

**PATRIMOINE**  
*industriel*  
**WALLONIE**  
**BRUXELLES**



Belgique/België  
P.P.-P.B.  
4020 Liège 2  
9/180

**BULLETIN TRIMESTRIEL DE L'A.S.B.L.**  
**PATRIMOINE INDUSTRIEL WALLONIE-BRUXELLES**  
Publié avec l'aide de la Communauté Française



**N° 62**

JUILLET-  
SEPTEMBRE 2005

Bureau de dépôt :  
Liège X

Comme annoncé dans le précédent bulletin, le 17 septembre prochain est organisée à l'intention des membres de PIWB la visite des ascenseurs hydrauliques et funiculaire du canal du Centre à Braquegnies, à Strépy et à Thieu. Une croisière en bateau, avec repas froid à bord, vous permettra :

- en partant de Braquegnies (ascenseur n°3) en petit train touristique,
- de visiter le nouvel ascenseur funiculaire géant de Strépy-Thieu et sa salle des machines,
- d'embarquer sur un bateau-mouche pour une montée de 73,15 m puis la descente dans un des bacs de l'ascenseur,
- de naviguer ensuite sur le nouveau canal jusqu'à l'écluse n°1 de Thieu qui donne accès au canal historique,
- de se restaurer à bord (assiette froide – on n'est pas là pour faire ripaille !),
- de passer dans le bief supérieur par le vénérable ascenseur hydraulique n°4 de Thieu,
- de naviguer sur le canal historique magnifiquement arboré (en passant par un pont tournant et sous un pont-levis) jusqu'à l'aval de l'ascenseur n°3 de Braquegnies (en réparation suite à l'accident de l'an dernier) où nous visiterons la splendide salle des machines toujours en service.

Des membres de SIWE se joindront à notre groupe pour la visite.

Le coût de l'excursion s'élève à 35 € (31,50 € pour les étudiants et pensionnés et 25 € pour les enfants de moins de 12 ans) boissons à bord comprises.

Attention : comme aucune candidature pour le secrétariat n'a été enregistrée au cours de la dernière assemblée générale tenue le 19 mars dernier à Neder-Over-Hembeek, aucune convocation ne parviendra aux membres pour rappeler cette visite.

Veillez prendre vos dispositions pour vous inscrire au plus tard le 30 août 2005, par téléphone ou par courriel auprès du président ou du trésorier de PIWB (pour ce dernier, s'adresser au CLADIC à Blegny, tél. 0032 (0)4 237 98 18, du mardi au vendredi de 9h à 17h ou le samedi de 9h à 12h).

Votre versement au compte bancaire 068-2019930-29 devra parvenir au trésorier pour cette date.

Le rendez-vous est fixé à 9 heures 30 à la salle des machines de l'ascenseur n°3 de Braquegnies et le retour au même endroit est prévu pour 16 heures 30.

Accès via l'autoroute A15/E19/E42 sortie n°21 "Le Roeulx" ; prendre vers "La Louvière" et suivre la direction "Ascenseur n°3 – Salles des machines – Braquegnies", où un parking vous attend.

Cette excursion, prévue l'an dernier à l'occasion du 20<sup>e</sup> anniversaire de PIWB, est l'occasion de découvrir le gigantesque ascenseur funiculaire moderne et, pour beaucoup, de revoir les anciens ascenseurs hydrauliques, classés Patrimoine Mondial de l'Unesco, qui ont trouvé un nouveau souffle.

**Bruno VAN MOL,**  
Président

Tél. : 0032 (0)65 78 63 59  
[bruno.vanmol@skynet.be](mailto:bruno.vanmol@skynet.be)

(Pour la 1<sup>ère</sup> et la 2<sup>e</sup> parties de cet article, voir les bulletins du PIWB n°59-60, p. 8-12 et n°61, p. 6-8.)

**SUITE ET FIN DU RAPPORT DE LA COMMISSION D'EXPERTS POUR L'EXAMEN DU PROJET DE CANAL LOUVAIN-LIÈGE**

A la suite de cette proposition, le magistrat de Malines envoya des députés sur les lieux pour examiner le terrain que ce canal devait traverser, le nivellement du Démer qui devait y fournir fut opéré d'un point à l'autre, et le plan d'exécution fut présenté aux états de Brabant qui l'accueillirent; mais ceux de Liège refusèrent l'octroi nécessaire sous prétexte que cet établissement nouveau pouvait nuire à la prospérité de la capitale.

Le gouvernement français peut profiter aujourd'hui avec infiniment d'avantage de ce vœu prononcé des habitants de Hasselt pour obtenir la jouissance du canal projeté; nul doute que ceux de Tongres ne fissent les mêmes offres, et dans ce cas, nous pouvons nous assurer que les habitants de Liège ne resteront point en arrière pour la partie qui l'en sépare; ainsi donc, si l'état actuel du trésor public ne permet pas au gouvernement de faire les frais de la construction, il suffit qu'il en fasse dresser le plan général par les ingénieurs qu'il voudra nommer, qui pourront être chargés de la direction des travaux, et les habitants des pays qui en seront favorisés pourront s'entendre entre eux sur les moyens de fournir aux avances nécessaires, pourvu qu'ils soient formellement assurés de leur remboursement par un péage à établir, où toute autre manière à déterminer.

Si d'ailleurs, le canal projeté prend sa direction sur Hasselt, nul doute que le gouvernement batave ne trouve la proposition qu'il fit vers la même époque de 1775, par son député Héès aux états de Liège, de construire un canal depuis Bois-le-Duc jusqu'aux limites du pays de Liège, vers Hamonde, pour communiquer par eau à travers les bruyères de la Campine, soutenir et faire valoir la navigation commerciale de Bois-le-Duc avec les départements réunis, ceux de Sambre-et-Meuse, des Forêts et de la Meurthe, et établir une communication directe avec la Haute-Allemagne, la Suisse, l'Alsace et la Lorraine par la grande route de Liège; il dépendra toujours du gouvernement français d'accueillir cette ouverture, ou de s'y refuser dans le cas qu'il la trouve préjudiciable à ses intérêts, puisque pour établir cette communication, il doit y concourir nécessairement en prolongeant le canal de Hasselt jusqu'au territoire hollandais vers Hamonde.

Votre commission, sans vouloir préjuger l'un ou l'autre avis des ingénieurs du département sur la direction à suivre, s'est uniquement appliquée à connaître si l'exécution ne présente pas dans leur opinion quelques difficultés insurmontables, tant depuis Louvain jusqu'à Tongres par les deux points déterminés, que de cette dernière ville jusqu'à la Meuse à Liège; ils se sont accordés à nous assurer, que les rivières de la Dyle, du Démer, de la Gete et du Geer, extrêmement tranquilles dans leurs cours, donnoient les indications les plus satisfaisantes sur la possibilité, sur la facilité même de la construction du canal projeté; que déjà le nivellement avait été fait tant de

la Dyle au Démer, que du Démer au Dommel, à la Gete et au Geer, et que la différence de la hauteur de leurs eaux n'étoit pas assez considérable pour s'opposer aux résultats favorables qu'on en attendoit; qu'en suivant la ligne de Louvain sur Diest, Hasselt, Tongres, etc. le pays étoit généralement de niveau, ne présentait que des pentes douces, souvent insensibles, et ne devoit pas nécessiter infiniment d'écluses, qu'arrivé à la porte de Tongres au moyen du Démer et de la Gete, la rivière du Geer servoit d'indicateur jusqu'au-delà de la commune de Glond, qui n'est séparée du faubourg de Liège au nord que d'environ deux lieues; que le terrain qui sépare ces deux points, descend imperceptiblement jusque sur les hauteurs de cette ville du côté de Vottem, où il se trouve un évasement favorable, que la nature semble avoir créé exprès, pour faire descendre le canal jusque dans son faubourg, au moyen de la construction de sas suffisants.

