

**N° 45**

Janvier - Février - Mars 2001

Bureau de dépôt :  
Liège X

(Suite et fin)

En dehors de ces deux programmes, la SONACA participe également à la construction de l'avion d'entraînement européen Alpha-Jet, pour lequel la société de Gosselies fabrique la porte du train d'atterrissage (landing gear door), certains mécanismes de verrouillage (latching box), en sous-traitance pour les firmes Dormer (Allemagne) et Messier (France).

D'autres contrats de la société méritent également d'être signalés :

- la fabrication d'anneaux pour l'allongement du fuselage ainsi que les skis d'atterrissage du Lockheed C 130;
- la participation au programme du développement du Bréguet-Atlantic;
- le carénage en matériaux composites des hélicoptères Alouette de l'Aérospatiale française;
- les pylônes et conteneurs d'armement aéroportés pour le compte de la FN;
- des équipements de cuisines d'avions commerciaux;
- la fabrication, sous licence américaine (American Aircraft), de l'ULM Falcon.

Durant ces années septante, la SONACA est considérée comme une entreprise de pointe en région wallonne, ceci grâce à l'utilisation de techniques ultra-modernes : collage des métaux, usinage chimique, traitements thermiques, matériaux composites, ces derniers étant de plus en plus utilisés en



L'Airbus Industries 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).

aéronautique. Malgré ce beau profil, la santé de la société devient préoccupante : à peine un bénéfice de 4 millions de francs belges en 1983 et un plan de charges en diminution. Cette année-là, le président de l'Exécutif régional wallon confie à un bureau québécois le soin d'analyser le problème. L'audit de ce bureau consultant est sévère pour l'entreprise de Gosselies : dysfonctionnement du conseil d'administration; absence de continuité et de motivation dans la gestion et le fonctionnement de la société; carence dans l'organisation du travail dans les ateliers; manque de qualification du personnel dans certains secteurs; taux d'absentéisme trop élevé; incompétence du système de gestion comptable et financière; salaires de 3 à 29% plus élevés que dans la moyenne du secteur. En conclusion, expliquent les auteurs du rapport, la SONACA surestime largement ses recettes et sous-estime ses dépenses.

Malgré que cette analyse fût largement contestée par les dirigeants de l'entreprise, il a été procédé, par la suite, à une révision du management de la société, à une modération salariale et à une réduction des effectifs.

### 1.1. La FN

La FN (anciennement filiale de la Société Générale de Belgique), reconnue dans le passé pour la qualité de sa production de moteurs d'automobiles, se lança, dès 1948, dans la fabrication de moteurs d'avions. Trois divisions de la FN sont alors progressivement impliquées dans l'industrie aéronautique :

1. FN Formetal, qui dispose d'une fonderie moderne pour la fabrication d'éléments de moteurs d'avions et même de fusées (programme européen Ariane);
2. le département ETNA de la branche "Défense et Sécurité" de la FN qui fabrique des éléments d'armement, des supports et des boîtiers de commande électronique pour l'aviation;
3. FN Moteurs, qui collabore aux programmes de production F 100 et F 110 (moteurs destinés aux F 16). Type moteurs Rolls-Royce pour l'avion Bréguet-Atlantic FM 56, JT9D-7R4. La même division FN a signé, fin 1983, un accord de coopération avec la société française Turbomeca pour participer au développement de certaines pièces de la turbine

TM 333 destinée à motoser des hélicoptères bi-turbines. Dans le domaine des moteurs de la classe 10 tonnes de poussée, la FN a participé, dès 1972, au programme franco-américain du moteur CFM 56 (*General Electric, USA, et Snecma, France*), destiné à la remotorisation de l'avion de ligne DC-8 et des *Boeing 707* et *737*. Une troisième version de ce moteur, le CFM 56-4 équipe l'*Airbus A 320*. Pour les moteurs de la classe des 20-28 tonnes, FN Moteurs assure, dès 1982, la fabrication de pièces du moteur Pratt & Whitney JT9D-7R4, équipant les *Boeing 747* et *767*, ainsi que les *Airbus A 300* et *A 310*.

Le programme militaire F 16 a été déterminant pour la division FN Moteurs, chargée de construire les éléments-moteurs pour les avions issus du "contrat du siècle" en 1975 et de ses prolongements. Afin d'honorer un tel contrat, l'entreprise a réalisé un programme d'investissements dépassant les trois milliards de francs pour la construction d'une nouvelle usine dans le zoning des Hauts-Sarts (Liège) et la modernisation des bancs d'essai des moteurs.

La FN, toujours dans le domaine aéronautique, a également participé en juin 1981 à la constitution de la société Technical Airborne Components située dans le zoning des Hauts-Sarts, qui étudie et produit des bielles de commande et de structure pour l'industrie aéronautique, dans le cadre d'un accord de licence avec la société américaine Shur-Lock.

En 1983, la FN réalise un chiffre d'affaires de 30,5 mil-

liards de francs belges, dont environ 30% dans le domaine aéronautique. Le personnel occupé dans ce secteur s'élevait à l'époque à un peu plus de 2.500 personnes. En 1991, FN Moteurs est devenu, sous la raison sociale de "Techspace Aéro", complètement indépendant de la FN avec, pour actionnaire principal, la société française SNECMA.

## 1.2. Dassault Belgique Aviation

La firme Dassault Belgique Aviation est fondée en novembre 1968 à la suite d'accords industriels franco-belges relatifs à la fourniture d'avions Mirage 5 pour la Force aérienne belge. La société, installée aux abords de l'aéroport de Gosselies, employait 163 personnes en 1984 et s'occupait essentiellement de la construction des cheminées "sous fuselage" des *Mirage* et des *Alpha-Jet* ainsi que des réservoirs pendulaires et des trappes d'armement de ces mêmes appareils.

Dans le domaine de l'équipement, Dassault Belgique Aviation fournit une série de pièces destinées aux commandes de vol, notamment les systèmes de restitution artificiels. L'entreprise participe, comme sous-traitant, à la plupart des programmes du groupe français Dassault-Bréguet. En 1983, elle a réalisé un chiffre d'affaires de 332 millions de francs belges lui laissant un bénéfice de 45 millions.

La société n'a jamais été réellement intégrée dans la structure industrielle du groupe Dassault, son unique client étant Dassault France. La filiale belge fut créée au moment de

l'achat par la Force aérienne belge des *Mirage* de Marcel Dassault, dans l'espoir, sans doute, de conquérir par la suite d'autres marchés belges. L'intérêt de consolider la division de Gosselies est contré lors de la conclusion du "contrat du siècle", donnant la préférence au F 16 de la *General Dynamics* au détriment du *Mirage* de Dassault.

## 1.3. La SABCA

De par son chiffre d'affaires, mais surtout de par la diversité de ses activités, la SABCA (S.A. Belge de construction aéronautique), filiale commune des groupes français Dassault et néerlandais Fokker, est sans conteste la plus importante firme aéronautique belge.

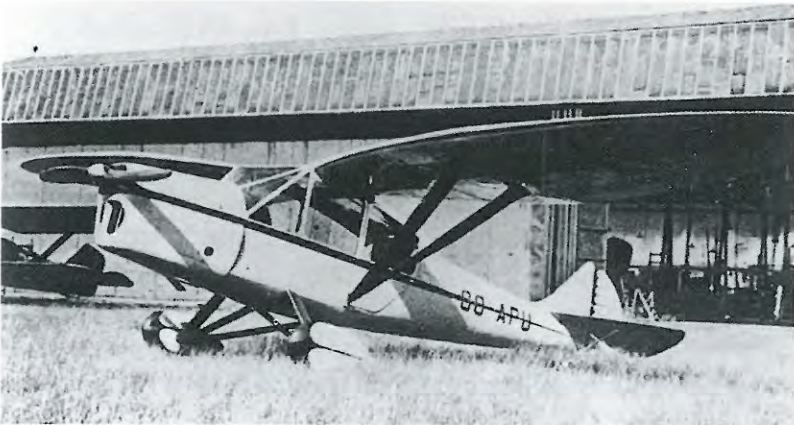
Elle a été créée en 1920. Elle devait produire, entre 1920 et 1940, plus de 600 avions de 19 types différents dont le Handley-Page, le «Princesse Marie-José», qui assure en 1925 la première liaison aérienne Belgique-Congo.

