



N° 63-64

OCTOBRE 2005-
MARS 2006

“Art. 3. L’association a pour objet la sauvegarde, l’étude et la mise en valeur du patrimoine immobilier et mobilier, ainsi que des documents écrits, sonores ou figurés, se rapportant à l’histoire et à l’archéologie de l’industrialisation dans les régions wallonne et bruxelloise de la Belgique.”

L’association exerce une action de coordination et de promotion en faveur des organismes et des personnes qui consacrent leurs activités en tout ou en partie à ce domaine.

Toutefois, elle peut agir directement, lorsque les circonstances le requièrent, sans préjudice de la liberté ni de la responsabilité des personnes physiques ou morales qui constituent ses membres.”

Cela étant dit, tout n’est pas dit. Car des intentions à la pratique, il y a de la marge.

Depuis plus de vingt ans, avec l’aide de la Communauté française de Belgique, nous œuvrons pour qu’il existe, en Wallonie et à Bruxelles, une **conscience** d’un patrimoine industriel à préserver et ce, de diverses façons et selon les possibilités raisonnables : *in situ*, dans les musées, sous forme de bâtiments, d’objets, de textes écrits et d’enregistrements, d’images...

Nous intervenons, le cas échéant, auprès des autorités adéquates afin d’activer des sauvetages négligés, ignorés ou “dormants”.

Nous publions la présente revue, appréciée, pensons-nous, de nos membres autant que des spécialistes correspondants à l’étranger.

Ces actions ne sont cependant possibles que grâce au soutien **actif** de nos adhérents.

Quel soutien ? Nous attendons d’eux qu’ils participent à nos assemblées, à nos excursions, qu’ils nous écrivent, qu’ils expriment leur point de vue, qu’ils recrutent de nouveaux membres (en n’oubliant pas les plus jeunes), qu’ils rédigent – le cas échéant – des articles pour cette revue, bref qu’ils se manifestent activement.

La préservation et la promotion du patrimoine industriel exigent des actes volontaristes et pas uniquement des sympathies passives.

Bruno Van Mol,
Président.

Nouvelles

Création de l’AAFB

L’Association des Archivistes Francophones de Belgique (AAFB) est née à la fin de l’année passée. Cette nouvelle ASBL permettra, notamment, de fédérer tous les archivistes issus des différents secteurs. Deux administrateurs du PIWB, Claude Depauw et Guénaël Vande Vijver, occupent un poste similaire au sein de l’association.

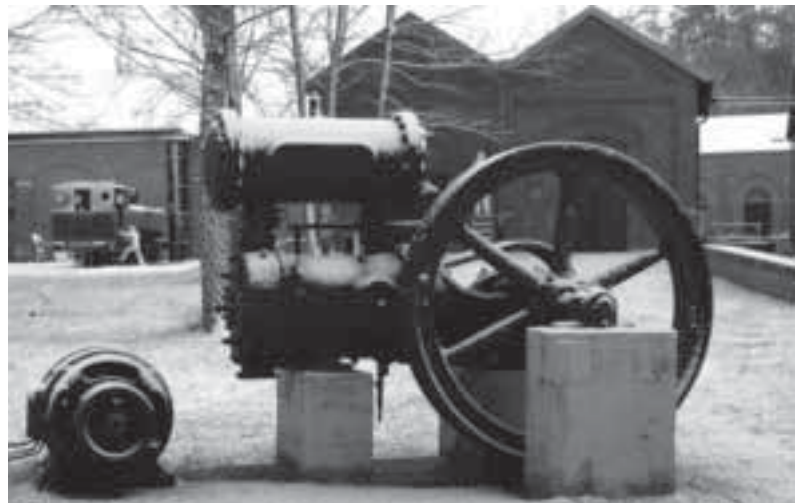
Le SAICOM sur le site du Bois-du-Luc

L’ASBL SAICOM, présidée par H. Hasquin, a décidé de venir s’installer sur le site des anciens charbonnages du Bois-du-Luc près de La Louvière. Nous assistons donc à un regroupement des archives charbonnières pour

la Province du Hainaut car l’Ecomusée régional du Centre, basé sur ce même site, a également développé un centre d’archives consacré à l’histoire industrielle. Les deux ASBL pourront travailler ensemble sur la conservation et la numérisation des archives industrielles de ce territoire. De plus amples informations seront communiquées dans le courant de cette année.