Le citoyen Lejeune, ingénieur en chef, a montré dans cette circonstance un désintéressement bien louable, il nous a offert de parcourir avec soin tout le pays qui sépare Tongres de Liège, aussitôt que ses fonctions au département de Sambre-et-Meuse lui laisseront le loisir, et comme c'est la partie qui paraît présenter le plus de difficultés dans l'exécution, il s'est engagé d'aviser aux moyens de les surmonter : si, comme nous n'en doutons pas, cet estimable citoyen trouve le moment de remplir sa promesse, nous nous proposons de vous transmettre, par un second rapport, les nouveaux renseignements qu'il aura bien voulu nous faire passer.



Enfin, votre commission, en réunissant l'opinion des ingénieurs du département à la conviction intime où elle est que le plan du canal à exécuter depuis Tongres jusqu'à Liège, avec ses coupes, profils, etc. a été présenté à l'ancien gouvernement, se borne aujourd'hui à vous assurer que l'exécution en est possible, qu'elle est la même extrêmement facile si vous la comparez aux difficultés que présente le canal souterrain de St-Quentin<sup>1</sup>, qui vont être indubitablement levées par l'ascendant du génie de Bonaparte.

Il ne nous appartient pas de tracer la direction qu'il convient de donner à notre canal pour réunir l'économie à l'avantage qui doit en résulter; ce travail appartient aux ingénieurs que le gouvernement voudra commettre à cet effet : peu nous importe qu'il longe le grand chemin de Bruxelles à Liège, à l'instar du canal de Malines à Louvain, ou qu'on lui fasse prendre toute autre direction pourvu que notre commune profite des avantages de son établissement.

Nous nous résumons en vous assurant itérativement la possibilité de l'exécution, et nous vous présentons en conséquence le projet de vœu suivant.

#### LE CONSEIL COMMUNAL DE LA VILLE DE LIÈGE

Vu le rapport d'une commission spéciale sur le projet de communication par eau de Louvain à Liège, proposé par un négociant de cette commune;

Considérant les avantages incalculables qui doivent résulter de l'exécution de ce projet pour le département de l'Ourthe, et d'autres adjacents;

Considérant la possibilité de son exécution; déclare de prononcer LE VŒU FORMEL de son adoption.

Copie du présent, du rapport ci-dessus mentionné, et de la lettre qui en est l'objet, seront envoyés au Préfet du département par une députation particulière, avec invitation de les faire passer de suite au gouvernement, et d'en appuyer l'effet de toute son influence.

Liège, ce 26 ventôse an 9 [17 mars 1801].

L. GASQUY, adjoint à la commission, Adrien GHISELS, P. M. RAMOUX, J. A. DELAVEUX, J. Bte DEBOIS, Félix-Jos. CRALLE, JACOBY aîné, J. C. H. BELLEFROID.

Certifie conforme, Liège, le 26 ventôse an 9;

F. J. DEWANDRE, adjoint à la mairie, président la séance.

Eug. LONEUX, secrétaire.

DÉPARTEMENT DE L'OURTHE.

CONSEIL MUNICIPAL DE LA COMMUNE DE LIÈGE.

#### Extrait du Procès-Verbal de la séance du 26 ventôse an 9 [17 mars 1801]

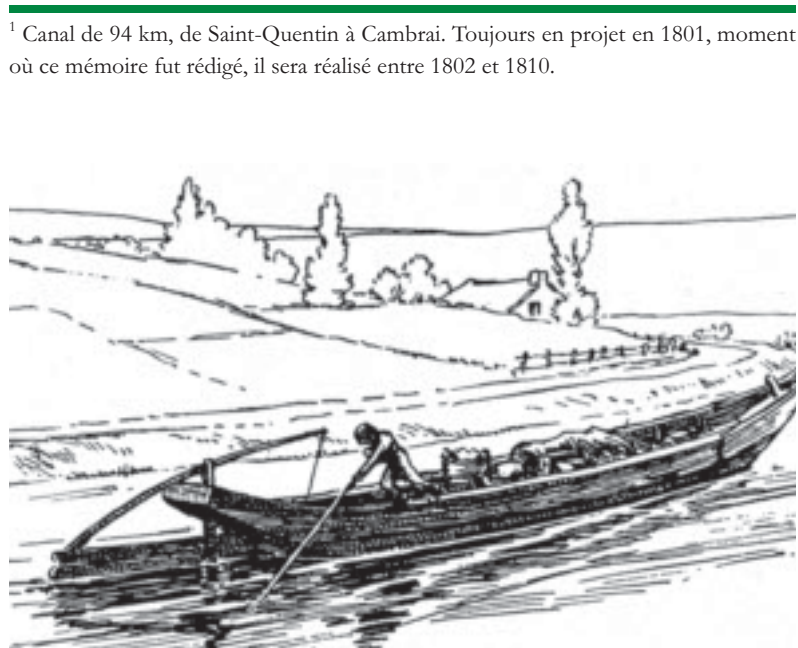
Le citoyen, Adrien Ghisels, donne lecture du rapport de la commission chargée de l'examen du projet d'un canal qui viendra aboutir à Liège.

Le conseil adopte à l'unanimité le rapport de la commission. Le projet de vœu qui le termine, et arrête en outre que l'un et l'autre seront imprimés au nombre de trois cents exemplaires, ainsi qu'une lettre relative au même objet que le citoyen Gasquy a écrite au Conseil, sous la date du 24 pluviôse [13 février].

Pour extrait conforme, F. J. DEWANDRE, adjoint à la mairie, présidant la séance.

Eug. LONEUX, secrétaire.

**Claude GAIER,**  
Directeur du Musée d'Armes  
de Liège



*Bateau d'Ourthe ou "bêchète", qui amenait notamment le fer à Liège.  
Dessin de M. Salme (Cliché Musée d'Armes de Liège).*

Le 3 novembre 1928, la majeure partie des charbonnages du Borinage et du Centre se réunissent à Bruxelles pour constituer ce qui deviendra la Carbonisation Centrale de Tertre, la plus grande cokerie de Belgique. Le président, Alexandre Galopin, n'est autre que le directeur de la Société Générale qui a des participations dans la plupart des charbonnages du Borinage.

La constitution de la Carbonisation dure deux ans. L'activité débute réellement en 1931. L'objet social de la société est le traitement du charbon ainsi que de toutes les autres substances en vue de leur décomposition ou de leur transformation en produits solides, liquides ou gazeux.

Les administrateurs sont essentiellement des directeurs de charbonnages dans les bassins du Borinage et du Centre<sup>2</sup>. A la constitution, le capital s'élève à 75 millions de francs belges. Ce dernier se répartit entre les charbonnages du Borinage et du Centre participant à l'opération<sup>3</sup>.

### Les installations

Les quatre premières batteries de fours à coke sont aménagées sur un site d'une superficie de 33 hectares. Les responsables décident plus tard de compléter la cokerie par l'achat d'une cinquième batterie issue du système Evence Coppée. Autour de ces fours à coke, une pléiade de bâtiments se construisent progressivement : débenzolage, goudronnerie, fabrique de colorants dont les matières premières et produits finis sont directement amenés par voie de chemin de fer. L'activité principale de la carbonisation centrale, comme précisé

dans l'objet social, est la fabrication du coke pour les hauts-fourneaux. A l'origine, la Société Générale conçoit le complexe de Tertre pour fournir de l'eau, de l'électricité, du charbon, du gaz et du coke aux industries boraines. De plus, l'entreprise est d'intérêt public pour la fourniture de gaz.