Les usines SABCA, situées à Bruxelles (Haren), sont complètement détruites lors de la Seconde Guerre mondiale, puis rebâties en 1952. Ses dirigeants modernisent alors les équipements afin de faire face à la première grosse commande d'après-guerre : la production de 200 avions de chasse Hawker-Hunter pour le compte de la Force aérienne belge et de celles de pays alliés.

En 1953, une nouvelle usine est construite à l'aéroport de Charleroi-Gosselies, permettant ainsi à la SABCA d'entreprendre le montage, la révision et les essais en vol de tous les



*Le prototype du trimoteur SABCA S 12 (OO-AMJ) est sorti en 1931. Créé et construit comme avion de liaison et de transport pour les lignes intérieures congolaises, il pouvait embarquer quatre passagers (plus un pilote) et atteindre 170 km/h. Il ne connut pas de fabrication en série. (L'Aviation civile belge en images, p. 25).*



*Le biplace SABCA S 20 (1935) était un prototype d'avion de tourisme dont la fabrication en série ne fut jamais entamée. (L'Aviation civile belge en images, p. 33).*



*Le Renard R 35 (1937), un avion de haute altitude dans lequel vingt passagers pouvaient prendre place. Mis à part quelques parties (notamment les ailes recouvertes de toile renforcée) il était construit en métal. (L'Aviation civile belge en images, p. 34).*



*L'usine de la SABCA à Gosselies.  
(SABCA. 80 years of expertise in aircraft construction)*

types d'avions construits par la société. Une structure de fonctionnement est alors mise en place : recherche et production au siège de Bruxelles; montage, essais en vol et maintenance au siège de Gosselies.

Un tournant important pour la société, sur le plan industriel et financier, se situe en 1960 :

### **Industriel :**

En 1960, la participation de la SABCA au programme F 104-G, au Bréguet-Atlantic et au système d'armes Hawk lui permet d'entrer en force dans le domaine de la haute technologie. L'entreprise participe par exemple à la construction des servo-commandes de vol et des ailes du F 104-G.

En 1969, faisant suite à la commande de la Force aérienne belge, la SABCA collabore au programme Mirage 5 et F1 de la société Dassault.

Dans les années quatre-vingt, l'entreprise occupe un peu plus de 1.700 personnes dont 1/3 à Charleroi et 2/3 à Bruxelles. Son carnet de commandes est aussi riche que varié :

### **1. Activités à Bruxelles**

- *F 16* : fabrication des voilures et des servo-commandes;
- *Alpha-Jet* : fabrication en série de la pointe avant;
- *Mirage F1* : dérive;

- *Mirage 3 et 5* : fabrication des aérofreins, des cheminées ainsi que des adaptateurs d'armement; fabrication des manches et des palonniers;
- *Fokker F 27* : voilures externes et armoires de commande;
- *Fokker F 28* : fabrication de l'indicateur de position des volets;
- *Lockheed F 104-G* : fabrication des rechanges;
- *Hélicoptère PUMA* : fabrication des rechanges pour armoires de commande et pour bâches hydrauliques;
- *Airbus A 310* : fabrication en série du "Krüger";
- *Bréguet-Atlantic* : développement des nacelles-moteur.

## 2. Activités à Gosselies

- *F 16* : montage final, essais en vol; formage des tuyauteries pour les voilures; réparations et modifications d'avions belges et américains;
- *Mirage 3 et 5* : renforcement des entrées d'air, réparation des réservoirs pendulaires, voilures, volets et trappes de train;
- *Alpha-Jet* : fabrication des cadres de nez;
- *Hélicoptère Alouette 2 et 3* : réparations, révision.

La SABCA s'occupe en outre de l'étude et de la fabrication d'équipements électroniques de bord pour les Mirage, Alpha-Jet et Bréguet-Atlantic. La société étudie et construit, dans le domaine spatial, des empennages et servo-moteurs pour la fusée européenne Ariane ainsi que l' "igloo" de Spacelab (USA).

### Financier :

Faisant partie du groupe de la Société Générale de Belgique, la SABCA change d'actionnaires

dans les années soixante avec la prise de contrôle par les sociétés française Dassault et hollandaise Fokker : 52% des actions de la société sont détenues par Dassault, 43% par Fokker, le solde se répartissant dans le public. Situation qui ne sera pas sans influence sur la politique industrielle de la firme.

Un projet de collaboration de la SABCA dans la fabrication du *Falcon 900* échoue. Deux milliards de francs belges d'investissement auraient été nécessaires à la concrétisation de ce projet. Sans aide des pouvoirs publics, cet effort financier n'aurait pu être supporté par l'entreprise, d'autant plus que les actionnaires français et hollandais s'opposèrent à une augmentation du capital.

### 1.4. Les ACEC

Cette société, située à Charleroi, affiliée au groupe américain Westinghouse, à la Société Générale de Belgique et à la Banque Degroof, ne connaît qu'une activité marginale dans le domaine aéronautique. Elle est par contre très présente dans le secteur spatial et collabore à la construction de satellites ainsi qu'à une série d'éléments électroniques de la fusée européenne Ariane, en ce compris les installations de contrôle au sol.

### 1.5. AEROTECH

Créée en mars 1978, la Société de promotion de l'industrie aéronautique et de haute technologie (AEROTECH) est une société holding dont les principaux actionnaires sont la Région wallonne, la SRIW et le Groupe Bruxelles Lambert. Son objectif est le développement des technologies de

pointe par une participation dans les industries commerciales travaillant dans le domaine de la haute technologie, plus spécialement aéronautique. AEROTECH a ainsi participé par exemple à la construction à Charleroi de la S.A. Titech Europe, conjointement avec la Région wallonne et la société américaine Titech International. La S.A. Titech Europe est spécialisée dans la fonderie du titane.

### Conclusion

Une des caractéristiques de l'industrie aéronautique belge du 20<sup>e</sup> siècle est sa trop grande dépendance à l'égard des programmes militaires. Cela peut se comprendre par l'efficacité exercée par ce matériel d'attaque lors des deux guerres mondiales et plus récemment lors de la Guerre du Golfe et de l'intervention de l'OTAN au Kosovo.

Le programme F 16, par exemple, représente, au plus fort de sa production, la moitié du plan de charges de la SABCA et 70% de celui de la SONACA et de la division "moteurs" de la FN.

Si l'on comptabilise l'ensemble des productions militaires, celles-ci représentent 90% du plan de charges de la SABCA et 85% de celui de la SONACA, cette dernière pourtant très engagée dans le programme civil Airbus. L'industrie aéronautique belge a surtout produit des avions militaires. Il s'agit là d'un programme à rendement élevé et rapide et d'un grand apport technologique. La SABCA et le groupe SONACA, par exemple, ont pu, grâce au F 16, introduire dans leurs ateliers des machines à commande

numérique. La SONACA encore a développé l'usinage chimique, et la FN l'usinage du titane. Mais le caractère en "dents de scie" des programmes militaires implique une nécessaire diversification et une consolidation des plans de charge par la construction civile. Fondons l'espoir que dans le futur, cette dernière passera plutôt au premier plan.

