



N° 53

Janvier - Février - Mars 2003

Bureau de dépôt :
Liège X

L'ASBL PIWB a été fondée en 1984. Son premier président fut Claude Gaier, auquel j'ai succédé en 1994. Claude a eu la rude tâche de mettre en route une ASBL nouvelle.

En reprenant la liste des membres fondateurs, je constate qu'il y avait de nombreux représentants d'universités, des responsables de musées, de sites touristiques ayant comme thème le patrimoine industriel et des personnes à titre individuel. Rapidement, des différences se firent jour entre le concept de patrimoine industriel des penseurs et celui des exploitants de sites.

Claude ayant les pieds des deux côtés a pu maintenir l'"église au milieu du village", car non seulement il est historien mais il est également responsable du Musée d'Armes qui était alors largement soutenu par la FN.

Ayant travaillé avec Claude, je pense avoir essayé de continuer son oeuvre, tout en y imprimant une note plus terre à terre.

Le rôle de l'ASBL était essentiellement de faire l'inventaire des sites à sauvegarder - ils étaient nombreux à l'époque - et de trouver des acteurs qui pouvaient sauver ces vestiges. Si nous reprenons l'objet de l'ASBL qui est la "sauvegarde, l'étude et la mise en valeur du patrimoine immobilier et mobilier, ainsi que des documents écrits, sonores et figurés, se rapportant à l'histoire et à l'archéologie de l'industrialisation dans les régions wallonne et bruxelloise", et que nous regardons ce que nous avons réalisé, nous constatons que l'immobilier a pu être pris en compte et qu'à quelques exceptions près, nous pouvons dire que nous arrivons aujourd'hui à saturation. Quant au secteur du mobilier, nous avons constaté rapidement que nous nous heurtions au coût financier des déménagements et du stockage et que la mise en valeur en dehors du milieu de travail est difficile. Quant au sauvetage des archives, cela demande également des moyens financiers importants, notamment afin de disposer d'un personnel compétent, connaissant bien le monde industriel. Et si quelques centres d'archivage ont été créés, beaucoup de travail reste à faire. La tâche que nous avons entreprise concernant la mémoire orale devra être poursuivie et il y a urgence, car les témoins disparaissent.

Enfin, l'équipe que j'ai eu l'honneur de présider pendant neuf ans a tenu à organiser des rencontres avec nos collègues du TICCIH Belgium au nord du pays, ainsi qu'à visiter des réalisations dans les pays limitrophes, sans parler de la fréquentation des congrès internationaux.

Je souhaite à mon successeur de continuer avec succès l'oeuvre commencée par ses prédécesseurs, car il y a encore beaucoup de travail à réaliser.

Jean DEFER

NICOLAS LEMPEREUR (1909-2001)

Souvenirs d'un passionné de mécanique et d'aéronautique (seconde partie)

En ce qui me concerne, j'avais constaté au début de 1937, un engouement général pour l'aviation. J'avais participé à une réunion chez Albert Dewandre avec le Professeur Allard, le Colonel Massaux et Fernand Frenay, directeur à Cockerill.

Albert Dewandre suggérait la création en Belgique d'une usine pour la fabrication de moteurs d'aviation pour les armées. C'est probablement ce qui explique que Fernand Frenay a été un des huit membres fondateurs de notre association en mai 1937.

Fraîchement diplômé de l'université, il avait, avec un groupe d'amis, fabriqué un avion (en 1909). Ce groupe comptait Martin Fagard, qui avait créé en 1902 le département "Moto-cyclettes" de Sarolea, le futur Professeur Allard et Albert Dewandre.

Albert Dewandre fut un des plus grands ingénieurs belges. Il devint administrateur à la Banque de Bruxelles, à la Fabrique Nationale (FN), à Ougrée-Marihaye, à la Société des Pieux Franki et à une demi douzaine d'autres sociétés belges importantes. C'est lui qui a fondé la fabrique de munitions de Herstal "Les Forges de Zeebrugge".

Les circonstances n'ont pas été favorables à la création de cette fabrique belge de moteurs d'aviation militaire.

Cependant, Frenay m'avait remarqué et m'a engagé à Cockerill (Département "Construction mécanique").

Comme tous ces hommes étaient des amis, j'ai continué à superviser — officieusement et en dehors de mes heures de travail — la vie du département «Moteurs d'aviation» de Sarolea.

Je suis entré à Cockerill le 17 août 1937. C'était passionnant de passer de petits moteurs extrêmement légers à d'énormes moteurs diesel avec, par exemple, comme alésage de pistons 80 cm au lieu du piston Sarolea de 80 mm.

ETUDE

Ces moteurs pesaient jusqu'à 100 tonnes, au lieu des 32 Kgs pour le moteur d'aviation mais leur vitesse de rotation était de 150 tours par minute, car ils attaquaient directement l'hélice du navire.

Immédiatement après la capitulation de 1940, je repris mes fonctions à Cockerill, car cette firme avait obtenu des Allemands l'autorisation de poursuivre ses activités à la condition de ne pas produire de matériel de guerre.

Chacun craignait l'invasion de l'Angleterre et, peut-être, la victoire des Allemands.



Fig. 1. - Albert Dewandre (†1964), Vice-président de la FN de 1953 à 1962.

Or je pus constater un phénomène révélateur : j'avais, par l'observation de nombreux trains militaires chargés de matériel ultra-moderne (chars d'assaut, artillerie perfectionnée et canons de DCA) déduit que les Allemands n'allaient pas attaquer l'Angleterre, car tous les trains retournaient vers l'Allemagne.

Le 2 septembre 1940, je me suis dit : "les Allemands préparent autre chose. Ils vont donc rater leur coup et être battus". Je me suis encore dit, en voyant arriver un de ces fameux trains au passage à niveau de Seraing, que la fin de la guerre allait provoquer un changement formidable de l'industrie.

Je pris secrètement la décision de créer dès la Libération ma propre entreprise et de travailler avec les Américains car, pendant plusieurs années, les Allemands seraient "à plat" et les Français n'avaient pas encore assez progressé, de même que les Anglais.

Heureusement, les contacts, par exemple par courrier, pouvaient encore s'effectuer par la Suisse, tout au moins avant la fin de l'année 1940.

J'étais devenu un excellent ami du directeur de la grande bibliothèque technique de Cockerill, l'ingénieur retraité Kraft de la Saulx. La documentation technique, jusque la fin de décembre 1940, continuait à arriver d'Amérique.

C'est ainsi que j'ai appris l'existence d'une firme américaine qui avait une supériorité à l'échelle mondiale et dont le développement était extraordinaire. Il s'agissait de la firme

Kennametal, créée par un savant, Philip Mac Kenna. Cette firme fabriquait du "carbone de tungstène". Tout en assurant mon travail ordinaire à Cockerill, j'ai étudié la technique américaine de fabrication de ce genre de produits. Je n'aime pas beaucoup parler des connexions que j'ai établies pendant la guerre, mais je vous prie de croire que cela a fonctionné admirablement.