Par après, l'activité se diversifie : fabrication de colorants, débenzolage, goudron, gaz, ammoniac, grisou, carburant, benzène, hydrogène de grisou, boulet pour le chauffage, brai...

### Evolution de l'activité

Durant la seconde guerre mondiale, l'usine Carcoke est occupée par les soldats allemands. D'ailleurs, quelques lits de camp et des guérites sont retrouvés lors de la démolition de l'usine. A cette époque, la Carbonisation Centrale est d'un intérêt tout particulier pour eux car elle participe à la fabrication de l'acier nécessaire à leur artillerie. La guerre de Corée offre un nouveau marché pour l'entreprise. Cette dernière approvisionne les Américains en carburant issu de la distillation du charbon de mine.

Parallèlement au mouvement de fusion qui se développe au sein de l'industrie charbonnière dans les années 50, on assiste au même phénomène de restructuration au sein du secteur bancaire. La Société Générale augmente son emprise en absorbant une série de petites banques pour s'imposer dans le secteur des hauts-fourneaux et de la chimie.

### Une entreprise à la recherche d'un personnel belge

Les directeurs successifs dirigent une entreprise qui compte environ 350 personnes<sup>4</sup>. Parmi les centaines de salariés, aucun étranger n'occupe un emploi. Bien que diverses nationalités sont représentées au sein des charbonnages, l'usine a toujours tourné avec du personnel belge. Dans la période de l'après-guerre, les recruteurs refusent d'embaucher de la main d'œuvre étrangère qui vient principalement d'Italie. Même dans les années 50, quand les ouvriers wallons quittent leurs postes afin de tenter leur chance du côté du Congo belge, la direction préfère engager des Flamands ou des étudiants. Au tournant des années 70 et 80 pour pallier à l'absence de travailleurs, la direction se résout à engager une main d'œuvre étrangère. Alors que la carbonisation devient Carcoke, les étrangers désirant occuper un poste doivent préalablement obtenir la nationalité belge pour signer un contrat de travail à durée indéterminée.

### Naissance de Carcoke

En 1970, Hainaut-Sambre détient 87,5% des parts sociales de la Carbonisation Centrale et MMRA, la société métallurgique et minière de Rodance-Athus, en détient 12,5%. En 1974, Hainaut-Sambre possède 92,5% des actions et MMRA 7,02% à raison d'un capital d'un million de francs Belges. En août de la même année, Hainaut Sambre fonde Carcoke, la société carolorégienne de cokéfaction, le siège social reprend l'adresse du site d'exploitation : Rue de Chièvre 7333 Tertre. Dans le même

temps, la Carbonisation Centrale est liquidée.

Carcoke garde la forme juridique de société anonyme mais fonctionne toutefois comme une coopérative sans bénéfice ni perte. L'objet social est de permettre toute opération commerciale et financière au-delà de la fabrication de coke en général. Dans les années 80, Hainaut-Sambre est intégrée dans le groupe Cockerill-Sambre.

### Réhabilitation du site

Lors de la faillite de Carcoke, la Région wallonne rachète le complexe industriel pour la modique somme d'un euro. Elle délègue à la SPAQUE<sup>5</sup>, le rôle de "nettoyeur". Les deux premiers sièges sociaux ne sont plus aujourd'hui qu'un vaste chantier de démolition.

La "SPAQUE" confie le chantier de la démolition à Shanks. Un compresseur et un wagon à charbon ont été transmis au Bois-du-Cazier.

Aujourd'hui, il existe une cokerie qui s'appelle Carcoke, elle se situe à Zeebrugge. Une asbl "sauvons Carcoke" s'est formée. Elle se bat pour protéger le patrimoine historique de sa région<sup>6</sup>. A l'instar des amoureux de l'in-

dustrie belge, des photographes ont recueilli des clichés de Carbonisation Centrale de Tertre et des autres industries<sup>7</sup>.

**Mauro DI LORETO,**  
Journaliste

### Bibliographie

#### Sources publiées

*Annexes du Moniteur belge du 19 avril 1930*, Bilan de 1929, Acte n°5586.2.

*Annexes du moniteur belge du 28 avril 1931*, Bilan de 1930, Acte n°5530.2.

Henry CASSAN et Léon GUILLET, *Essais des bouilles destinées aux industries de la carbonisation*, Paris, Dunod, 1940.

Henry FONTIGNY, *Mouvements longs et transformation de structure dans l'industrie du coke 1827-1950*, Louvain, Institut de recherche économique et sociale, 1950.

Horace PORTER, *Coal Carbonization*, New York, The Chemical Catalogue Company inc., 1929.

#### Sources audiovisuelles

François MAQUET, *Reportage du 12 décembre 2003, dynamitage de la cheminée centrale*. Cassettes 10128, Télé MB, Carré des arts 7000 Mons.

RTBF, *Fermeture de Carcoke fin juin*, reportage régions soir, JT du 15.01.1997.

RTBF, *Carcoke à Tertre*, régions soir, JT du 29.04.1997.

RTBF, *Site de Carcoke pollué*, JT 13 H du 11.09.2001.

RTBF, *Carcoke : Dynamitage*, JT 13 H du 11.07.2003.

#### Sources non publiées

SAICOM, fonds *Carbonisation Centrale* :

Comptabilité. Instruction diverses, 1888-1933 : Carbonisation Centrale : comptabilité des charbonnages associés, Dossier n°287.

Enquête Roelen, documents préparatoires SA Carbonisation Centrale à Tertre, Dossier n°729, 731, 739.

Vente de charbon à la Carbonisation Centrale, Dossier n°182-201.

<sup>1</sup> L'auteur tient à remercier A. Bianchi, archiviste au SAICOM, ainsi que toute son équipe pour l'aide apportée dans, notamment, la recherche des documents iconographiques qui illustrent le présent article.

<sup>2</sup> Parmi les fondateurs on retrouve les noms de : Octave Jadot, administrateur délégué et Adelson Abrassart, Léon André, Georges Cotton, Charles Deharveng, Louis Dehasse, Oscar Derclaye, Fernand Durez, Gaston Henry et le Comte Lionel de Moustier.

<sup>3</sup> La répartition est la suivante : Société Angleur-Athus = 17.500, les charbonnages Unis de l'Ouest de Mons = 15.000, la société Civile des Charbonnages du Bois-du-Luc = 11.250, les charbonnages des Chevalières et de la Société de la Grande Machine à feu de Dour = 7.500, le charbonnage d'Hornu et Wasmes = 6.250, la société civile des Usines et Mines de Houille du Grand Hornu = 5.000, les Charbonnages d'Hensies-Pommeroeul = 5.000, la Société Métallurgique de Gorcy = 3.750 et enfin, les charbonnages du Levant du Flénu = 3.750 parts.

<sup>4</sup> En 1928, LEVINE Naoum dirige la Carbonisation Centrale. Après 20 ans de service, NANDANCE prendra le relais dans les années 40. Suite à son décès prématuré en 1966, Michel DECLEVE le remplacera jusqu'à la liquidation de la Carbonisation Centrale en 1974. Gérard MORE est un des derniers directeurs de Carcoke.

<sup>5</sup> Société Publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement.

<sup>6</sup> <http://www.carcoke.be>.

<sup>7</sup> Ces photos sont consultables sur : <http://www.stahlseite.de> et <http://kulturserver-nrw.de>.