L'époque est bien révolue où la Belgique fabriquait seule des avions comme les Stampe et les Topsy, mais l'évolution des technologies a rendu le coût de développement et de fabrication d'un avion tellement élevé que rares sont les pays capables de se lancer seuls dans l'aventure. Même des grandes compagnies comme Boeing recherchent des partenaires pour lancer de nouveaux modèles. Pour les sociétés de

taille plus restreinte, la seule solution réside dans un appui financier des gouvernements. Dans les années quatre-vingt, en ce qui concerne le programme Airbus, l'Exécutif régional wallon est intervenu pour 1 milliard 650 millions de francs en guise de fonds de roulement pour l'A 310.

L'aventure aéronautique n'est donc pas moins risquée pour les gouvernements que pour les entreprises.

Un système particulier aux contrats d'avions militaires — parce qu'il s'agit de marchés publics — est celui des compensations industrielles ou économiques. On connaît les remous survenus dans le milieu politique belge à l'occasion de la signature de certains de ces contrats.

Dans le secteur militaire, l'industrie aéronautique belge est

liée aux contrats de la Défense nationale et doit à chaque fois négocier âprement les retombées économiques des contrats de fabrication par le biais des compensations industrielles.

Enfin, l'industrie aéronautique belge n'a pas échappé aux problèmes communautaires. L'arrivée en force des entreprises flamandes (FLAG) dans un secteur industriel longtemps dominé par des sociétés implantées en Wallonie a donné naissance à une concurrence, parfois exacerbée, entre industriels du nord et du sud du pays. Progressivement, des considérations, telles les répartitions régionales des compensations, prévalent sur des clauses plus techniques du contrat.

Jacques MAYNÉ

Art & histoire de la région de Wavre

### Sources

- CAHISA, Raymond, *L'aviation d'Ader et des temps héroïques*, Paris, Albin Michel, 1950.
- Chronique de l'aviation*, sous la direction de Jacques LEGRAND, Éditions Chronique, Paris, 1991.
- Chronique de la Belgique*, sous la direction de Lieven STRUYE, Éditions Chronique, Paris, 1987.
- COLPAERT, Albert, *L'aviation marchande en Belgique*, Éditions de "L'Avenir Belge", Anvers, [1936].
- La construction aéronautique dans la CEE. Analyse sectorielle*, sous la direction d'E. S. KIRSCHEN et Nelly SCHMITZ, Extraits du séminaire de statistique économique réalisé au cours de l'année académique 1973-74, Département d'Économie appliquée de l'Université libre de Bruxelles.
- DE FONVENT, Jean et consorts, *Techspace Aéro : 50 ans d'histoire et d'aventure*, Liège, s.d. [1999].
- DE KEYSER, Élyane, *L'aviation générale en Belgique. Son essence, ses problèmes, ses perspectives*, Rijkshoger Instituut Afdeling Talen : Vertalers en Tolken, Brussel, 1969.
- DOLLFUS, Charles & BOUCHE, Henri, *Histoire de l'aéronautique*, L'Illustration, Paris, 1932.
- DRECHSEL, Othon, *FN Turboréacteurs. 25 années de production*, Liège, s.d. [1973].
- DUWELZ, Yves, *Avions Fairey Gosselies & Sonaca : a Tips of genie*, [http://www.baha.2-be.net/Web-pages/Navigator/Belgian\\_Aviation\\_History/Industry/Sonaca.htm](http://www.baha.2-be.net/Web-pages/Navigator/Belgian_Aviation_History/Industry/Sonaca.htm), 2000.
- DUWELZ, Yves, *SABCA. 80 years of expertise in aircraft construction*, [http://www.baha.2-be.net/Web-pages/Navigator/Belgian\\_Aviation\\_History/Industry/sabca.htm](http://www.baha.2-be.net/Web-pages/Navigator/Belgian_Aviation_History/Industry/sabca.htm), 2000.
- FRAITURE, Claudine, *L'industrie aéronautique : un créneau d'avenir pour la Belgique* 4, dans : *Société royale d'économie politique de Belgique*, N°431, 1982, p. 2-54.
- GERARD, Léon, *L'aviation. La quinzaine de Spa*, Supplément à *L'Indépendance belge* du 20 septembre 1909, p. 1-10.
- HIRSCHAUER, L., *L'aviation de transport. L'évolution de la construction de 1907 à 1919 et la réalisation des avions de transport. L'utilisation économique des appareils*, Dunod éditeur, Paris, 1920.
- HUCORNE, Michel, *L'industrie aéronautique en Belgique*, dans : *Courrier hebdomadaire du CRISP*, n°1059, Bruxelles, 1984, p. 1-30.
- VER ELST, André, *De Belgische civiele luchtvaart in beeld. L'aviation civile belge en images*, Bibliothèque européenne, Zaltbommel/Pays-Bas, [1975].

L'Ecomusée de la Région du Viroin, aménagé dans la ferme-château du village de Treignes, rassemble les témoins de la vie matérielle dans le sud de l'Entre-Sambre-et-Meuse; il privilégie les différents aspects des relations que l'homme entretient avec le milieu : exploitation des ressources naturelles, agriculture, transformation de la matière, ... Le village de Treignes est situé dans une région à vocations multiples, la production vivrière a été complétée par l'exploitation de la forêt qui couvre 60% de la surface du territoire, l'extraction et la transformation de la pierre et la sidérurgie.

Témoin des changements, l'Ecomusée contribue ainsi à la sauvegarde, à la restitution et à la valorisation de la mémoire d'un territoire. Il réalise un espace de créativité produisant de la connaissance où les objets deviennent média et message pour la mémoire et l'éducation.

Le patrimoine comme outil de connaissance n'acquiert de signification qu'au travers de la mémoire qui lui est associée. La sauvegarde, la restitution et la valorisation de la mémoire collective a donc été depuis sa création un de nos objectifs prioritaires. Les objets n'acquiescent en effet de l'importance et de signification que dans leurs rapports avec l'homme et la société.

L'Ecomusée rassemble depuis plus de vingt cinq ans les éléments qui constituent progressivement la trame d'un vaste récit collectif, une image de la vie sociale et économique dans son évolution et ses transformations au cours du temps. C'est dans ce but que nous poursuivons méthodiquement l'enregistrement de témoignages sur les pratiques professionnelles et les transformations qu'elles ont subies. Le paysage, en tant qu'expression de mode de vie d'une société, constitue un des fils directeurs pour nos enquêtes. Les récits, qui font partie de la mémoire collective d'un terroir, apportent le témoignage d'une réalité vécue.

Nos enquêtes ont débutés en 1978 chez des artisans, des agriculteurs ainsi que chez des personnes qui ont travaillé dans le secteur industriel, appartenant à différentes catégories d'âge dont la période d'activité couvre la plus grande étendue.

Les témoignages proviennent en ordre principal de l'Entre-Sambre-et-Meuse méridionale, mais, occasionnellement, nous avons enregistré des personnes dans d'autres régions pour des recherches plus spécifiques. L'histoire orale sup-

plée à l'absence de sources d'archives traditionnelles. Cela a été le cas notamment à Gembloux où nous avons mené une enquête auprès d'une vingtaine de personnes ayant travaillé à l'usine de fabrication des charrues Mélotte. Cette enquête a permis de compenser en partie l'absence d'archives pour écrire l'histoire de cette entreprise qui a joué un rôle important dans la mécanisation de nos campagnes. Une enquête similaire a été menée à Couvin dans le but de rassembler des témoignages sur les poêleries qui ont constitué un pôle industriel très important dans cette localité.