Dès la Libération, j'ai rendu visite à Frenay et lui ai expliqué que je remettais ma démission pour créer ma propre entreprise. Frenay (qui avait été diplômé 22 années avant moi) m'a dit sa sympathie et ses encouragements en m'assurant que, si nécessaire, il serait là pour m'aider de ses conseils.

Le gouvernement belge avait mis sur pied une mission vers les Etats-Unis. Il s'agissait de la Mission du Ministre Kronacker¹. De très nombreux cadres supérieurs belges, partis d'Anvers par bateau, étaient revenus et m'avaient fortifié dans ma résolution.

Mi-1946, la Sabena avait obtenu plusieurs avions DOU-

GLAS D.C.4. Il avait été décidé de faire des vols "expérimentaux" Bruxelles - Shannon - Gander (Terre-Neuve) - New-York. Le D.C.4 ne pouvait emporter que 45 passagers en plus de l'équipage, composé de 6 personnes.

Cet avion n'était pas pressurisé et ne pouvait donc pas dépasser 2200 mètres d'altitude. On prévoyait un arrêt de 2 heures à Shannon pour vérification et pour faire le plein et le même arrêt était prévu à Terre-Neuve. Ce qui mettait le temps total à 24 heures. Il était vital pour moi d'obtenir une place sur le premier avion et vous devez bien vous dire que ce n'était pas facile. Il fallait aussi disposer d'un "ordre de mission" d'un ministère. Le départ eut lieu le 4 juillet 1946 et le vol se déroula parfaitement bien. J'étais assis à côté de l'ex-premier ministre Van Zeeland.

Etaient présents le colonel Defraiteur, ministre de la Défense nationale et son bras droit, le capitaine aviateur Commandant De Zoomer, qui était le chef de l'aviation et un des héros de la «Bataille d'Angleterre». Le navigateur était



Fig. 2. - Douglas D.C.4.

1. Homme politique libéral né à Anvers en 1897. Ministre sans portefeuille de 1944 à 1946, ses missions d'achats aux Etats-Unis après la Libération améliorèrent le ravitaillement de la population belge.

notre camarade Dans, très actif parmi nos anciens. Parce que c'était un voyage expérimental, il n'y avait pas de retour Sabena prévu, mais j'avais pour cela un ticket et une réservation sur une ligne américaine. Celle-ci était assurée par des quadrimoteurs américains "Constellation".

Mon voyage d'études s'accomplit parfaitement car dans tous les grands centres, comme New-York, j'étais reçu par des directeurs de Kennametal. Inutile de dire que par les visites de douze des plus grandes firmes ultra-modernes américaines (y compris Pratt et Whitney à Hartford, géant de la construction des moteurs d'avion), j'avais formidablement augmenté mes connaissances techniques.

Six semaines plus tard, je quittais New-York en ayant salué toutes mes relations là-bas et je me présentais à l'aéroport. A ce moment, on me dit "Regrets, plus d'avion "Constellation".

A ma grande surprise, j'ai appris que quelques jours plus tôt, on avait bloqué au sol tous les avions "Constellation" (70 appareils au total), parce que deux d'entre eux venaient d'exploser en vol, tuant évidemment passagers et équipage. La cause des explosions n'était pas connue. Ce n'est que plus tard qu'on a découvert l'origine des deux drames. C'était un réglage défectueux du dispositif de chauffage de la soute à bagages. Une accumulation de combustible non brûlé se faisait et lorsqu'une flamme se déclenchait, c'était l'explosion.

Je me suis rendu d'urgence à la Compagnie Française de Navigation Maritime où j'ai appris qu'on me faisait la faveur de m'inscrire sur la liste d'attente des passagers moyennant un délai d'au moins deux mois : vous comprenez que j'avais "l'air fin" de me trouver dans de telles circonstances seul à New-York.

Heureusement, j'avais un ami très haut placé à Washington

et, répondant à mon appel téléphonique, il m'a fait savoir qu'une réservation m'attendait pour le lendemain sur un D.C.4. américain qui effectuait la liaison New-York - Terre-Neuve - Londres mais, j'avais besoin d'un visa pour atterrir à Londres.

Au Consulat d'Angleterre, on m'a dit "Regrets, Monsieur, car une seule personne, le Consul, peut signer les visas et il est en congé aujourd'hui. Revenez demain".

J'ai immédiatement retéléphoné à mon ami de Washington qui m'a dit "J'annule ta réservation et je la reporte à après-demain". Ensuite, tout s'est bien passé. J'ai obtenu mon visa et j'ai trouvé ma nouvelle réservation pour le voyage du retour. En arrivant à Londres, je me suis présenté au bureau Sabena où on m'a dit "Par priorité, vous avez une réservation sur le D.C.3 de la Sabena pour Bruxelles".

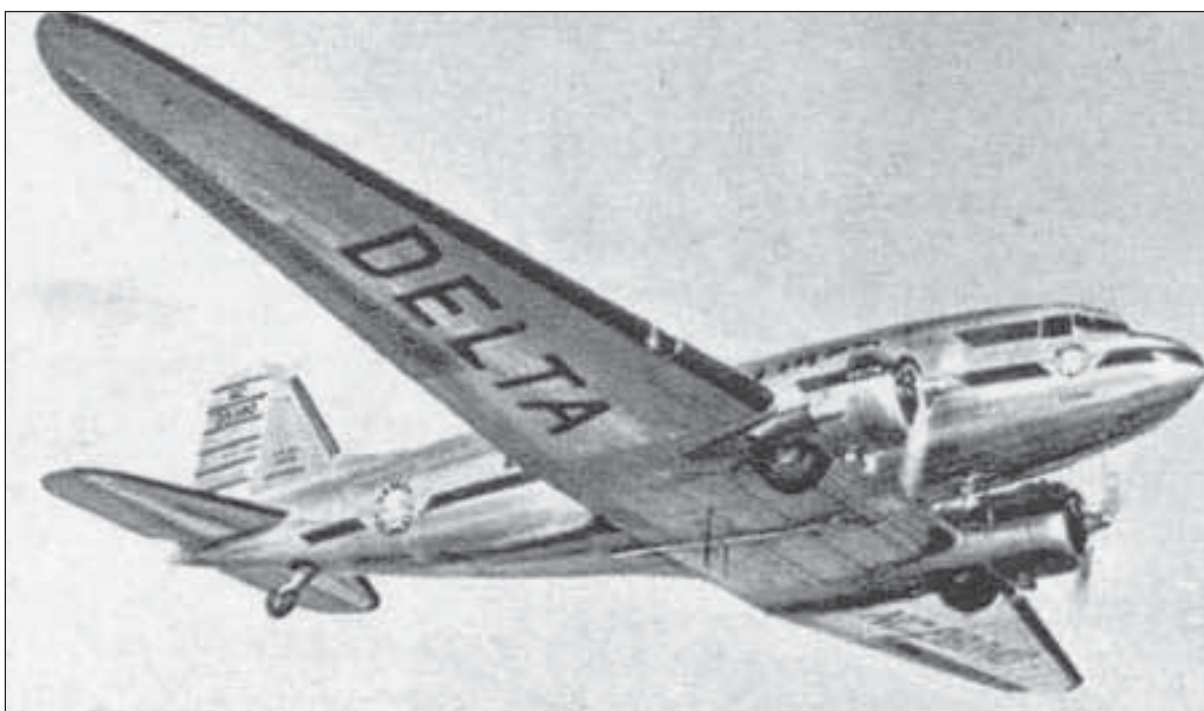


Fig. 3. - Douglas D.C.3.