*SAICOM, fonds Carbonisation Centrale (collection V. Vincke, creusement des fondations du bâtiment), circa 1929.*



*SAICOM, fonds Carbonisation Centrale (collection V. Vincke, creusement des fondations du bâtiment), circa 1929.*

CE TRIAGE-LAVOIR  
A ETE CONSTRUIT  
AVEC L'AIDE DES  
CREDITS MARSHALL  
TEMOIGNAGE DE LA  
GENEROSITE DES  
ETATS-UNIS D'AMERIQUE

\*

20 SEPTEMBRE 1954

Voilà ce qu'indique la plaque en mortier de ciment placée sur la façade sud du triage-lavoir de Péronnes-lez-Binche, “l'éléphant de béton et de verre” que l'Institut du Patrimoine Wallon a décidé de sauver de la démolition. Ce bâtiment gigantesque situé le long de la N55 Binche-Le Roeulx vous coupe le souffle.

“Un édifice alliant ossature en béton armé et grandes verrières symbolise la bataille du charbon. Mais que faire aujourd'hui d'un lavoir qui n'a plus de charbon à laver ? Le démolir, le vendre en

pièces détachées ? Ou alors le préserver, le classer, le rénover ? Rendre une nouvelle vie au lavoir de Binche..., c'est le pari que tentent de relever ceux qui sont tombés sous son charme.

Le lavoir de Binche abritera-t-il un jour de nouvelles activités ? C'est le souhait le plus cher de quelques fonctionnaires régionaux, relayés par l'Institut du Patrimoine Wallon.

### Symbole d'une époque

Inauguré en 1954, financé par les crédits du plan Marshall, le triage-lavoir de Binche symbolise toute une époque. Ses systèmes d'ossatures intégrales en béton armé, sa fondation sur pieux Franki, la gare souterraine, ses grandes verrières en verre dépoli font de cette infrastructure une construction exceptionnelle dans l'architecture industrielle des

charbonnages (Etude du Centre d'histoire des sciences et des techniques de l'Université de Liège).

Cet édifice, fort de ses 7.500 m<sup>2</sup> de béton, 1.000 tonnes d'acier, 72.000 m<sup>2</sup> de coffrage et 3.500m<sup>2</sup> de surfaces vitrées, est à l'abandon depuis 1969.

Un chancre industriel perdu au milieu des champs, diront certains.

Un bâtiment devenu unique dans les bassins houillers du Nord, du Pas-de-Calais, du Hainaut, de la Meuse et de la Campine, affichant une réelle recherche esthétique et un énorme potentiel de réaffectation répondront ses partisans.

Yungi Oger de l'Institut du Patrimoine [Wallon, en abrégé IPW] est tombée sous le charme. ‘Il

*Le triage-lavoir vu de la Chaussée Brunebaut (N 563)*





faut laisser ses préjugés de côté, pénétrer dans ce lieu magique et se laisser envahir par la beauté de son architecture'. Entre le lavoir et cette historienne de l'art, on peut presque parler d'une histoire d'amour. D'amour du beau, de l'insolite. Elle en parle avec emphase et porte le dossier à bout de bras. Un dossier administratif complexe parsemé de multiples rebondissements.

En effet, le lavoir de Binche a déjà fait l'objet, depuis 1994, de plusieurs demandes de classement, notamment de la part du propriétaire du site et du Ministère de la Région wallonne (Direction de l'Aménagement opérationnel), les fonctionnaires régionaux épingleant ses qualités esthétiques et surtout les multiples possibilités de réagencement de son espace intérieur. Demandes restées à ce jour sans suite vu le coût important des travaux de rénovation pouvant atteindre les quelques 12 millions d'euros.

### Démolir

La Ville de Binche ne souhaitant plus voir un chancre aux portes de sa cité rachète alors le lavoir pour le franc symbolique. En 1997, elle introduit une demande pour obtenir une subvention afin de raser le site. En décembre 2000, le Gouvernement wallon inscrit les crédits, soit 2 millions d'euros, pour la démolition du bâtiment.

Les jours du triage-lavoir de Péronnes sont alors comptés...

### Ou rénover ?

Nouveau rebondissement en 2001, lorsque l'Institut du Patrimoine Wallon entame en quelque sorte une procédure d'adoption du lavoir en proposant à son Ministre de tutelle de l'inscrire sur une liste de sauvegarde ainsi que sur la liste des biens sur lesquels il exerce une mission d'aide

aux propriétaires. Une procédure qui suspend la démolition décidée l'année précédente.

L'institut a alors un an pour proposer un montage financier qui permettrait de préserver et de réaffecter le bâtiment.

A l'image de ce qui s'est fait dans le bassin de la Ruhr, l'institut est convaincu que le lavoir peut s'intégrer dans un cadre contemporain. 'Nous avons réalisé une plaquette de présentation du site et frappé à toutes les portes pour tenter de trouver des investisseurs' poursuit Yungi Oger.

Efforts aujourd'hui en passe d'être couronnés de succès puisque une société mixte de droit public est en voie de constitution avec l'intercommunale IDEA, la S.A. SPAQUE et deux partenaires privés. Une nouvelle demande a été rentrée au Gouvernement wallon pour obtenir un cofinancement européen, non plus pour la démolition, mais pour la réaffectation du triage.

Alors, l'imposante structure de béton et de verre retrouvera-t-elle son éclat ? On est, maintenant, réellement en droit de l'espérer. Affaire à suivre..."<sup>1</sup>

Depuis lors, le dossier a bien progressé.

Le 16 mai 2003 naissait la société anonyme de droit public Triage-Lavoir du Centre constituée de l'intercommunale de développement économique IDEA, l'IPW, la SPAQUE (Société Publique d'Aide à la Qualité de l'Environnement), la société Immocitra (filiale de la Société régionale d'investissement de Wallonie), et le bureau d'études TPF, qui devenait propriétaire du bien.

Pour réhabiliter le site (coût : quelques 16 millions d'euros), elle dispose d'un capital propre de 1,25 millions d'euros auquel il

faut ajouter 2,26 millions de crédits d'assainissement de friches industrielles et 1,5 millions de subsides pour le Patrimoine. Par ailleurs, l'Etat Fédéral apportera quelque 10 millions d'euros, l'Ifapme versant trois autres millions.

Le chantier de rénovation devrait débuter par le nettoyage du site complet (11 hectares) et plus particulièrement par le projet de réhabilitation. Le traitement des bétons de la toiture et des façades suivra. Le plan communal d'aménagement incorporera au projet la voirie et la cour intérieure de la cité sociale Sainte-Marguerite toute proche.

Pour trouver à "remplir" cet espace (et à financer la rénovation), tous les services de l'État ont été mis à contribution : depuis le Service Géologique de Belgique qui y entreposera sa collection de carottes de sondages (3.000 m<sup>2</sup>), jusqu'aux archives de L'État qui y trouveront de quoi caser quelques centaines de mètres d'archives (5.000 m<sup>2</sup>), en passant par un centre de formation aux métiers d'art de l'Ifapme (3.000 m<sup>2</sup>).

Après tout, pourquoi pas et tant mieux pour tous ces services, parents pauvres de l'État.

Le bâtiment représente une surface utilisable de 12.000 m<sup>2</sup> dont 3.000 m<sup>2</sup> au rez-de-chaussée (ancienne gare de déchargement et de rechargement des wagons), 8.000 m<sup>2</sup> de plateaux reliés entre eux par des plans inclinés et des silos. A côté du bâtiment principal, un nouveau bâtiment enterré accueillera sur deux niveaux des archives papiers sur 5.000 m<sup>2</sup>.