Les personnes dont nous avons enregistré les témoignages sur les poêleries qui ont pratiqué différents métiers spécifiques de nos campagnes, forgeron, taillandier, sabotier, tailleur de pierre, bûcheron, etc.; des agriculteurs qui nous ont raconté les transformations de leur métier liées à l'évolution des techniques et de la mécanisation; des ouvriers mineurs dans les ardoisières; des ouvriers et des patrons d'usines (sidérurgie à Vireux-Molhain, fonderie à Couvin); et dans le milieu de la construction mécanique; dans des ateliers de vente et de réparation de matériel agricole. Nous avons également recueilli des témoignages sur les changements dans la vie quotidienne et domestique qui ont été provoqués par les innovations techniques et le confort domestique tels que le chauffage et l'électricité. Dans cette approche, les témoins féminins sont irremplaçables pour évoquer avec précision et détails la vie quotidienne.

Nos archives sonores comportent actuellement plus de trois cents bandes magnétiques enregistrées.

Les témoignages sont intégralement enregistrés au cours d'entretiens non directifs. On s'efforce de ne pas interrompre l'interlocuteur, on lui laisse exprimer sa pensée jusqu'au bout quitte à revenir plus tard sur un point que l'on souhaite voir développer. Parfois un deuxième et même un troisième entretien est sollicité lorsque le témoin s'avère détenir une information particulièrement riche. Une deuxième séance est souvent nécessaire pour pouvoir obtenir d'avantage de précisions sur certains points. Il faut apprendre à encourager un témoin, à l'écouter et ne jamais l'interrompre, mai il faut également venir avec des questions bien préparées et un enchaînement de sujets pour le guider et l'encourager au cours de l'entretien. Les résultats en sont plus riches qu'un questionnaire structuré

de manière rigide. Eviter le style agressif des interviews à la radio ou à la télévision.

Le vocabulaire dialectal fournit de précieux indices, éclairant parce que les mots patois attestent de faits usuels et qu'ils sont susceptibles de nous fournir des éléments de datation et de localisation introuvables dans d'autres sources. Tombés progressivement en désuétude au fur et à mesure de l'évolution de techniques, les mots patois sombrent rapidement dans l'oubli, ce qui souligne l'intérêt et l'urgence de les recueillir.

Le magnétophone est l'outil qui fournit le moyen de transcrire les témoignages avec grande précision. Il permet de recueillir l'histoire de ceux qui n'ont pas l'habitude de s'exprimer par écrit. Il offre la possibilité d'enregistrer l'histoire à travers les mots d'une communauté et ainsi de créer une histoire beaucoup plus significative pour elle.

Une forme d'histoire qui, dans une période de changements rapides, répond à la nécessité de

redécouvrir ses racines à travers le partage d'expériences individuelles.

La retranscription des témoignages enregistrés est une tâche indispensable mais très lourde. En effet la retranscription est un processus beaucoup plus long que la durée de l'enquête proprement dite. Certains auteurs évaluent à six heures la durée de la retranscription d'une heure d'enregistrement. Ce travail est nécessaire pour pouvoir utiliser l'information contenue dans un récit. Pour ce travail, le traitement de texte sur ordinateur est un auxiliaire extrêmement précieux dans la mesure où, grâce aux possibilités du "couper-coller", il permet de reconstituer un récit cohérent. En effet, il s'agit dès lors de recomposer les bribes dans un ensemble. Ce travail permet aussi de supprimer des redites. On évite également de reprendre les questions posées par l'enquêteur que l'on remplace par des morceaux de phrases de manière à obtenir un discours continu, rien de plus lassant en effet de voir pour le lecteur le cours du récit interrompu.

### Publications :

*Le marbre dans la région de Philippeville.* Treigne, 1983, 80p.

*Mémoire collective. Actes du Colloque des 15 et 16 octobre 1982.* Editions de l'Université de Bruxelles, 1984, 317p.

*Alfred Mélotte, inventeur de charrues, fondateur de l'industrie.* Centre d'Histoire et de Technologies rurales, ULB, Treignes. 100p.

*Artisans et terroir.* Tradition wallonne n°16, 1999, 200p.

*Paysans et paysages au Pays du Viroin,* en préparation.

*Les Chroniques de l'Ecomusée* publient également et régulièrement des témoignages extraits de nos archives.

Jean-Jacques VAN MOL  
Ecomusée de la région du Viroin



*Le tracteur agricole a contribué pour une part déterminant dans la mécanisation de nos campagnes. La mémoire collective apporte d'importantes précisions sur les modalités de sa diffusion. Hector WAFFLARD, entrepreneur agricole à Gimmée, sur le tracteur International d'occasion qu'il vient d'acquérir pour sa batteuse à grand travail. (Photographie vers 1945)*



□ Ginette KURGAN-VAN HENTENRYK, **Gouverner la Générale de Belgique. Essai de biographie collective.** (Collection "Pol-His"). Bruxelles, Éditions De Boeck Université, 1996. 22 x 15 cm, 266 p. BEF 680. ISBN 2-8041-2321-9.

"Ce livre, nous dit le professeur Ginette Kurgan elle-même dans l'Avant-propos, n'est pas une histoire de la Société Générale. Il n'a pas pour objet la biographie de chacun de ses dirigeants pas plus qu'une variation sur le thème des 200 familles. Son projet se situe dans une double perspective, celle de l'histoire du patronat en tant que groupe social et celle de l'influence des équipes dirigeantes sur la structure et la stratégie de l'entreprise" (p. [7]).

Basé sur un important matériel biographique original et sur de nombreuses publications scientifiques (cf. "Sources et bibliographie", p. 245-256), le présent ouvrage montre plus spécialement comment le recrutement des membres de la direction, leur origine sociale, leur formation, leur carrière, leurs activités extra-professionnelles, leur statut social, leur rôle politique, leurs opinions philosophiques, leurs liens familiaux sont autant d'éléments à prendre en considération dans la constitution des équipes qui se sont succédé à la tête de la banque puis du holding.

Sans négliger le rôle des individus, cette approche se démarque "de la tendance traditionnelle, hypertrophiée de nos jours par les médias, à la personnalisation du pouvoir dans les entreprises". Du groupe d'actionnaires issus de la banque et du négoce bruxellois "en quête de légitimité nationale" (p. 11 svv.) au règne des ingénieurs managers salariés (p. 167 svv.), Madame Kurgan éclaire excellemment la place singulière, voire mythique,

occupée par la Générale de Belgique pendant cent cinquante ans jusqu'à son rachat par le groupe Suez en 1988.

Quatre Annexes (p. 239-244) enrichissent encore l'ouvrage : 1. "Composition du conseil de direction de la Société Générale de 1823 à 1988"; 2. "Liens de parenté et/ou d'alliance entre les membres du conseil de direction et durée de leur mandat"; 3. "Age d'accès à la direction"; 4. "Durée des mandats".

Situé au croisement de l'histoire sociale et de la "business history", *Gouverner la Générale de Belgique* apparaît en définitive "comme un essai réussi qui donne à réfléchir, mais aussi comme un livre fondamental pour qui cherche à comprendre les évolutions du capitalisme contemporain en Europe occidentale" (Éric Bussière, dans *Histoire, Économie et Société*, t. 17 [1998], n°1, p. 219).

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **Industrialisation et sociétés en Europe occidentale de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle à nos jours. L'âge de l'aluminium**, sous la direction d'Ivan GRINBERG et Florence HACHEZ-LEROY. (Collection "Références. Histoire"). Paris, Éditions Armand Colin, 1997. 24 x 16 cm, 364 p. Prix non indiqué [ca BEF 825]. ISBN 2-200-01896-7.