Toute cette aventure se terminait bien, grâce à toutes ces personnes qui m'avaient aidé.

Un autre voyage mémorable eut lieu le 30 octobre 1949.

J'ai embarqué de New-York vers Bruxelles dans un des premiers avions D.C.6 de la Sabena. Dans cet avion, il n'y avait, outre l'équipage composé de six personnes, que sept passagers dont seulement «cinq et demi» avaient payé leur place.

En effet, un des passagers était Schouvaerts, directeur commercial de la Sabena, qui rentrait d'une mission aux Etats-Unis et un passager de 3 ans qui voyageait seul, effectuant le voyage New-York - Bruxelles et Bruxelles - Milan car à l'époque la ligne Amérique - Italie n'existait pas encore. Le jeune enfant était à la garde et aux soins de l'hôtesse de l'air. A

l'arrivée à Bruxelles, il descendit l'escalier, porté par l'hôtesse et fut accueilli par de nombreuses personnes, y compris une demi douzaine de photographes : c'était une belle publicité pour la Sabena.

Au départ de New-York le 30 octobre 1949, j'avais très amicalement conversé avec M. Schouvaerts qui m'avait expliqué que l'accident du boxeur Marcel Cerdan (le 28 octobre 1949) avait eu un retentissement tel que presque tous les passagers avaient annulé leur réservation. Il me raconta les circonstances du drame. Au-dessus de Terre-Neuve, une tornade d'une puissance extraordinaire régnait depuis plusieurs jours. L'avion d'Air France (un "Constellation") s'aperçut qu'il ne parviendrait pas à passer. Pour éviter cette zone, il obliqua vers les Açores et l'aérodrome de Santa Maria. Or il

se fait qu'aux Açores, il y a un "pic" sur une distance de plusieurs centaines de kilomètres. Le navigateur du "Constellation" n'était probablement pas prévenu et dans l'obscurité, il a percuté le pic, causant la mort de tous les passagers et de l'équipage (48 personnes).

A son bord, Marcel Cerdan effectuait le vol Paris - New-York car il devait combattre quelques jours plus tard pour le titre de champion du monde. Ginette Neveu, une des plus grandes violonistes du moment, était également à bord. Elle était attendue en grande pompe à New-York et emportait avec elle son célèbre violon "Stradivarius".

Le retentissement mondial de cet accident avait été perçu d'une façon extraordinaire et c'est ce qui explique la panique des passagers inscrits pour ce vol du 30 octobre.



Fig. 4 - Marcel Cerdan (à droite) et Edith Piaf (Cliché tiré du livre de Dominique Grimault et Patrick Mahé, *Piaf-Cerdan : un hymne à l'amour 1946-1949*, Paris, Robert Laffont, 1983).



Fig. 5 - Ce qu'il reste du Constellation F-BAZN, qui s'est écrasé en pleine nuit sur le pic Redondo, dans l'île de Sao Miguel, aux Açores (Cliché tiré du livre de Dominique Grimault et Patrick Mahé, *Piaf-Cerdan : un hymne à l'amour 1946-1949*, Paris, Robert Laffont, 1983).

En cours de route, M. Schouvaerts m'a dit qu'on ne savait pas du tout si l'on pourrait survoler Terre-Neuve, mais qu'on allait bientôt le savoir. Effectivement, à un moment donné, l'avion s'est mis à souffrir terriblement et la décision fut prise d'obliquer vers les Açores, d'y faire le plein et puis de faire Santa Maria - Bruxelles : c'est-à-dire exactement le chemin inverse de celui emprunté par le "Constellation" d'Air France. Rassurez-vous, depuis cette date, plus aucun avion n'a heurté ce pic !

Je vous ai parlé d'Albert Dewandre, un des "ingénieur, banquier et industriel" les plus compétents de Belgique. Il faut remarquer qu'il avait déjà, en 1910, dessiné un moteur d'avion "rotatif" et ce moteur fut construit à Liège par les ateliers Donnay. Comme ce moteur tournait très bien, une firme française l'a acheté, mais

la construction en série n'a pas eu lieu.

Tout ceci explique pourquoi Albert Dewandre, à l'époque, président de notre association d'ingénieurs (AILg), était resté un grand supporter de l'aviation. Membre de Motor Union de Liège, il y avait proposé la création d'une section "Motor Union Aviation". Ceci se passait en 1945, et on retrouvait parmi les membres de cette section le Chevalier de Lamine, le Colonel Aviateur Fabry et moi-même. Au Club House Motor Union de Bierset en 1985, on a fêté le 40e anniversaire de cette section mais le Chevalier de Lamine était décédé. Quant au Colonel Fabry, il était encore à ce moment en parfaite santé (85 ans).

Autre détail intéressant : l'aérodrome civil de Rocourt avait été supprimé depuis longtemps

et seul Bierset, uniquement militaire, existait. La très dynamique organisation Le Grand Liège avait décidé d'agir pour que l'on crée un aérodrome civil moderne à Liège. Une commission fut établie avec la participation de Motor Union et de l'AILg (toujours M. Dewandre).

Je fus délégué de l'AILg à cette commission. Nous eûmes de nombreuses réunions et Le Grand Liège avait demandé la participation d'architectes du groupe "L'Equerre". Un officier aviateur faisait partie de ces rencontres. Après avoir examiné plusieurs terrains possibles tout autour de Liège, il apparut que le site le plus intéressant se trouvait à Velroux, juste de l'autre côté de la route qui longeait Bierset.

Ce site parut tellement intéressant qu'au moment où Le Grand Liège allait démarrer le

projet, l'aviation militaire a dit : "Nous voulons que ce terrain soit à nous". Cependant, il fut convenu que ce terrain d'aviation soit à la fois militaire et civil et l'armée eut la gentillesse de dédommager Le Grand Liège en payant les frais des architectes du groupe "L'Equerre". Ce qui précède se passait en 1947. Une aérogare civile fut construite ainsi que, évidemment, de nombreux hangars militaires et civils : les installations militaires de Bierset ont continué de fonctionner (casernes, mess, etc...) et la dénomination "Aérodrome de Bierset" a été conservée bien que le site se trouve en grande partie sur les terrains de Velroux.