Un ancien ingénieur du bureau de contrôle SECO, Karel Broes, chargé en 1954 du suivi du chantier de construction du triage-lavoir de Péronnes, a apporté sa contribution à l'opération de sauvetage du site en fournissant des



*Les escaliers à vis en béton.*

plans, des documents et des photos (les archives ont disparu) permettant de reconstituer le fonctionnement du lavoir. Il a aussi retrouvé d'anciens travailleurs (ingénieurs et ouvriers) qui ont pu fournir des renseignements sur la vie passée du bâtiment.

Ce qui m'attire le plus quand je visite ce site, ce sont les deux extraordinaires escaliers à vis en béton qui se trouvent aux deux coins de la façade sud-ouest à front de rue (N 55), du bâtiment. Je suis admiratif devant la prouesse technique d'une telle construction, notamment le coffrage en bois qu'elle a requis. Pourvu qu'ils soient conservés !

Un "monument" à visiter absolument !

**Bruno VAN MOL**

<sup>1</sup> Extrait de *Dialogue*, trimestriel publié par la Région Wallonne, N°15, septembre 2002, p. 28-29.

## PUBLICATIONS

*1895-1995 : honderd jaar x-stralen in België = 1895-1995 : cent ans de rayons x en Belgique = 1895-1995 : hundred years radiology in Belgium / sous la dir. de R. Van Tiggelen et J. Pringot. - Bruxelles : Musée de la radiologie, 1995. - 533 p. : ill. en noir, couv. ill. en coul. ; 31 cm. En français, néerlandais et anglais.*

**Renseignements** : Musée belge de la radiologie, Hôpital militaire Reine Astrid, M. Van Tiggelen, Rue Bruyn 2, 1120 Bruxelles. - Tél. 0(032) 2 264 40 97 ; fax. 0(032) 2 264 40 98.

**Prix** : Belgique 70 €, dans le reste de l'Union Européenne 77 €, frais de port compris. Hors Union Européenne 77 € + 20 € (frais de port) ; "Compact-guide" (Belgique 5 €, dans le reste de l'Union Européenne 8 €) ; "Le passé (X) (re)composé"

(Belgique 8 €, dans le reste de l'Union Européenne 11 €) - plus un supplément si vous désirez obtenir le CD-Rom contenant un film de 13 minutes.

8 novembre 1895, Wilhelm Conrad Röntgen réalise une découverte importante : les rayons X, qui vont constituer un progrès considérable tant dans la médecine que dans l'industrie ou la physique.

C'est avec cette formidable avancée technique que la radiologie va naître et se développer en Europe et donc en Belgique. 500 pages de présentation et d'analyses illustrées et fouillées, quelques fois avec humour, sur l'histoire de la radiologie en Belgique, sur ses origines mais aussi sur ses applications récentes.

Destiné à un public averti, cet ouvrage de référence constitue un témoignage exceptionnel et survole cent ans de progrès scientifiques, techniques, médicaux, culturels et sociaux.

A noter également le "Compact-guide", qui nous mène de la découverte des rayons X, à W.C. Röntgen en passant par la philatélie(!), les dérivés et applications des rayons X, mais aussi les reconstitutions de différentes scènes qui jalonnent l'épatant Musée Belge de la Radiologie et surtout "Le passé (X) (re)composé", un ouvrage introductif attrayant, didactique et très bien illustré qui se révèle être un parfait complément à la visite de ce Musée.

**Bruno GUIDOLIN,**  
documentaliste au CLADIC

## *Le patrimoine industriel des États-Unis*

Ce luxueux livre de 288 pages édité en 2000 par Hoëbeke, à Paris, est dû à l'ancien président du TICCIH, Louis Bergeron, docteur d'état en histoire, qui a été directeur d'études à l'école des hautes études en sciences sociales de 1970 à 1997, président de l'Ecomusée du Creusot-Monceau les Mines (nous avons eu le plaisir de le voir assister à une de nos réunions à Verviers en mars 2000) et de Maria Teresa Maiullari-Pontois, docteur en histoire de l'université de San Marino, chargée du programme international de l'Écomusée du Creusot depuis 1996. Elle est actuellement la secrétaire de la section européenne du TICCIH.

“Depuis la création des États-Unis il y a plus de deux siècles, le rêve américain, lié aux mythes de la conquête et de l'esprit d'entreprise, est resté vivace, et même lorsqu'il s'agit, comme ici, des vestiges d'une industrialisation à grande échelle, la fascination de la démesure et de l'audace demeure.

Cet ouvrage, sans être un inventaire exhaustif de toutes les richesses du patrimoine industriel américain, est un impressionnant voyage à travers les États-Unis, des moulins à eau de la Nouvelle-Angleterre aux énormes complexes sidérurgiques de Pennsylvanie et aux usines automobiles de Detroit, en passant par les gisements miniers de l'Alaska et les équipements portuaires de Buffalo ou New York.

Jamais comme dans ces gigantesques constructions l'affirmation de la puissance industrielle américaine ne fut aussi visible. Aujourd'hui qu'un grand nombre de ces bâtiments sont à l'abandon, se pose la question de leur préservation et de leur réhabilitation.

Les États-Unis sont aussi un pays où l'immensité des distances à parcourir posa des problèmes particuliers aux ingénieurs et aux industriels. De ce fait, les moyens de communication (ponts, canaux, chemins de fer et installations portuaires) occupent une place à part dans l'imaginaire américain et le lecteur découvrira un étonnant catalogue de ponts de différentes époques et de gares de légende. Les entrepôts, les silos, les bâtiments industriels furent également pour les architectes américains, dont le célèbre

Albert Kahn, l'occasion de trouver des solutions à la fois fonctionnelles et porteuses d'une nouvelle esthétique à des contraintes d'une ampleur unique alors au monde. Grâce aux photographies du service de l'inventaire américain et aux campagnes photographiques de quatre artistes professionnels (Joseph Elliott, Jet Lowe, Sandy Noyes et Gerald Weinstein), cet ouvrage offre une lecture différente de l'histoire américaine de ces trois derniers siècles, et nous renvoie, par un effet de miroir grossissant, à la question du devenir des bâtiments industriels européens.”

(Texte de présentation sur la jaquette du livre)

**Bruno VAN MOL**





Joseph Vanaver a passé toute sa vie à l'ombre de la Société des Charbonnages du Bois-du-Luc<sup>1</sup>. Il est l'un de ces témoins privilégiés qui peuvent, mieux que toute autre personne, évoquer, parfois avec nostalgie, parfois avec colère, la vie quotidienne des travailleurs de la mine, toutes professions confondues. Il nous livre ici ses souvenirs professionnels, agrémentés de quelques truculents moments de vie. Des "instantanés" d'une carrière bien remplie, où joie et tristesse se conjuguent toujours au présent. L'article repris ci-après a déjà fait l'objet d'une précédente publication au sein de la revue patoisante *El Mouchon d'Aunia*<sup>2</sup>.