L'apparition de l'aluminium dans l'histoire de la métallurgie est tardive puisque sa découverte ne remonte qu'au 19<sup>e</sup> siècle. Simple curiosité scientifique en 1854, il entre dans le concert des nouveaux matériaux nés de la mutation industrielle de la fin des années 1880. Un siècle plus tard (en 1996), il est devenu, avec plus de 20 millions de tonnes, le premier des métaux non-ferreux en termes de production et de consommation mondiales.

La période passée en revue dans le présent ouvrage, publié sous les auspices de l'Institut pour l'histoire de l'aluminium créé à Paris en 1986, s'ouvre par l'émergence des innovations fondatrices de cette industrie et la naissance concomitante des premières entreprises. Les années 1880 inaugurent une ère industrielle nouvelle. L'aluminium, produit-phare de l'électrochimie, en est une des branches essentielles. Après quelque cent ans, quand commence la décennie 1970, elle est à l'apogée de sa croissance : depuis la dernière guerre, son rythme de développement a conduit à un doublement de sa consommation tous les dix ans et le métal a fait irruption dans tous les domaines. Mais la crise de l'énergie et ses effets durables sur l'économie n'épargneront pas ce secteur et en transformeront, à terme, assez profondément les rythmes.

Sans prétendre à faire l'histoire européenne exhaustive de l'aluminium, ce volume collectif tente d'éclairer, à travers une bonne vingtaine d'études régionales — ou nationales — significatives, les similitudes et les différences de développement d'un pays à l'autre, mais aussi le caractère très tôt international de cette branche, attestée par une cartellisation précoce. Plus précisément encore, le présent ouvrage s'attache à mettre en lumière les interactions entre ce phénomène d'industrialisation rapide et les sociétés dans lesquelles il s'inscrit. Ces relations étant multiformes, les éditeurs scientifiques en ont favorisé certaines — qui nous paraissent essentielles — autour desquelles s'articulent les quatre sections du volume. Les deux premières sections s'efforcent de mettre en lumière les facteurs techniques, économiques et politiques qui expliquent cet

essor, en en soulignant les temps forts et les acteurs principaux ; l'une est consacrée au cas français (p. 21-124; 7 articles), l'autre à des études nationales (Allemagne, Italie, Belgique, Pays-Bas, p. 125-185; 5 articles). Une troisième section (p. 187-259; 7 articles) a pour ambition de cerner les mécanismes de pénétration de l'aluminium dans ce que l'on nommera la société des consommateurs, cette société étant en réalité "diverse dans l'espace comme changeante dans le temps" (p. 2). Enfin, la quatrième section (p. 261-324; 5 articles) propose une approche des transformations sociales, surtout en France : "Qu'il s'agisse d'un hameau accroché à quelque vallée alpine, brusquement transformé en espace usinier, ou de la communauté nationale telle qu'elle peut s'exprimer à travers ses courants d'opinions, ses organisations syndicales et politiques, ses élus, l'industrie marque de son empreinte les communautés humaines qui, en retour, en infléchissent la logique" (ibid.). Pour orienter le lecteur au travers des contributions qui composent ce livre, Ivan Grinberg a dressé très opportunément dans un chapitre introductif (p. 5-19) un panorama général de l'industrie de l'aluminium et de ses évolutions.

L'histoire de l'aluminium faisant l'objet, depuis une dizaine d'années, d'un intérêt croissant, les deux responsables scientifiques de cet ouvrage ont rassemblé avec bonheur et intelligence des textes jusqu'ici dispersés, parfois inédits, et pour ces raisons difficilement accessibles. Chacun d'entre eux apporte sa pierre à l'élaboration d'une histoire qui se veut, sinon exhaustive (comme déjà dit plus haut), du moins éclairante et utile.

À la suite de ces articles figurent un ensemble d'"Annexes statistiques" (p. 325-338 : pro-

duction d'aluminium par pays [Suisse, Allemagne, France, Italie, Royaume-Uni, Pays-Bas, États-Unis] et dans le monde de 1903 à 1939 et de 1939 à 1990; évolution de la production et de la consommation d'aluminium par pays [pays cités plus l'entité Belgique-Luxembourg] et dans le monde de 1903 à 1939 et de 1939 à 1990, etc.) et des "Orientations bibliographiques" (p. 341-344) privilégiant les ouvrages aisément accessibles et synthétiques, ainsi que les travaux éclairant les aspects spécifiques de l'industrie de l'aluminium (1. "Entreprises et entrepreneurs"; 2. "Techniques, productions, marchés"; 3. "Études sociales, régionales et géographiques"). Cette bibliographie est surtout axée sur la France !

J.-P. Hx

□ **Naissance et mort des entreprises en Europe, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles**, sous la direction de Michael MOSS et Philippe JOBERT. (Université de Bourgogne. Publications du Centre Georges Chevrier pour l'histoire du droit). Dijon, Éditions de l'Université de Dijon, 1995. 24 x 16 cm, XVII-213 p. Prix non indiqué [ca BEF 1.275]. ISBN 2-901074-13-8.

La "démographie" (naissance et mort) des entreprises — champ de recherche aujourd'hui solidement établi — présente un intérêt considérable pour les historiens "industriels" comme pour les historiens de l'économie ou encore les spécialistes de la gestion. Le livre collectif que nous recensons ici lui ouvre des voies ambitieuses : analyser et comparer le cycle de vie des entreprises en Europe aux 19<sup>e</sup> et 20<sup>e</sup> siècles.

Les études qui portent sur les pays entiers, six au total (= première partie, p. 1-122), abordent des questions essentielles : le rythme des créations et des disparitions

d'entreprises concorde-t-il avec les hauts et les bas des fluctuations économiques ? Les (plus) grosses sociétés ont-elles une croissance et une espérance de vie similaires ? Comment concilier les appuis massifs que ces sociétés reçoivent de l'État lors des crises avec les principes mêmes du libéralisme ?

Les chapitres, d'apparence plus modeste, qui traitent de branches et/ou de villes ou régions particulières (= deuxième partie, p. 123-194) sont en réalité de grande portée. Ils examinent en effet la masse des petites entreprises et démontrent que seules des enquêtes minutieuses permettent de comprendre les véritables conséquences des changements économiques, sociaux et industriels sur les performances des firmes.

Analysons de plus près le contenu du présent livre, dont — disons-le d'emblée — les vues nouvelles aideront à expliquer l'arrière-plan de l'intégration progressive des économies européennes.

Fred STEVENS, **Vie et mort des sociétés commerciales en Belgique. Évolution du cadre légal, XIX<sup>e</sup>-XX<sup>e</sup> siècles** (p. 3-16).

Après avoir rappelé qu'en Belgique la législation napoléonienne forme encore le cadre légal des sociétés commerciales, l'auteur explique comment la demande d'autorisation de la première société anonyme, accompagnée d'une demande de faveur (1808), "démontre l'attitude des entrepreneurs vis-à-vis de l'autorisation préalable". Durant la période hollandaise, la plupart des sociétés anonymes constituées sont des compagnies d'assurances. Les années 1830 reflètent l'ère de la liberté absolue due à la Révolution belge. Dans un premier temps, l'autorisation préalable sera jugée par les hommes d'affaires et par plusieurs hommes.

politiques comme abrogée. C'est seulement à partir de 1835 que, peu à peu, s'annonce une politique plus restrictive du gouvernement. Mais ce n'est qu'après un arrêt de la Cour de cassation de 1842 qu'une société constituée sans cette autorisation est considérée comme nulle. La loi sur les faillites de 1851 apporte la première modification importante à la législation française. La loi de 1873, qui libère les sociétés anonymes de l'autorisation gouvernementale, est "la consécration d'une évolution d'un régime de concession vers un régime normatif". Ces principes seront maintenus jusqu'à la crise des années 1930.