Dès la Libération, j'avais continué à effectuer de nombreux rappels. Progressivement, je montais en grade : Capitaine, puis Commandant, avec les décorations normalement affectées : j'étais déjà avant la guerre, et après de nombreux rappels, Chevalier de l'Ordre de Léopold et Chevalier de l'Ordre de la Couronne puis, avec mon dernier grade, Officier de l'Ordre de la Couronne.

J'ai effectué mon dernier rappel en 1952, c'est-à-dire vingt années après mon incorporation. Je fus affecté, en tant que technicien, à l'Organisation "RADAR" que l'aviation militaire avait établie à Glons. Il s'agissait de matériel récupéré de l'armée anglaise, mais je vous assure que le fonctionnement du radar au point de vue militaire est quelque chose de passionnant. De Glons, on observait presque toute la Belgique et c'était étonnant de voir diriger un combat aérien au-dessus d'Anvers. On allait commencer la construction

d'un radar moderne (réalisé depuis) dont les éléments vitaux se trouvent à 30 mètres de profondeur, tandis que les écrans d'observation se trouvent, eux, à une grande hauteur.

Lorsque à l'examen d'incorporation, on m'avait demandé mes options, j'avais choisi l'aviation et, en cas d'échec, l'artillerie de forteresse : tout cela parce que dans les forts modernes, il y avait une fameuse quantité de "machineries". Comme un dépôt de l'aviation existait dans le fort d'Eben-Emael (17 km de galeries), j'ai pu visiter en détail ce fort, qui fut pris pratiquement sans aucune dégradation et cela parce que les Allemands avaient appliqué des procédés modernes de guerre, notamment l'attaque par des parachutistes et par des planeurs contre lesquels il était bien difficile de réagir ; car ce type d'attaque n'avait pas été prévue.

Je voudrais dire un mot du temps merveilleux que j'ai passé à l'aviation car, au total, cela a fait trois années complètes (service militaire, plus mobilisation en 1939, plus de très nombreux rappels).

Je conserve un souvenir ému de mon dernier capitaine d'escadrille : il s'appelait Henri mais j'ai été bien surpris d'apprendre après la guerre que son nom était Henri de la Lindi. On a donné ce nom à une rue de Grâce-Hollogne (près de Bierset). Se trouvant en Angleterre pendant la guerre, mon capitaine s'est fait parachuter avec des postes de radio émetteurs. Il avait créé son installation dans un grenier à Liège. A ce moment, les Allemands avaient mis au point des appareils de détection installés sur

des camions. Pendant une mission, les Allemands ont envahi l'immeuble par les toits et ont surpris Henri : il a été fusillé immédiatement après.

Mon major s'appelait Renson. Il était passé en Angleterre, où on l'avait affecté au pilotage d'avions de transport. Après de vives réclamations, il a obtenu de piloter des avions qui bombardaient l'Allemagne. Malheureusement, il a trouvé la mort au cours d'une de ses missions. Son souvenir est perpétué par la Caserne "Lieutenant Colonel Renson" qui se trouve à Saint-Trond (aussi aérodrome militaire).

Je citerai aussi le Colonel Foidart qui était le chef de Corps de Bierset. Depuis longtemps retraité, au grade de général, il est décédé de mort naturelle. Je lui garde une très grande reconnaissance. Lui aussi connaissait mes expériences dans l'aviation et au sein de Cockerill. Il aimait m'en parler et m'exprimait sa sympathie.

De 1932 à 1952, fort souvent sous les drapeaux, j'ai connu, grâce à notre Armée de l'Air, des heures inoubliables.

FEMMES À LA MINE, PORTRAITS AU XX^{ème} SIÈCLE

Du 8 mars au 4 mai 2003, le PASS, ancien charbonnage de Crachet, accueille dans la salle des Trémies (Quartier silo) une exposition intitulée : **Femmes à la mine, portraits au XX^{ème} siècle**.

Créée par le Centre Historique Minier de Lewarde (CHM) dans le cadre du programme Interreg III conjointement avec le PASS et le Bois du Cazier, cette expo-photo raconte la vie quotidienne des femmes dans les bassins miniers du début du XIX^{ème} siècle jusqu'aux années 1960.

Elle est le résultat d'une enquête ethnologique menée par le CHM sur la mémoire des femmes du bassin minier (enquêtes de terrains, entretiens, recherches bibliographiques et archivistiques). Deux grands axes ont été privilégiés : les femmes au travail à la mine et les femmes, épouses de mineurs.

Réalisées par les sociétés charbonnières du Nord/Pas-de-Calais dans le but d'illustrer des cartes postales, ou encore les journaux de l'entreprise, ces photographies sont aujourd'hui conservées précieusement par le CHM.

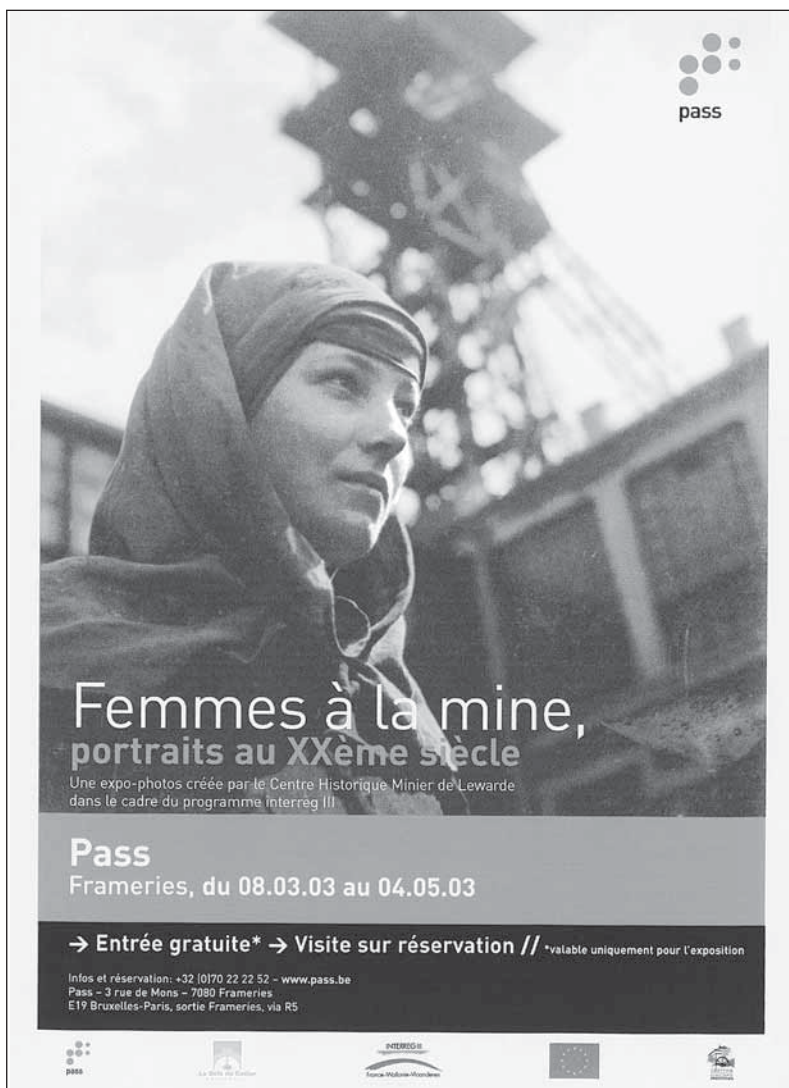
Quarante et une photos ont été choisies qui illustrent l'image de la femme au travail (au triage, dans la lampisterie ou aux « lavabos »), l'éducation des filles de mineurs à l'intérieur de la cité sous l'autorité de la mère ou encore le rôle de l'épouse de mineur.