Joseph Vanaver arrive au charbonnage à l'aube des années 1930, à une période où l'on ne parlait pas encore de fermeture. Une période durant laquelle, au Bois-du-Luc, on imaginait pouvoir maintenir des fosses en activité jusqu'au 21<sup>e</sup> siècle<sup>3</sup> : "... Je suis entré au charbonnage en 1931. A la fermeture de Saint-Emmanuel<sup>4</sup>, en 1959, je suis parti au Quesnoy à Trivières<sup>5</sup>. Après, suite à des problèmes aux hanches (on m'y a mis deux prothèses), j'ai obtenu ma pension. J'ai passé une grande partie de ma vie professionnelle au charbonnage. Pendant la guerre<sup>6</sup>, les Allemands m'ont obligé à travailler au fond. J'ai eu le choix, descendre ou partir en Allemagne. A la libération, j'ai cherché du travail autre part et, durant trois ans, j'ai été 'à brikes'<sup>7</sup>. Après, je suis revenu travailler au Bois-du-Luc, au triage, là où j'avais débuté ma carrière. Au total, j'ai travaillé 33 années aux Charbonnages du Bois-du-Luc. Au Quesnoy, j'ai travaillé comme réparateur des chaînes à godets<sup>8</sup> et des chaînes à raclettes<sup>9</sup>. Pour les remplacer, il fallait aller à la fosse le dimanche, car les autres jours de la semaine, on abattait le charbon et on ne pouvait pas arrêter les machines. J'ai travaillé également en tant que surveillant durant dix ans à Saint-

Emmanuel. J'y ai rencontré les laveurs, les chargeurs de charbon, les 'coumérés'<sup>10</sup> pour ramasser les cailloux. Après, on a supprimé les 'coumérés', mais les gamins ont continué à ramasser les gaillettes<sup>11</sup>. Les femmes travaillaient au 'quai'<sup>12</sup>, les gamins et les hommes travaillaient au culbuteur<sup>13</sup>, dans la cour à cailloux où on ramassait les gaillettes. Il y avait aussi des pensionnés et des charbonniers qui ne pouvaient plus travailler au fond. Au fond, les ouvriers travaillent dans la taille<sup>14</sup> et tapent au charbon. Les jeunes garçons poussent le charbon dans les tôles. Tout allait 'en bas' de la taille, vers le 'kèrkeù'<sup>15</sup> qui remplissait les wagons qui partaient ensuite vers la 'gayole'<sup>16</sup>, qui contenait 6 ou 8 wagons au Quesnoy, seulement 6 au Bosquet<sup>17</sup>. Au jour, les wagonnets pleins partaient vers le triage-lavoir, les vides entraient dans la gayole par un autre côté. Au culbuteur, les grosses gaillettes allaient vers les wagons, les fines allaient au dépoussié-  
rage..."

Les étapes de nettoyage et de triage du charbon sont nombreuses. De par sa fonction, Joseph Vanaver les connaît bien. Il les évoque comme si il était toujours à son poste, termes techniques à l'appui : "... Du triage, les fines allaient dans les caissons. Au lavoir à sec, on chassait les poussières, avant d'orienter le charbon vers un autre caisson pour le lavage à l'eau. Avant cette opération, le charbon était versé sur des grilles qui triaient les gaillettes et le charbon en fonction de leurs dimensions. Au lavoir à eau (une succession de couloirs), les poussières étaient orientées vers des appareils spécifiques, tandis que le charbon propre flottait. Le rôle du 'laveur à fines' consistait à pousser le charbon sec dans l'eau. Une fois lavé, celui-ci était placé dans des caissons de 100 à 120 tonnes. Le charbon était ensuite chargé dans les wagons. Dans les fines, on trouvait encore des petites gaillettes (10/20, 20/30, 30/60 et 50/80) qui repassaient sur les grilles pour un nouveau tri. Il y avait aussi de gros-

ses gaillettes. Le charbon de Beau-lieu<sup>18</sup> venait au triage du Bois-du-Luc par la ligne de l'Etat. Les wagonnets du Bois-du-Luc venaient d'un côté, ceux de Trivières arrivaient d'un autre côté. La fosse Saint-Patrice<sup>19</sup> a fermé lorsque je suis rentré soldat, en 1937. Les 'cârs'<sup>20</sup> de Saint-Patrice passaient en-dessous de la cité du Bosquet. Le tunnel existe encore. J'ai commencé mon service militaire juste avant la guerre. Je suis rentré en 1937 et je suis sorti en 1938. J'ai été mobilisé quinze jours après, durant une semaine. Puis, j'ai fait un mois de camp. Ensuite, j'ai été mobilisé de nouveau et j'ai fait la guerre. Pendant dix-huit jours ! J'étais dans un régiment flamand qui a été démobilisé par les Allemands à Sluis en Hollande. Nous avons été faits prisonniers, mais tout le régiment fut démobilisé en tant que Flamands. Après, je suis revenu à la fosse, au Bosquet..."

Une fois l'effervescence de la libération terminée, la vie reprit son cours normal. Comme tout un chacun, Joseph Vanaver se jeta corps et âme dans le travail afin d'oublier un tant soit peu les années de souffrances et de privations imputables aux années d'occupation : "... Après la guerre, je suis retourné au lavoir. En tant que surveillant, il fallait regarder partout. Mais il y avait un chef de service et c'est lui qui commandait. Au triage, il y avait une pause le matin, une le midi et une la nuit<sup>21</sup>. Pendant la nuit, on ne faisait que les réparations. Au Quesnoy, on lavait le charbon la nuit également. Simplement parce que si le charbonnier de jour n'avait pas terminé son travail, il était achevé par l'équipe de nuit. Depuis ma pension, je ne suis plus jamais retourné au charbonnage. Je n'ai jamais visité le musée<sup>22</sup> et je ne suis plus jamais retourné dans les Carrés<sup>23</sup>. Je les traverse juste en bus. Les anciens étaient plus familiers que les derniers arrivants. Le travail était agréable, avant, au charbonnage. Lorsque Saint-Patrice a fermé et que les femmes sont arrivées à



*Charbonnage du Bois-du-Luc. À gauche les bâtiments du triage-lavoir (coll. J.-M. Thibaut)*

Saint-Emmanuel, ça n'a plus jamais été. Le meilleur charbonnage, c'était Saint-Emmanuel. Au Quesnoy, on gagnait moins. Quand je suis parti travailler au Quesnoy, j'ai perdu 20 francs par jour, alors que je travaillais plus qu'au Bosquet. Au Quesnoy, le travail de réparation était plus dangereux qu'à Saint-Emmanuel. Avec les culbuteurs automatiques ... il y a eu des accidents ... parfois graves. Un jour, un ouvrier est tombé dans le culbuteur. En sortant de la fosse, les 'cârs' passaient sur une balance ; certains montaient et d'autres descendaient. Au niveau inférieur, le 'câr' avançait difficilement. Comme l'ingénieur était là – au Quesnoy, il y avait le chef de triage, le chef de pas et l'ingénieur qui passait chaque jour avant de descendre – l'ouvrier a poussé plus fort. Il est tombé dans le culbuteur qui s'est mis à tourner. Il a été tué sur le coup. C'était après la guerre, dans les années 1950...”.