Riitta HJERPPE, **Le cycle de vie des grandes entreprises finlandaises entre 1844 et 1938** (p. 17-37).

Au 19<sup>e</sup> siècle, de grandes entreprises de l'industrie sidérurgique de base finlandaise et des biens de consommation ont disparu du groupe des grandes entreprises parce qu'elles n'étaient pas capables de renouveler leur technologie et de concurrencer l'industrie russe en plein essor. Elles ont été remplacées par des scieries et des papeteries. À la fin du 19<sup>e</sup> siècle et au début du 20<sup>e</sup>, le groupe des plus grandes entreprises industrielles s'est stabilisé. Leur croissance n'a pas cessé : elles ont montré une grande flexibilité en s'adaptant à la nouvelle situation du marché, par exemple après la Première Guerre mondiale. Au début du 20<sup>e</sup> siècle, les facteurs technologiques ne semblent toutefois pas avoir été déterminants car l'agrandissement s'est effectué par l'augmentation du nombre des établissements. En fait, c'est seulement dans les années 1920 et 1930 que les grandes entreprises finlandaises tendent à avoir une production ou une puissance mécanique vraiment importante et compétitive.

Margarita DRITSAS, **Naissance et évolution des entreprises grecques au XX<sup>e</sup> siècle** (p. 39-59).

La question qui se pose pour la Grèce est de savoir pourquoi les grandes entreprises sont apparues très tard. "Toute tentative pour répondre, ou plutôt pour formuler des hypothèses puisque les études sur ce sujet manquent en général, doit procéder à une périodisation de l'activité économique axée sur le problème de l'apparition des sociétés anonymes". Ce type d'entreprise émerge lentement et succède aux entreprises individuelles, "sans pour autant conduire toujours à la croissance et à la modernisation des méthodes de production ou de gestion". La dimension familiale reste dominante. "Les grandes sociétés semblent avoir été grandes dès leur naissance". Les années 1920 constituent le sommet de la courbe d'évolution des sociétés anonymes, dont le nombre continue à croître jusqu'en 1940. Ce processus a été déterminé par la situation économique et le niveau de développement du pays en général, mais aussi par l'intervention de l'État sur le plan législatif et celui de la politique sociale. La taille, la structure des capitaux et les circonstances de naissance de ces sociétés ont déterminé à leur tour leurs stratégies de survie et d'expansion.

Rainer GÖMMEL, **Les chances de survie des créations d'entreprises en Allemagne, 1800-1870** (p. 61-75).

Le nombre des faillites en Allemagne a fortement augmenté entre 1800 et 1855 puis, à partir de 1873, a diminué de façon significative. R. Gömmel classe les raisons de ces crises suivant trois catégories de facteurs micro-économiques : 1. les facteurs de crise internes à l'entreprise (ex. : la direction de l'entreprise); 2. les facteurs de crise entre entreprises (ex. :

la concurrence); 3. les facteurs de crise externes à l'entreprise (ex. : la conjoncture). Ces raisons majeures qui conduisirent à des crises sérieuses dans une entreprise sont présentées sous forme de tableau (= tableau 1, p. 65). Il en ressort que dans 71 % des cas, les facteurs de crise sont internes à l'entreprise; dans 11 % des cas, les crises résultent d'un problème avec une autre entreprise; enfin, dans 18 % des cas, les facteurs de crise sont externes à l'entreprise. Pour comparer ces résultats avec notre époque, l'auteur s'est servi d'une enquête menée dans les années 1971-1975 auprès de quelque 90 entreprises industrielles de Nord-Westphalie.

Manfred POHL, **Les chances de survie des créations d'entreprises en Allemagne, 1870-1914** (p. 77-98).

Dans le prolongement de l'article précédent, M. Pohl montre comment les années postérieures à 1873 "sont le signe de temps particulièrement durs" pour les entreprises en Allemagne. Après la libéralisation du droit des sociétés anonymes a eu lieu jusqu'en 1873 un véritable boom de fondations d'entreprises. Stimulée par la demande croissante depuis 1850, et en raison de la forte liquidité du marché des capitaux après la victoire sur la France, l'Allemagne construit des usines en surcapacité, qui doivent être démontées lorsque les ventes stagnent et que les prix chutent. Après 1873, de nombreuses entreprises nouvelles, fortement endettées, sont liquidées. Et l'auteur d'expliquer — et de conclure — ses propos : "Si l'on compare le nombre de faillites avec les cycles conjoncturels, on peut constater que les années où les faillites sont les plus nombreuses correspondent à peu près à la fin des phases de récession économique. [...] Un autre facteur important de

faillite est la formation du capital. Alors que dans les années précédant la Première Guerre mondiale les grandes entreprises sont financées dans des proportions croissantes grâce aux banques par actions fondées après 1870, les petites et moyennes entreprises sont dans leur ensemble réduites à l'autofinancement et souffrent parfois considérablement d'un manque de fonds".

Thomas C. OWEN, **La démographie des sociétés anonymes dans l'Empire russe, 1821-1914** (p. 99-122).

La banque de données créée par l'auteur sur les sociétés anonymes dans l'Empire russe de 1700 à 1914 offre une nouvelle source pour l'étude du capitalisme industriel dans le plus vaste pays du monde. Le but de cet article est de décrire et d'expliquer les tendances de constitution et de survie des sociétés anonymes dans les six villes — Saint-Petersbourg, Moscou, Varsovie, Kiev, Odessa et Riga — où se trouvaient les deux-tiers de toutes ces sociétés russes de 1821 à 1914. L'analyse de Th. C. Owen met l'accent sur le faible nombre des sociétés anonymes en Russie, sur leur concentration géographique, mais aussi sur l'influence étrangère et le ressentiment que cette influence rencontra dans la société russe jusqu'en 1914 : quatre tendances encore existantes dans les années 1990.

Jean-Claude CHEVAILLER, **La démographie des entreprises dans les départements français au XIX<sup>e</sup> siècle** (p. 125-139).

L'étude de la démographie des entreprises françaises, plus précisément celle des séries des créations de sociétés et celle des faillites d'entreprises extraites du *Compte général de la justice civile et commerciale* pour le 19<sup>e</sup> siècle, est envisagée ici dans un cadre départemental.

La présente analyse se situe dans le prolongement des importants travaux de J.-Cl. Chevaller proposés précédemment dans lesquels il avait respectivement privilégié le niveau national puis le niveau régional (cf. notes 2, 3 et 4, p. 139). Une analyse descriptive des créations puis des faillites, dans laquelle est précisée l'importance relative de chaque département ainsi que l'évolution industrielle qu'il a connue au cours de la période, est suivie ici par une proposition de schéma explicatif de la démographie des entreprises françaises au 19<sup>e</sup> siècle. Il convient d'insister sur l'excellence au niveau méthodologique de cette contribution : à chaque stade de l'analyse, par exemple, l'accent est mis sur la dimension spatiale du phénomène, tant en ce qui concerne l'évolution de sa concentration sur le territoire national que sa représentation sous forme cartographique.

Jean-Pierre HIRSCH, **Naissance des sociétés, personnes et capitaux à Paris, Lille et Lyon en 1846 et 1866** (p. 141-156).

Cette étude confirme "sans surprise" l'importance écrasante du mouvement de création d'entreprises dans la capitale française. En dépit de certaines différences, Paris, Lille et Lyon accentuent, entre 1846 et 1866, la similitude des formules juridiques choisies : la société en nom collectif l'emporte largement partout, "ce qui conduirait à revoir l'opposition classique des sociétés de personnes et des sociétés de capitaux". — Bel exemple ici de l'utilisation des actes de sociétés comme une des bases "documentaires" de l'histoire industrielle.