On peut également voir un montage audiovisuel de 52 mn

qui associe des images d'archives extraites du fonds de films anciens conservés au CHM et des extraits d'entretiens avec des femmes ayant travaillé à la mine ou des épouses de mineurs.

EXPOSITION

Femmes à la mine, portraits au XX^{ème} siècle constitue le premier volet d'une série de trois expositions dans et autour des charbonnages. A venir : « **Les objets de la mine** » (automne 2003) et « **Les catastrophes minières** » (2006).



pass

**Femmes à la mine,
portraits au XX^{ème} siècle**

Une expo-photos créée par le Centre Historique Minier de Lewarde dans le cadre du programme Interreg III

Pass
Frameries, du 08.03.03 au 04.05.03

→ Entrée gratuite* → Visite sur réservation // *valeur uniquement pour l'exposition

Infos et réservation: +32 (0)70 22 22 52 - www.pass.be
Pass - 3 rue de Mons - 7080 Frameries
E19 Bruxelles-Paris, sortie Frameries, via R5

pass, Centre Historique Minier de Lewarde, INTERREG III, European Union, Région wallonne

Renseignements pratiques :

Parc d'Aventures scientifiques - PASS

Salle des Trémies - Quartier Silo

Rue de Mons, 3 - 7080 Frameries

Site internet : www.pass.be

Informations : 070 / 22. 22. 52.

Ouvert du 8 mars au 4 mai 2003

Entrée gratuite en semaine uniquement sur réservation.

Le week-end, visite libre ou guidée.

TRAVAIL DES FEMMES À LA MINE DANS LE BORINAGE



Fig. – 6. Femme au pied d'un terril dans le Borinage (sans date). SAICOM (Collection de la mine "Les Wagnaux", à Wasmès), copy V. Vincke.



Fig. – 7. Personnel du Puits 25 au charbonnage des Produits, à Flénu vers 1890. SAICOM (Collection Willy Dréau), copy V. Vincke.

□ Véronique FILLIEUX, **Formes locales de crédit aux premiers temps du logement populaire**, dans *Revue du Nord* [Lille], t. 84, n° 344 (janvier-mars 2002), p. 91-108.

Dans la foulée de son excellente thèse de doctorat en histoire présentée en 1991, Véronique Fillieux nous a déjà gratifiés de quelques bons articles, dont l'un est paru dans la livraison n° 46 (avril-juin 2001, p. 2-7) de notre Bulletin trimestriel.

L'approche du crédit hypothécaire par le biais du logement populaire, et plus particulièrement par celui des caractéristiques des actions, constitue le cœur de l'étude sous rubrique. Dans cette optique, l'appartenance socio-professionnelle, la pratique du crédit, l'implantation géographique, tout comme les modalités du crédit sont finement envisagées ; mais également le lien entre les actions, entre le monde industriel et celui de la banque par exemple. L'auteur montre que les évolutions se marquent à tous les niveaux, que cela soit dans un allongement de la durée du prêt, dans la représentation de divers groupes sur le marché financier ou sur l'accessibilité du marché immobilier. Dès lors, c'est tout un pan de la vie socio-économique d'une communauté que nous permet d'appréhender le crédit hypothécaire.

Concrètement, le monde du crédit est étudié ici dans le cadre de deux communes du nord de la France, Quesnoy-sur-Deûle et Haubourdin, entre 1880 et 1930, « ce qui permet

de suivre à la fois le développement de l'accès populaire au logement et l'évolution des formes locales de crédit au long de cinquante années importantes puisqu'elles comportent un changement de siècle et une guerre mondiale » (p. 92).

En définitive, cet article montre que l'accès populaire au logement par le crédit hypothécaire constitue, au tournant des 19^e et 20^e siècles, un enjeu économique et social de première grandeur. « L'habitat populaire n'est plus seulement un lieu dont l'amélioration a pour but la paix des familles, mais devient l'enjeu de politiques urbaines y voyant une instance de régulation sociale » (p. 91).

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **La pierre et la rue.** Namur, Ministère de la Région wallonne, 1998. 29,5 x 22,5 cm, 167 p., ill. Prix et ISBN non indiqués.

La Wallonie est depuis toujours une terre à pierres, pierres dures et bien résistantes, idéales entre autres applications pour paver les chemins de façon pratique, durable et élégante. C'est cette réalité qui nous est expliquée ici de manière scientifique, mais accessible à l'honnête homme, et splendidement illustrée.

Le volume est divisé en trois parties. La première, « De l'antiquité à nos jours » (p. 9-33), revêt un caractère plutôt historique puisqu'elle retrace quelques « casus typi » de l'utilisation de la pierre depuis les voies romaines jusqu'à

l'époque contemporaine en passant par Les Chroniques du Hainaut de Jacques de Guise (ca 1334-1399 ; v.g. ici construction des « Chaussées Brunehaut »), les plans de pavage du 18^e siècle à Namur, la pierre à paver et son exploitation au 18^e siècle (excellent aperçu par Jean-Louis VAN BELLE, p. 17-21), l'aménagement, surtout au 17^e et au début du 19^e siècle, de la petite ville de Limbourg, dont la haute valeur patrimoniale est due à son exemplarité « des techniques anciennes de couverture de sols extérieurs », la place Saint-Remacle à Stavelot, plus globalement le rôle des pavés dans le patrimoine wallon actuel et les procédures de classement, enfin, un exposé des différents matériaux anciens dont la géologie a doté la Wallonie et de leur extraction.