Joseph Vanaver eut la chance de travailler pour différents charbonnages appartenant à la société minière du Bois-du-Luc. Une situation qui lui permet de porter un regard critique et comparatif sur l'organisation de ces derniers : “... Les surveillants étaient plus durs au Quesnoy qu'au Bosquet. Comment dire ça... on di-

rait 'pétés'<sup>24</sup>. Des hommes qui se prennent pour des ... J'en ai connu un... C'était vraiment un sale type. Celui du matin, qui est décédé accidentellement, Zyré Godefroid, était bien. Tant que votre ouvrage était bien fait, il était content. L'autre trouvait à redire partout et pour n'importe quel motif. Mais ici, au Bois-du-Luc, c'était idéal comme travail. Attention, on a quand même eu du mal au Bosquet. Je me suis quelquefois fait des semaines de sept, huit, neuf, dix jours, à la place de six. Parfois, je m'en allais le dimanche au matin et je ne revenais pas avant le mardi. C'était toujours pour des réparations. Je suis venu au monde dans la rue du Couchant, en face de la maison visitée par le roi Léopold I<sup>er</sup><sup>25</sup>. Aujourd'hui, il y a une plaque au-dessus de la porte. Je ne suis parti de cette rue qu'après mon mariage, en 1952. J'ai joué dans la fanfare du Bois-du-Luc jusqu'à mon entrée au service militaire. Une fois démobilisé, j'ai rejoint la fanfare, pensant rejouer... mais le directeur n'a plus voulu. Le chef de musique s'appelait Valéry Bury, un militaire, un major de l'armée. J'ai arrêté la musique en 1939. Après la guerre, pour jouer lors des processions, on cherchait des bénévoles. C'était à l'occasion de la ducasse du Bois-du-

Luc<sup>26</sup>, vers le 15 ou le 20 juillet. La 'musique' partait de la cantine et allait à l'église. On montait la rue du Vent de Bise en musique. Après, la procession sortait de l'église et la fanfare jouait. On se dirigeait vers la pharmacie, puis on redescendait vers l'actuelle rue de La Jobrette. Il y avait plusieurs processions. L'une allait vers les 'Carrés' (la rue du Couchant, la place, la rue du Vent de Bise), avant de revenir à la cantine où on buvait un verre. Dans la procession, il y avait des jeunes gens qui portaient des lampes et des flambeaux, et des mineurs. Il y avait aussi un baldaquin que surmontait une grande croix. Le mineur qui participait à la procession avait une 'dringuèye'. Le gamin qui portait le flambeau avait 50 francs. A ce moment-là, 50 francs c'était beaucoup ! A la Sainte-Barbe, on faisait messe à Bois-du-Luc. Puis on allait boire un verre à la cantine. Dans la musique du Bosquet, il y avait 120 musiciens. C'était une belle fanfare avant la guerre. Tous les vendredis, il y avait répétition, parfois au kiosque, à la campagne, au bon temps. Au milieu de la répétition, on faisait une pause. On allait à la cantine boire un verre, puis on reprenait la répétition. S'il pleuvait, on restait à la cantine. Attention, on était sévère pour la

musique. A l'âge de 18 ans, j'ai voulu quitter la musique, il ne m'en fallait plus. J'étais jeune homme et vous savez comme ça va. Il ne m'en fallait plus et je suis resté quinze jours sans aller aux répétitions. Le samedi matin (on travaillait six jours par semaine), j'ai été appelé par le gérant du charbonnage. Lorsque je suis entré dans son bureau, il m'a dit : 'Et alors, la musique, cela ne va plus ?'. J'ai répondu que ça ne me plaisait plus. Il a alors ajouté : 'c'est la musique ou...'. J'ai dû continuer à jouer dans la fanfare jusqu'à mon entrée

au service militaire. C'était agréable, mais lorsqu'on est jeune... ! En 1936, la musique du Bois-du-Luc a donné un concert à Charleroi avec la chanteuse Clara Clairbert<sup>27</sup>. La fanfare a joué 'Fantaisie sur Louise' (?), ou quelque chose comme ça. Le tambour devait jouer seul tant que la chanteuse faisait ses vocalises. On était tous nerveux. C'était le tremblement des mains qui faisait tomber les baguettes sur le tambour. Il y a eu jusqu'à douze tambours dans la fanfare. Le chef des joueurs de tambour s'appelait Léon Griffon et ha-

bitait près de la gare du Bois-du-Luc. C'était une vedette, il jouait au théâtre de La Louvière. Il était acteur dans les pièces qu'on jouait à La Louvière. C'était un chef au Bois-du-Luc, il s'occupait des exportations. Il faisait les fiches pour expédier le charbon et travaillait avec un chef machiniste qui accrochait les wagons..." (À SUIVRE).

**Alain DEWIER,**

Ecomusée régional du Centre

<sup>1</sup> La Société des Charbonnages du Bois-du-Luc est constituée le 14 février 1685. Huit personnes s'associent pour la fonder : trois ouvriers mineurs, deux hommes de loi, deux bailleurs de fonds et le seigneur de Houdeng, propriétaire des terres qui seront exploitées. La société connut un développement aussi rapide qu'important, créant à partir du milieu du 19<sup>e</sup> siècle une importante infrastructure sociale. Elle ferma définitivement ses portes le 30 juin 1973. Acheté par l'Etat, le site minier est aujourd'hui propriété de la Région Wallonne et est géré par l'Ecomusée régional du Centre.

<sup>2</sup> La revue patoisante *El Mouchon d'Annuaire* (littéralement "le tarin des aulnes"), est créée en 1912. Propriété de l'Ecomusée entre 1988 et 2003, elle redevenait, début 2004, propriété de l'association dialectale qui l'avait fondée : les "Scriveûs du Cente".

<sup>3</sup> Léon André, *Bois-du-Luc : 1685-1935*, éd. Charbonnages du Bois-du-Luc, 1935, p. 125.

<sup>4</sup> Le siège Saint-Emmanuel fut ouvert à la production en 1846. Il ferma définitivement ses portes, par décision de la C.E.C.A. (qui avait fixé des quotas de production) le 31 décembre 1959, après avoir atteint une profondeur de 558 mètres. Aujourd'hui, il fait partie du parcours-spectacle "Entre Homme et Machine" proposé par l'Ecomusée.

<sup>5</sup> Le charbonnage du Quesnoy (profondeur : 950 mètres) fut creusé entre 1898 et 1903. Il fut le dernier siège d'extraction de la société minière du Bois-du-Luc et cessa toute activité le 30 juin 1973.

<sup>6</sup> Il s'agit bien évidemment de la Seconde Guerre mondiale durant laquelle l'occupant généralisa le travail obligatoire en Allemagne. Un travail dont étaient dispensés les ouvriers mineurs. Nombre de personnes sont descendues au charbonnage pour éviter la déportation.

<sup>7</sup> Joseph Vanaver a travaillé durant quelques années dans une briqueterie. "D'aler à brikes" signifie fabriquer les briques.

<sup>8</sup> La chaîne à godets est un élévateur à petits bacs, qui permet d'acheminer le charbon d'un étage à un autre, par exemple.

<sup>9</sup> La chaîne à raclettes permet l'évacuation du charbon dans les tailles.

<sup>10</sup> "Coumères" : les femmes en général. On parlera dans ce cas précis des "Coumères de pas" au charbonnage, qui ne sont autres que les hiercheuses.

<sup>11</sup> Gaillettes : gros morceaux de charbon.

<sup>12</sup> Quai : Joseph Vanaver évoque sans doute la partie du triage-lavoir où arrivent les wagonnets de charbon en provenance du puits.

<sup>13</sup> Culbuteur : dispositif permettant le renversement et la vidange rapide des wagonnets.

<sup>14</sup> Taille : chantier ou partie de chantier où l'on extrait le charbon.

<sup>15</sup> "Kerkeû" : chargeur de fosse.

<sup>16</sup> "Gayole" : cage d'ascenseur.

<sup>17</sup> Bosquet : nom donné au site charbonnier du Bois-du-Luc, en référence à la cité ouvrière qui le jouxte, la cité Bosquetville (appellation trouvant son origine dans la présence d'un petit bois, rasé pour la construction des maisons).

<sup>18</sup> Beaulieu : charbonnage d'Havré faisant partie de la société du Bois-du-Luc. Le siège ferma en 1961. Les deux puits qui le composaient furent creusés entre 1924 et 1933, et avaient une profondeur de 1050 mètres.

<sup>19</sup> Le siège Saint-Patrice (600 mètres de profondeur), situé également au Bois-du-Luc, s'ouvrit en 1920, pour fermer en 1937.