Karl GRATZER, **Vie et mort des entreprises à Stockholm entre 1899 et 1990. Vers une démographie des entreprises** (p. 157-178).

Cet article tente surtout d'analyser "les variations de la mortalité des entreprises pouvant être attribuées au vieillissement; les changements et les divergences dans la mortalité des entreprises pouvant être associés aux événements d'une période donnée; les différences de mortalité s'expliquant par la taille de l'entreprise ou la branche dans laquelle s'exerce l'activité".

James CARROLL, Michael S. MOSS et Ian F. RUSSELL, **D'une brique l'autre. Naissance et mort d'entreprises du bâtiment, Glasgow 1875-1879** (p. 179-194).

À la fin des années 1870, la ville de Glasgow en Écosse a connu une sévère dépression économique. On admet généralement, en se fondant sur la chute de l'activité de la construction de logements et sur le niveau élevé des faillites, qu'il s'est produit "un effondrement dramatique et prolongé encore après 1877" dans l'industrie du bâtiment de cette ville. En utilisant pour preuve les nouvelles "entrées" dans cette industrie pendant la période 1875-1879, le présent article montre cependant que le degré de confiance des entrepreneurs dans cette activité est resté remarquablement stable durant ces années-là. Les auteurs pensent que des défauts de méthode contenus dans les études antérieures sur l'industrie du bâtiment à Glasgow résultent d'une sous-estimation de ses possibilités de réactions face à des conditions économiques difficiles : "Les statistiques concernant seulement les sorties ne peuvent pas être considérées comme un guide fiable sur le degré d'activité des entrepreneurs et de confiance dans les affaires, dans quelque secteur industriel que ce soit".

On sera particulièrement attentif à la vaste — et importante — Conclusion de ce volume que nous donne François CROUZET (p. 195-215). L'auteur ne se contente pas, en effet, de résumer les études que nous venons de présenter, il en montre toute la richesse mais aussi la difficulté d'en tirer des conclusions de portée générale, ces études monographiques étant très différentes les unes des autres. Fr. Crouzet nous éclaire notamment sur les problèmes complexes posés ici par la question des sources ("qui se trouvent multipliées dès que l'on considère plusieurs pays"), par la problématique des définitions ("que faut-il entendre par 'création' et par 'disparition' — birth and death — d'entreprises ? Les termes naissance et mort n'ont pas le même sens rigoureux pour ces dernières que pour les êtres vivants..."), par la diversité dans la législation industrielle d'un pays à l'autre, par la liaison étroite entre le mouvement général des affaires et les créations d'entreprises.

Au total, il se confirme — comme l'avait déjà montré le volume édité en 1990 par Ph. Jobert et M. Moss, *The Birth and Death of Companies. An historical Perspective* (Carnforth et Park Ridge) — que l'approche historico-démographique du passé des entreprises est une méthode de recherche très féconde, surtout lorsqu'elle est couplée, comme c'est le cas ici, avec les règles exigeantes, difficiles, mais combien fructueuses, du comparatisme en histoire. Il reste à souhaiter — entre autres pour la Belgique — de nouvelles études monographiques, localisées et approfondies, comme les articles présentés plus haut sur les grandes villes d'Écosse et sur Stockholm en donnent un excellent modèle. On n'oubliera pas non plus que l'histoire des entreprises, qu'elle soit axée sur l'angle économique, social, voire législatif

ou financier, est un des sous-bassements incontournables de l'étude du patrimoine industriel. Tel est, en définitive, la raison d'être des lignes qui précèdent !

J.-P. Hx

1. À ce sujet, voir *Le comparatisme dans les sciences de l'homme. Approches pluridisciplinaires, sous la direction de Guy JUCQUOIS et Christophe VIELLE. (Coll. "Méthodes en sciences humaines"). Bruxelles, Éditions De Boeck, 2000.*

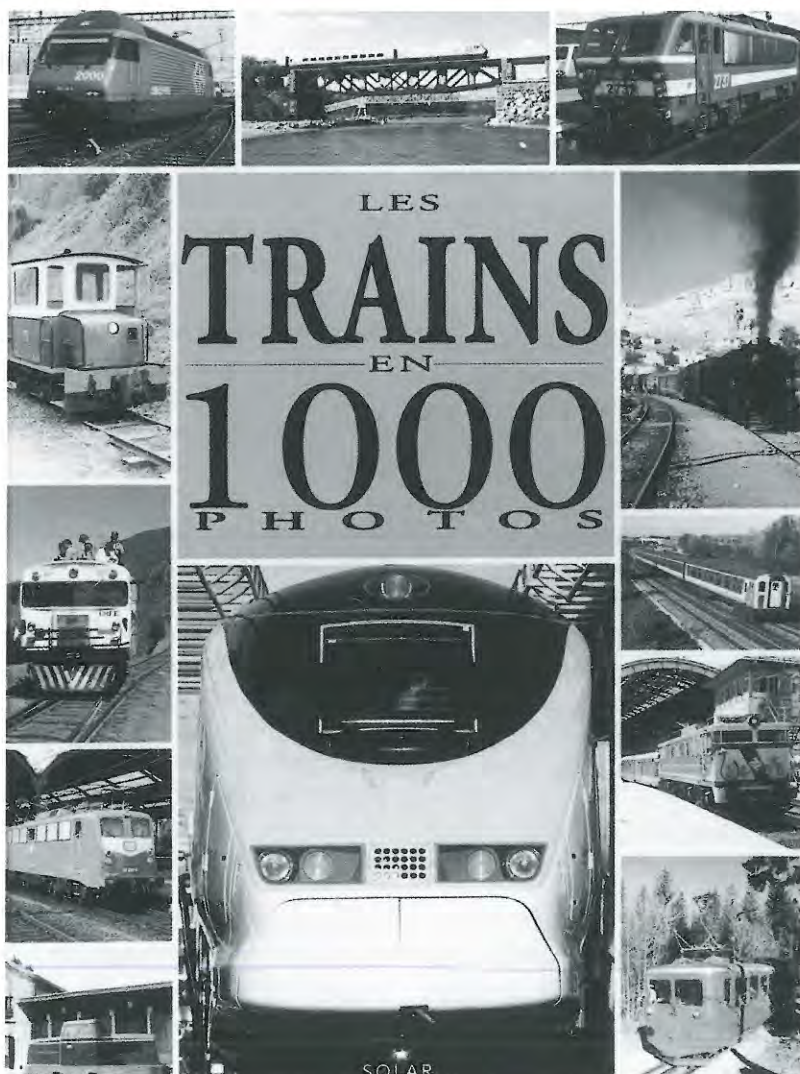
□ **Les trains en 1000 photos.** Texte et iconographie par André PAPAZIAN. Paris, Éditions Solar, 1997. 35 x 26 cm, 127 p., ill. FRF 149. ISBN 2-263-02558-8.

De la traction à vapeur à la traction électrique, en passant par le diesel, le chemin de fer a connu — comme on le sait — des avancées techniques aussi considérables que nombreuses

et, même en quelque 1.000 photos, il reste difficile de raconter ce que fut l'épopée du rail dans le monde. Le présent ouvrage entend faire revivre — de manière essentiellement visuelle — quantité des principaux acteurs de cette fantastique aventure humaine et parler également des témoins qui nous restent et qui entretiennent la tradition et le souvenir dans les musées ou encore sur de petites lignes sauvegardées.

Des célèbres "Crampton" aux derniers TGV "Thalys", ce livre retrace, en fait, la recherche incessante des grandes vitesses, celle aussi de la sécurité et du confort... une histoire qui a débuté il y a presque deux cents ans déjà !