La seconde partie de l'ouvrage, « Technique » (p. 35-94), étudie successivement les matériaux (pierres bleues, grès durs famenniens, grès de Fontenoille [en Gaume], pierre de Gobertange, marbres rouges, roses et gris, silex, pierres d'Ardenne), les produits, c'est-à-dire quelques exemples de traitement (sciage, taille et façonnage,...) appliqués ici aux matériaux dont il vient d'être question, et les paramètres physiques et mécaniques de ces pierres (compression, flexion, usure, choc, gel,...) ainsi que les grandes lignes de leur mise en œuvre (v.g. problèmes des revêtements/pavages).

¹ Véronique FILLIEUX, *Crédit hypothécaire et accession populaire au logement, 1880-1930. Trois cas d'étude : Haubourdin, Quesnoy-sur-Deûle et La Hestre*, thèse de doctorat en histoire défendue en 1999 à l'Institut universitaire européen de Florence. — On trouvera un ample résumé de cette thèse par son auteur elle-même dans la *Revue belge d'histoire contemporaine*, t. 29 (1999), p. 485-500.

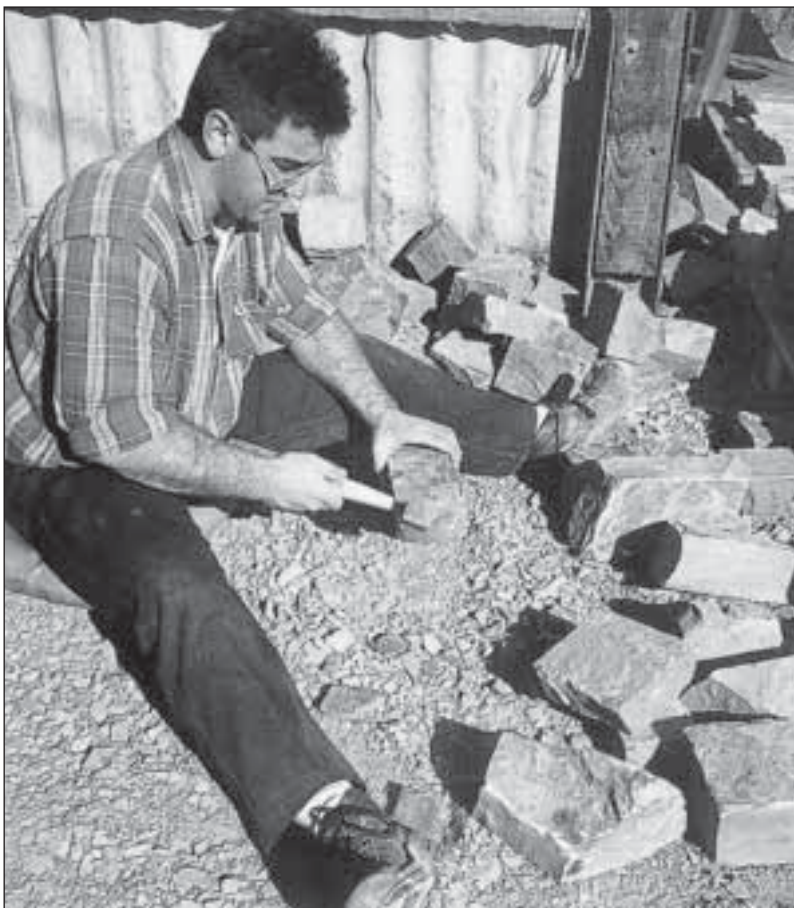


Fig. – 8. Grès du Condroz, retouche au petit marteau à Yvoir (Photo provenant de l'ouvrage sous rubrique).

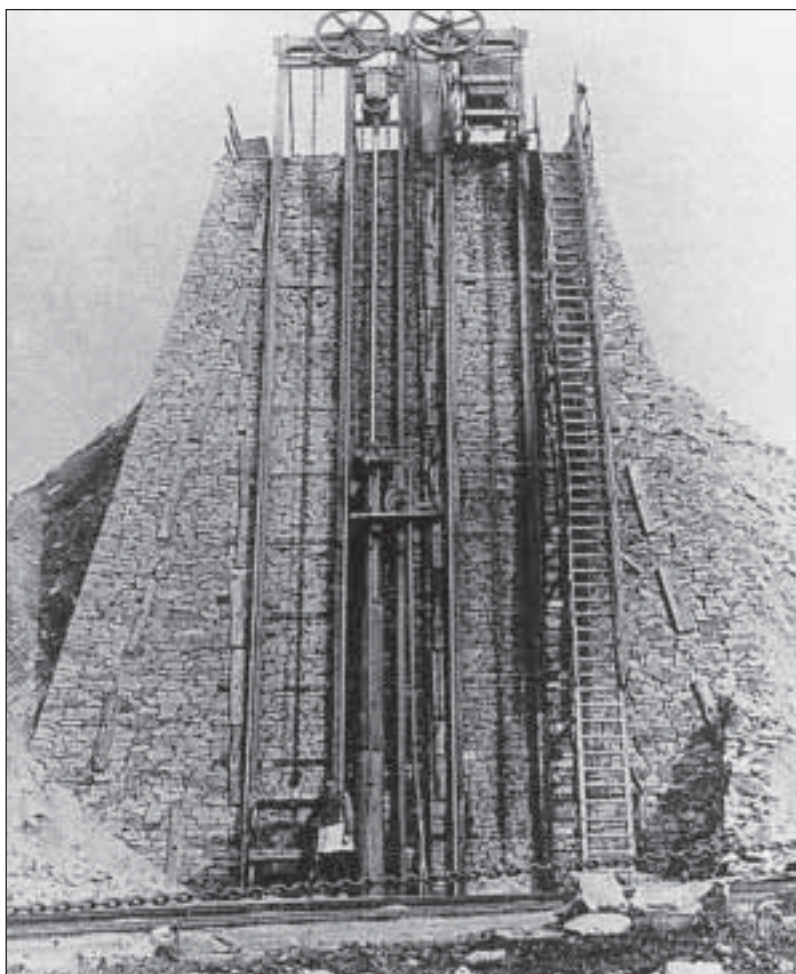


Fig. – 9. Carrière de Quenast (ca 1895). Ascenseur à air comprimé (Photo provenant de l'ouvrage sous rubrique).