<sup>20</sup> "Cârs" : terme dialectal signifiant char et par extension, chariot, wagon, wagonnet.

<sup>21</sup> La journée de 8 heures est instaurée en 1921. Désormais la "loi des 3 X 8" (8 heures de travail, 8 heures de loisirs et 8 heures de repos) va rythmer la vie des sociétés industrielles qui généralisèrent les trois pauses : matin, après-midi et nuit.

<sup>22</sup> Le site du Bois-du-Luc abrite aujourd'hui un Musée de La Mine et l'Ecomusée régional du Centre qui permet la découverte des bâtiments réaménagés (toute l'année sur réservation, pour groupes) et d'un parcours-spectacle (de la mi-avril à la fin octobre).

<sup>23</sup> Les carrés du Bois-du-Luc sont construits entre 1838 et 1853. Chaque maison possède alors deux pièces au rez-de-chaussée. En 1880, on ajoute deux chambres à l'étage. Deux nouvelles pièces seront ajoutées au rez-de-chaussée à partir de 1916.

<sup>24</sup> "Pètés" : fous, cinglés, fiers, etc.

<sup>25</sup> Le 8 septembre 1856, S.A.R. Léopold I<sup>er</sup>, dans le cadre des festivités liées au 25<sup>e</sup> anniversaire de son règne, visite les charbonnages du Bois-du-Luc. Une grande réception est organisée et il découvrira une galerie de mine reconstituée en surface ainsi qu'une maison située rue du Couchant (une plaque de pierre apposée sur la façade commémore l'événement).

<sup>26</sup> Les charbonnages organisèrent dès le 19<sup>e</sup> siècle des loisirs pour leur personnel : jeux, processions, fêtes du travail (Sainte-Barbe), fanfare, chorale, cercle de gymnastique, kermesses. Ces dernières étaient au nombre de trois, organisées à des moments différents... La "Ducasse du Bosquet", le week-end du 21 juillet, la "Ducasse du Quinconce" (le nom du parc dans lequel se trouve le kiosque), début août, et la "Ducasse de la Station" (au quartier de la gare) le week-end du 15 août. Toutes trois disparurent à la fermeture des charbonnages.

<sup>27</sup> Clara Clairbert (1899-1970) : soprano bruxelloise attachée au théâtre de la Monnaie. Elle chanta à travers l'Europe et les Etats Unis.



## AGENDA

### Centre historique minier de Lewarde

**“D'Orphée à Jules Verne, voyage dans l'imaginaire des mondes souterrains”**

Exposition consacrée aux mondes souterrains jusqu'au 31 décembre.

**Contact :**

Tél. : 0033 (0)3 27 95 82 82  
[www.chm-lewarde.com](http://www.chm-lewarde.com)

### Ecomusée régional du Centre à Bois-du-Luc

**“De la Haine au Nil : Itinéraire d'un Géant : Baume & Marpent”**

Exposition jusqu'au 30 octobre.

**Contact :**

Tél. : 0032 (0)64 28 20 00  
[www.bois-du-luc.com](http://www.bois-du-luc.com)  
[www.baume-marpent.be](http://www.baume-marpent.be)



### Blegny-Mine (CLADIC)

#### Cycle de conférences

Vendredi 23 septembre 2005 :

“Le passé prépare l'avenir : évolution de l'exploitation des mines durant la seconde moitié du XX<sup>e</sup> siècle et ses applications éventuelles dans l'actualité” par le Professeur Jean-Jacques STASEN, professeur honoraire de l'Université de Liège, Inspecteur Général des Mines honoraire.

Vendredi 21 octobre 2005 :

“L'après-charbon : le problème du démergement dans la vallée mosane liégeoise” par Monsieur Roland De Schrijver, Ingénieur, Directeur de l'A.I.D.E.

**Infos :**

Les conférences se déroulent de 19h à 21h au CLADIC.  
Tél. : 0032 (0)4 237 98 18  
[cladic@blegnymine.be](mailto:cladic@blegnymine.be)

### Centre Touristique de la Laine et de la Mode à Verviers

**“Histoire de l'automobile à Verviers”**

Exposition du 27 mai au 31 juillet 2005.

Promenade guidée “Sur les Traces des Constructeurs verviétois” le dimanche 19/06 à 15h. Durée : ± 2h. Exhibition de voitures anciennes le dimanche 26/06 de 14h à 18h dans la cour du Centre Touristique de la Laine et de la Mode.

**Contact :**

Tél. : 0032 (0)87 35 57 03  
[www.verviersima.be](http://www.verviersima.be)

### La Fonderie

**“En avant pour le suffrage universel : le droit de vote en Belgique, une histoire inachevée”**

Exposition jusqu'au 31 août.

**Contact :**

Tél. : 0032 (0)2 410 99 50  
[www.lafonderie.be](http://www.lafonderie.be)

### Musée de Mariemont

**“D'immatériels lendemains. Porcelaines de Tournai – Porcelaines d'aujourd'hui”**

Exposition jusqu'au 18 septembre.

**Contact :**

Tél. : 0032 (0)64 21 21 93  
[www.musee-mariemont.be](http://www.musee-mariemont.be)



# PATRIMOINE INDUSTRIEL WALLONIE-BRUXELLES

## 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  
[claude.gaier@museedarmes.be](mailto:claude.gaier@museedarmes.be)

## Conseil d'administration

*Président :* Bruno VAN MOL  
*Vice-présidents :* Jean-Louis DELAET  
Claude GAIER  
*Secrétariat :* A.S.B.L. Grand-Hornu Images  
(Maryse WILLEMS)  
*Trésorier :* Jacques CRUL  
*Membres :* Jean DEFER  
Claude DEPAUW  
José DUPONT  
Claude MICHAUX  
Guido VANDERHULST  
Guénaël VANDE VIJVER  
Jean-Jacques VAN MOL

## Bulletin périodique trimestriel

Publié avec l'aide de la Communauté Française

## 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 Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles, Rue de Feneur 71 B-4670 BLEGNY

## Editeur responsable

Claude GAIER  
Rue F. Lapierre, 35/11  
B-4620 FLERON  
Tél. : 04/221.94.17  
Fax : 04/221.94.01  
[claude.gaier@museedarmes.be](mailto:claude.gaier@museedarmes.be)

## Secrétariat de rédaction

Guénaël VANDE VIJVER  
(SÉLECTION DES ARTICLES)  
Rue Meyerbeer, 51  
1190 Forest  
Tél. : 0475/33.49.28 ou 02/347.71.78  
Fax : 064/21.26.41  
[gvdevijv@ulb.ac.be](mailto:gvdevijv@ulb.ac.be)

Lionel VANVELTHEM  
(MISE EN PAGE)  
[www.lionel-vanvelthem.be](http://www.lionel-vanvelthem.be)

## TABLE DES MATIERES

<b>En guise d'éditorial, une invitation</b> , par B. VAN MOL	2
<b>Etude</b> : Joindre la Meuse à l'Escaut : un projet liégeois de 1801, par C. GAIER	3
<b>Reportage</b> : La Carbonisation Centrale à Tertre (...), par M. DI LORETO	5
<b>Reportage</b> : Le triage-lavoir de Péronnes-Lez-Binche, par B. VAN MOL	8
<b>Publications</b> , par B. GUIDOLIN et B. VAN MOL	10
<b>Ethno-témoignage</b> : Souvenir d'un ancien surveillant au triage-lavoir de Saint-Emmanuel, par A. DEWIER	12
<b>Agenda</b>	15
<b>Informations et table des matières</b>	16