J.-P. Hx



□ **La Passerelle.** Revue éditée par Mémoire populaire de Seraing. Rue Famelette 4100 Seraing  
Tél 04 336 60 17 - Compte bancaire n° 340-0606591-88

L'association Mémoire populaire de Seraing a pour objectif immédiat la préservation et la transmission de la mémoire collective ainsi que la mise en valeur de documents historiques concernant l'entité de Seraing regroupant Seraing, Ougrée, Jemeppe et Bonnelles au coeur du bassin industriel de Liège.

La première réalisation de l'association est la publication d'une revue qui porte le nom de "La passerelle" dont trois numéros sont parus actuellement au coût de 210 à 235 Bef (port compris).

#### **N° 0 / 1998 Le rail dans l'entité de Seraing, 48 p**

La présentation du rail est faite sous forme d'une croisière qui démarre à Renory et qui, après un périple sur les deux rives, revient à son point de départ. Ce tour par le rail permet, entre autres, de retrouver un passé industriel important.

Grâce à des informations précises et à des interviews de cheminots, on découvrira presque tout sur les gares et les passages à niveau qui ont jalonné la croisière : leur utilité, le travail du personnel, la sécurité, les liens avec la sidérurgie, etc. Quelques aspects particuliers du rail sont également évoqués : les actes de résistance pendant la guerre 40-45, le tram à vapeur d'Ougrée à Warzée, les trains de loisir.

De nombreuses photos de gares, des trains, des trams illustrent les articles.

#### **N° 1 / 1999 Entité de Seraing : voies, quartiers disparus et nouveaux quartiers. 48 p**

L'intense développement du rail, suivi de son déclin, a été examiné sous plusieurs angles. Par quoi le rail a-t-il été remplacé et quelles en ont été les conséquences pour la population de l'entité ?

Plusieurs articles détaillent la disparition du rail et le développement de la route. Une nouvelle croisière à Seraing permet de constater les changements qui ont eu lieu en faveur de la route : voies rapides, apparition de nouveaux quartiers.

L'attention s'est aussi portée sur quelques quartiers anciens si vivants et animés qui ont perdu leur âme ou ont été carrément effacés de la surface de la commune.

#### **N° 2 / 2001 Entité de Seraing Loisirs des années 1930-1960. 44 p**

Cinémas, sports, loisirs d'enfants... Le F.C. Seraing aurait eu 100 ans en 2000 !

Seraing a compté un moment onze cinémas ! Tout a disparu en même temps que l'animation des quartiers. Des souvenirs d'un ancien directeur de cinéma, d'opérateurs (projectionnistes) et d'ouvreuses des cinémas d'Ougrée, Jemeppe et Seraing complètent la description de ce loisir.

Le F.C. Seraing est au coeur de l'évocation du sport. La revue donne la parole à quelques anciens joueurs pour retracer l'ambiance régnant dans le football des années 50.

A Ougrée le club de basket de l'immédiat après-guerre a vaincu les meilleures équipes belges du moment !

Tous ces souvenirs sur le sport donnent en même temps l'occasion de méditer sur le sport professionnel d'aujourd'hui et le sport amateur de hier.

Un article fait le tour des anciens loisirs à Bonnelles : le club de football, les courses cyclistes, le club de gymnastique, les fêtes foraines, etc.

Les loisirs des jeunes sont également évoqués ; jeux de billes, jeux de groupe, football, vélo, natation, bagarres entre gosses de quartiers différents.

Enfin quelques loisirs curieux ou devenus rares terminent la revue : chants de coqs, jeux de quilles, jeux de hasard, bals avec carnet de bal, colombophilie.

De nombreuses photos, des documents et des cartes illustrent les articles.

Cette revue bien documentée et illustrée est le reflet de la mémoire collective d'une entité qui fut et reste emblématique du bassin sidérurgique et houiller de Liège. A ce titre, elle me semble digne de figurer dans la rubrique «Publications» de notre bulletin trimestriel.

François RENARD

Le supplément «Immo» du journal *Le Soir* du jeudi 11 janvier 2001 s'est particulièrement intéressé à la reconversion heureuse de l'immeuble de "la Magnéto belge" dans le quartier Marconi, au nord de la capitale. Cette usine d'électromécanique s'est installée dès 1919 dans le triangle des avenues Molière et Albert, et de la chaussée d'Alseberg. L'activité cesse en 1975. Entre-temps, elle a subi plusieurs modifications dont la dernière, au milieu de la seconde Guerre, est de style Art déco.

Si un monde bohème habitait ces lieux de plus en plus dégradés, l'atelier "Zoom Architecture(s)", représenté par Florent Cenni et Estelle Benatar, prend actuellement les choses en mains pour faire de ces espaces, dont certains sont classés, un ensemble d'habitats et de bureaux où chacun pourra trouver sa voie.

Un exemple de plus pour la réhabilitation d'immeubles industriels.

Pierre Mary VECHE

### TICCIH 2000

Le congrès dit "du Millenium" s'est déroulé à Londres du 30 août au 3 septembre et en Ecosse (Edimbourg et Glasgow) du 3 au 7 septembre 2000. La conférence d'ouverture a été donnée par Sir Neil Cossons, Président du Science Museum, et avait pour objet "L'archéologie industrielle : perspectives et projets". Les séances plénières avaient pour thèmes la révolution industrielle au 18<sup>e</sup> siècle et la production de masse et la consommation de 1850 à 2000. Il est à déplorer que les exposés de Peter Scholliers et de René Leboutte aient été refusés alors qu'ils s'intégraient parfaitement dans les thèmes des séances plénières, et que certains exposés aient fait double emploi (même manière d'exploiter le sujet et parfois diapositives identiques). Les excursions, assez intéressantes, auraient pu être un peu plus variées, et s'étendre à d'autres endroits peut-être plus connus mais faisant tout de même partie du patrimoine industriel : la Tate Gallery, les anciens bâtiments Bibendum, à Glasgow, les réalisations de Mac Intosh. Le séjour en Ecosse nous a permis de visiter quelques sites fabuleux, comme Forth Bridge et New Lanark.

Certains manquements sont à remarquer : Nous n'avons reçu aucun document en tant que "national representative". Un nouveau

"board" devait être élu. La liste des candidats étant déjà clôturée, notre pays n'a donc pu être représenté.

La langue utilisée était uniquement l'anglais. Cela fut déploré par les francophones. Vu le nombre de participants parlant l'anglais, il faut s'attendre à ce que la traduction française disparaisse.

L'organisation et l'accueil (repas) laissaient à désirer, surtout à Londres. Nous avons dû insister pour recevoir une liste des participants.

En ce qui concerne l'organisation du TICCIH proprement dite, Eusebi Casanelles a été élu président pour six ans. Pour ce qui est de la Belgique, l'ombre d'Adriaan Linters et de son association E-FAITH plane toujours sur les débats. Il est grand temps d'officialiser TICCIH Belgium. De très bons contacts ont été établis avec Eusebi Casanelles. Ils doivent être poursuivis et approfondis. Notre reconnaissance doit se fonder sur les documents reprenant l'action de TICCIH Belgium au cours des dernières années. Une réunion sera programmée sous peu afin d'élaborer un projet.

Françoise BUSINE

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 :*

Marinette BRUWIER, Claude-M.  
CHRISTOPHE, Jean-Louis DELAET,  
José DUPONT, Luc-F. GENICOT,  
Jean-Claude SCHUMACHER, Guido  
VANDERHULST, Eric WARTE

## 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

## TABLE DES MATIERES

Etude : L'impact de l'industrie aéronautique  
wallonne dans l'occupation de l'espace du  
20<sup>e</sup> siècle par Jacques MAYNE  
(suite et fin) P. 2

Reportage :  
Mémoire collective et histoire,  
par Jean-Jacques VAN MOL P. 7

Publications P. 9

Nouvelles brèves P. 15