mellier et Grandvoir). Le drame du Neufourneau. Les forges d'Orval. Les anciennes forges de Pierrard et de Rabais. Le Pont d'Oye-centre industriel. La Forge Roussel. Les anciennes usines sidérurgiques de Saint-Léger.

**Autres industries :** L'exposition de l'imprimerie luxembourgeoise. La papeterie de Hennisbrück à Stockem. Pipes d'Arlon.

**Index :** Cartes des sites de l'ancienne sidérurgie luxembourgeoise. Index des noms de personnes, de sociétés et de lieux.

Avec la bibliographie et l'index des noms, cet ouvrage constitue un outil de travail très complet et pratique pour ceux qui s'intéressent à l'ancienne sidérurgie au Luxembourg. L'objectif de rendre plus accessible l'œuvre historique de Marcel Bourguignon est certainement atteint et nous devons en féliciter les éditeurs.

François RENARD

## NOUVELLE BRÈVE

A épinglez dans le quotidien *Le Soir* du 30 octobre au 5 novembre 2000, un dossier écrit par Françoise Zonnemberg. Ces pages très complètes font le point sur quatre entreprises wallonnes de renommée indiscutable : la cristallerie du VAL-SAINT-LAMBERT, la faïencerie BOCH, les confitures MATERNE et la métallurgique UCA (anciennement Cuivre et Zinc). Ces firmes ont traversé de nombreuses périodes de faillites, de restructurations et de conflits sociaux qui laissaient présager leur fermeture. Cependant, l'aide des pouvoirs publics, une gestion dynamique, l'ouverture sur l'exportation, le "challenge" de nouvelles créations sont autant d'atouts qui permettent d'envisager le troisième millénaire en tout optimisme pour ces fleurons de l'industrie du sud du pays.

Pierre Mary VECHE

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

## 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, Jean-Pierre DUCASTELLE,  
Jean-Pierre GAILLIEZ, Luc-F. GENICOT,  
Roger MOSSERAY, Jean-Claude SCHU-  
MACHER, Guido VANDERHULST

## 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

## Bulletin périodique trimestriel

Publié avec l'aide de la Communauté Française

Editeur responsable :  
Claude GAIER  
rue F. Lapierre, 35/11  
B- 4620 FLERON

## Secrétariat de rédaction :

Jean-Pierre HENDRICKX  
rue Defalque, 69 - 1490 Court-Saint-Etienne  
Pierre Mary VÊCHE  
rue du Val Saint-Lambert, 8/101  
1348 LOUVAIN-LA-NEUVE  
Tél. 010/45 04 76  
E-mail : pierre.vêche@belgacom.net

*Avec nos meilleurs vœux  
pour 2001*

## TABLE DES MATIERES

Editorial du Président	P. 2
Etude : L'impact de l'industrie aéronautique wallonne dans l'occupation de l'espace du 20 <sup>e</sup> siècle par Jacques MAYNE	P. 3
Reportage : "Passport" pour Frameries par Jean-Paul DUBOIS	P. 7
Publications	P. 10
Nouvelle brève	P. 15