Enfin, plus proche sans doute des préoccupations de nos lecteurs, la troisième partie du volume est centrée sur quelques « Réalisations récentes » (p. 95-144) d'utilisation de la pierre wallonne. Un texte sobre et, surtout, une iconographie très soignée nous font mieux connaître : l'aménagement du centre pour les piétons à Arlon, la Grand-Place d'Ath et ses abords de même que le parvis de l'Hôtel des Finances et le square Saint-Julien également à Ath, la réintégration de la traversée de Bastogne par la Route nationale 30, la place Charles II de Charleroi, la place communale de Gesves, la Grand-Place de Huy, la Cour Saint-Antoine et la place Saint-Lambert de Liège ainsi que l'aménagement des berges de la Meuse et des quais de Liège et, toujours à Liège, le croisement « discret et sans tapage » des rues Maghin et Régnier-Poncelet, les abords de la Grand-Place et la Cour Dolhez de Mons, le pavage du Parlement wallon de Namur, la place Roi Albert de Tilff et le Centre Ville de Tournai. Et pour clôturer cette troisième partie du volume, quelques exemples (en images, bien sûr) d'utilisation de la pierre wallonne hors de Wallonie : à Bruxelles (rue Bréderode), à Gand (place Saint-Bavon), à Ypres (la fontaine devant les Halles), à Béziers (la place du Théâtre), à Montpellier (la place de la Comédie et ses abords), enfin à La Haye (l'hôtel de Ville et ses abords). D'utiles « Annexes » (p. 145-160) viennent encore rehausser cette belle publication : un glossaire des nombreux termes concernant le travail de la pierre, une bibliographie bien choisie ayant trait tant à l'histoire qu'aux techniques d'utilisation de la pierre, une liste

arrêtée au 1^{er} mars 1998 des différentes carrières encore actives en Wallonie (carrières « dont les produits peuvent être utilisés pour la couverture des sols extérieurs et, de façon plus générale, pour l'aménagement des espaces publics ») et, last but not least, un relevé des musées de la pierre en Wallonie et des « services et organismes [wallons] en rapport avec la pierre ».

Fruit d'une tradition plus que millénaire, l'industrie d'extraction et de transformation de la pierre wallonne est certainement encore promise à de beaux jours ; dans cette optique, l'ouvrage que nous venons de présenter — à la fois synthèse et guide de recherches — mérite de retenir l'attention.

Jean-Pierre HENDRICKX

□ **Comment les historiens parlent-ils du travail ?**, dans Cahiers d'histoire. Revue d'histoire critique [Paris], n° 83, 2^e trimestre 2001, p. 3-122.

Les Cahiers d'histoire (anciennement Cahiers d'histoire de l'Institut de recherches marxistes) poursuivent avec le présent dossier, coordonné par Anne JOLLET, leur investigation historiographique en abordant ici la question du regard porté par les historiens sur le travail. Résumons les sept articles qui composent ce dossier.

Après quelques pages à caractère historiographique, centrées exclusivement sur la France, dues à Anne JOLLET, la rédactrice desdits *Cahiers d'histoire* : **Comment les historiens parlent-ils du travail ?** (p. 7-12), Catherine SALIOU, de

l'Université de Poitiers, nous fait part de ses **Remarques sur le travail dans les mondes grec et romain. Pour une histoire de l'espace du travail** (p. 13-25). L'auteur montre comment l'absence d'une conception unifiée du travail dans les mondes grec et romain a amené les historiens à mettre en cause les analyses « modernistes » du travail appliquant au monde antique des conceptions forgées à partir de l'observation du capitalisme occidental. Le renouvellement de la notion de travail chez les anciens s'est fait surtout « par le développement de l'histoire des techniques, par une attention nouvelle apportée à l'espace et à la question de l'identité sociale liée aux activités professionnelles ». Catherine Saliou termine sa contribution en développant le cas de l'analyse de l'impact du travail sur l'espace urbain et montre comment l'optique du travail permet notamment de préciser les notions de privé et de public dans la ville antique.

Philippe BERNARDI, du CNRS, Aix-en-Provence, et Catherine VERNA, de l'Université de Paris VIII, ont braqué leurs recherches sur **Travail et Moyen Âge : un nouveau historiographique** (p. 27-46). Ce thème du travail au Moyen Âge ayant déjà été discuté « jusque dans ses termes », il paraissait illusoire à nos deux auteurs de prétendre dresser en quelques pages un véritable bilan des investigations menées dans ce domaine. Le présent article, centré sur la production historique française de ces dernières décennies, propose plus modestement un aperçu des inflexions que connaît ce secteur de la recherche. Les secteurs de l'artisanat et de l'industrie y sont abordés « à

travers les questions — des métiers et de l'entreprise ; des gestes et des lieux du travail ; de l'innovation ; de l'outil — dont le traitement actuel a paru le plus novateur » aux auteurs de cet article.

Le travail dans son histoire : les fils renoués (p. 47-65) est la transcription des propos recueillis (en mai 2001) par Anne Jollet lors d'un entretien avec Philippe MINARD, maître de conférences en histoire moderne à l'Université de Lille-3 et auteur, entre autres, des *Typographes des Lumières* (Seyssel, Champ Vallon, 1989) et de *La fortune du colbertisme. État et industrie dans la France des Lumières* (Paris, Fayard, 1998). « Passée de mode, l'histoire du travail ? S'en tenir aux proclamations des Cassandre trop heureux d'en publier l'avis de décès serait méconnaître le renouvellement en cours, en partie sous l'impulsion venue de l'historiographie anglo-saxonne. Pour comprendre la situation exacte de cette histoire du travail, il faut replacer celle-ci en perspective, la resituer dans le mouvement historiographique d'ensemble de l'histoire sociale ». Ce résumé ne donne qu'une idée très pâle de la richesse de cet entretien croisé, de sa densité et de son originalité. À lire en priorité !

Sandrine KOTT, de l'Université de Poitiers, a réfléchi sur la manière de **Penser le travail dans le communisme. L'exemple de l'Allemagne de l'Est** (p. 67-84). Plus encore que ceux des autres pays socialistes, les dirigeants de la RDA ont insisté sur la dimension essentiellement libératrice du travail dans le socialisme et sur son importance dans la construction de la nouvelle société et l'émergence de

l'homme socialiste. Sur ce postulat s'est édiflée une société centrée autour du travail. Pourtant, précise Sandrine Kott, paradoxalement, le travail lui-même n'a jamais été réellement étudié par les chercheurs allemands et la sociologie comme l'histoire du travail « sont restés des champs de recherche secondaires et faiblement institutionnalisés. C'est en partie ce déficit organisé de la sociologie du travail qui a permis que vive le mythe de la centralité du travail dans le socialisme et de sa dimension libératrice ». Et l'auteur d'expliquer enfin que « ce que les études récentes mettent en évidence, c'est plutôt la dilution progressive des valeurs et de la morale du travail, son caractère usant et répétitif, voire même son absurdité. En ne parvenant pas à donner une réalité à cet idéal fondateur, le régime a sans aucun doute largement contribué à se décrédibiliser lui-même ».

Dans **Les miettes du travail. Quatre notes et quelques irritations sur la part historique dans l'étude du travail en France depuis 1945** (p. 85-98), Anne-Sophie PERRIAUX, de l'Université de Rouen, remet en cause quelques idées reçues sur l'histoire du travail en France. Pour l'auteur, il n'y a pas abandon par les historiens d'un objet qu'ils auraient préalablement bien étudié. Ce qui est plus significatif est « la distance durable à laquelle se tiennent les historiens par rapport à cet objet », distance dont Anne-Sophie Perriaux cherche à expliciter l'origine en formulant quelques hypothèses explicatives : « trop faible éloignement temporel de l'objet pour la période post-1945, difficulté à trouver les sources si l'on

refuse celles que fournit l'observation ? ». Ces hypothèses ne satisfont pas notre auteur, qui pense plutôt que la place relativement faible des historiens dans les études sur le travail en France pour les périodes récentes « doit surtout aux résistances de la communauté historique face à des méthodologies et des cadres institutionnels (recherche dans des programmes interdisciplinaires, travail "sous contrat"...) qu'elle continue à ne pas penser compatibles avec ses ambitions propres ».

Dans **L'histoire du travail, une histoire en chantier** (p. 99-122), Sylvie APRIL, maître de conférences en histoire contemporaine à l'Université de Tours, et Anne JOLLET reproduisent un entretien qu'elles ont eu avec Michel PIGENET, qui est professeur d'histoire contemporaine à l'Université de Paris I et dont les recherches portent sur la construction des identités sociales et politiques. Dans cet entretien, Michel Pigenet a accepté de revenir sur l'élaboration de ses recherches et sur les influences diverses qui ont contribué à façonner ses interrogations et ses méthodes. Il met en évidence ce que son parcours d'historien doit « à l'interpellation sociale d'une part, à l'interdisciplinarité d'autre part ». Il souligne en particulier les apports fondamentaux de l'anthropologie et de la sociologie à l'histoire récente du travail. Tout en insistant avec lucidité sur la dépendance de l'historien du travail par rapport à des sources qui restituent peu la parole des travailleurs et permettent difficilement de saisir les conditions concrètes du travail, il montre que les sources à utiliser sont très diverses et peuvent ouvrir,

si des chercheurs les interrogent, à des approches neuves, elles-mêmes diverses, dont il évoque ici différents aspects.

De la lecture des articles, au thème très complexe, que nous venons de résumer il appert surtout que les historiennes et historiens ici interpellés mettent à la fois en évidence les difficultés multiples qu'il y a à centrer aujourd'hui des recherches sur le travail et la richesse d'interrogations en grande partie neuves dont les modalités de renouvellement semblent d'ailleurs présenter beaucoup de traits communs d'un domaine de spécialité historique à l'autre. On ne doute pas que le présent dossier sur les rapports entre histoire et travail ouvrier ouvrira de nouveaux chantiers auxquels les générations futures de chercheurs contribueront à leur élargissement. Bien que concernant avant tout le cas français, les articles de ce dossier seront lus avec profit par les lecteurs de notre Revue eu égard à leurs caractères méthodologiques et historiographiques qui dépassent de très loin la seule aire de l'Hexagone.

Jean-Pierre HENDRICKX

CONNAISSEZ-VOUS « LES NOUVELLES DU PATRIMOINE » ?

Les Nouvelles du Patrimoine est le périodique d'information édité par l'Association des Amis de l'Unesco avec l'aide du Ministère de la Culture et des Affaires sociales de la Communauté française, de l'Administration du Patrimoine de la Région de Bruxelles-Capitale et de la Division du Patrimoine au Ministère de la Région wallonne. Centré sur le patrimoine belge, il consacre également une large place au patrimoine international.

A côté de « Notes de lecture » bien fournies qui informent les lecteurs sur les nouveautés sorties de presse, chaque numéro présente un dossier d'ensemble sur une thématique précise. Le dernier numéro est consacré à l'architecture des années 50 — les fifties — abordée selon une perspective patrimoniale. Après une réflexion générale sur la notion de patrimoine et une introduction sur l'architecture des années 1950, on retiendra surtout (cette liste n'est pas exhaustive) : une note sur le pont des Ardennes à Namur inauguré en 1954, qui détenait à l'époque le record national pour le franchissement de la Meuse en une seule portée (138 m entre appuis intermédiaires) et une rétrospective de l'Expo 58.

Ce dossier est suivi d'une « Chronique wallonne » qui évoque la tour de la brasserie Pied-boeuf à Jupille érigée entre 1935 et 1939 et l'implantation du Musée des Arts contemporains sur le site du Grand-Hornu.

D'anciens numéros de la revue sont encore disponibles et peuvent être commandés. Nous avons retenu :

- Patrimoine mondial de l'Unesco : les sites belges (81-82)
- La reconversion du Patrimoine à Bruxelles (69)
- Routes et patrimoine wallons (52)
- Les métiers du patrimoine (51)
- Paysages et patrimoine (39)
- Pierres d'hier et d'aujourd'hui (37-38)
- L'archéologie industrielle (23-24)
- Patrimoine et tourisme : Icomos-Spa (12)

Sachez enfin que parallèlement à la publication du bulletin d'information trimestriel, l'association organise des « Rendez-vous du Patrimoine » en proposant aux amoureux du patrimoine des visites guidées à la découverte de sites remarquables de notre pays.

Renseignements pratiques :

Association des Amis de l'Unesco
17, Avenue Général de Gaulle
1050 Bruxelles
Abonnement : 13 €

Numéro disponible : 2,8 €
Compte : 001-1348024-91
E-mail : amis.unesco@skynet.be

Association sans but lucratif fondée en 1984

Siège social :

Halles du Nord

Rue de la Boucherie, 4

B- 4000 LIEGE (BELGIQUE)

Tél. : 04/221.94.16 ou 17

Fax : 04/221.94.01

E-mail : claud.gaiet@musedarmes.be

Conseil d'administration

Président : Jean DEFER

Vice-présidents :

Claude GAIER

Jean-Jacques VAN MOL

Secrétariat :

ASBL Grand-Hornu Images (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 : 12,50 €

Associations culturelles : 18,50 €

Associations commerciales : 25 €

Membres protecteurs : 75 €

A verser au compte 068-2019930-29 de l'ASBL 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

Tél. 04/221.94.17 ou 16

Fax 04/221.94.01

E-mail : claud.gaiet@musedarmes.be

Secrétariat de rédaction

Assunta BIANCHI

ASBL Sauvegarde des Archives Industrielles du Couchant de Mons – SAICOM

Rue de la Halle, 15

B-7000 MONS

Tél : 065/37.37.17

Fax : 065/37.37.18 (mention SAICOM)

E-mail : saicom@umh.ac.be

TABLE DES MATIERES

Editorial	P. 2
Etude : Nicolas Lempereur (1909-2001). Souvenirs d'un passionné de mécanique et d'aéronautique (seconde partie)	P. 3
Exposition	P. 9
Publications	P. 11
Nouvelle brève	P. 15