ILLUSTRATION DE COUVERTURE tirée de l’article “Molenbeek, commune industrielle” dans le présent numéro, p. 3-6 : dès 1883, Delhaize dispose, à la **gare de l’Ouest**, d’un quai pour l’acheminement des marchandises (Archives du groupe Delhaize).

CI-DESSOUS : **Les Ateliers du Bois-du-Luc**, futur emplacement du SAICOM.



L'industrialisation peut-elle générer l'urbanisation ? C'est l'une des questions que pose la nouvelle exposition de La Fonderie : "Molenbeek, récits de ville".

Bruxelles, longtemps principale ville industrielle du pays en termes d'emplois, a attiré l'attention de nombreux chercheurs. Dans ce contexte, quelle est la place d'une commune comme Molenbeek, parfois surnommée – du moins pour l'une de ses parties – le "Petit Manchester belge" ? Quelle ampleur, quels visages, pour cette industrialisation ? Quelles conséquences, surtout, sur le territoire, sur la population, sur l'activité économique ?

Les réponses ne vont pas de soi lorsque l'on sait qu'en 1880 encore, les terres agricoles représentent près de 50% du territoire de la commune...

Molenbeek avant 1830 : des fabriques dans les faubourgs

Le régime français est extrêmement propice à l'industrie "belge", en particulier à Bruxelles et dans ses environs.

L'industrie bruxelloise, traditionnellement implantée dans la vallée de la Senne, essentiellement à l'intérieur de la seconde enceinte, commence à se développer au-delà de cette limite. Les faubourgs connaissent peu à peu des implantations d'entreprises, suivies du percement de nouvelles rues. Les communes qui bénéficient le plus de ces dévelop-

pements sont Anderlecht et son hameau de Cureghem d'une part, Molenbeek de l'autre, mais aussi Laeken et Schaerbeek.

À Molenbeek, l'industrialisation et l'urbanisation nouvelles démarrent en dehors du noyau villageois ancien, d'abord timidement puis plus vigoureusement dans les quartiers proches des anciennes portes, détruites quelques années plus tôt. En 1829, la commune compte une cinquantaine d'entreprises. L'industrie y est beaucoup plus diversifiée qu'à Cureghem où le textile domine largement. Molenbeek accueille notamment une fabrique de colle, une savonnerie, une fabrique d'amidon, mais aussi trois brasseries, quatre tanneries, deux faïenceries, ainsi que plusieurs ateliers de carrossiers. Seules quelques petites fabriques témoignent de la présence, encore très embryonnaire, de la métallurgie.

Un canal, des usines...

L'indépendance de la Belgique et le choix de Bruxelles comme capitale donnent à la région un essor considérable. Jouissant d'une situation centrale, ville la plus peuplée du nouveau pays, Bruxelles voit se multiplier ses fonctions de capitale : siège des pouvoirs exécutif, législatif et judiciaire, centre financier et intellectuel.

Cependant, le principal atout économique de la ville sera de se trouver au centre du réseau de communications dont se dote le nouvel État. Le fond de la vallée de la Senne, axe industriel traditionnel, est ainsi renforcé par le nouveau canal charbonnier reliant Bruxelles à Charleroi, ouvert à la navigation en 1832. Trois ans plus tard, la gare de l'Allée Verte est inaugurée sur un territoire qui fait alors partie de Molenbeek. Première gare bruxelloise sur le tracé du premier axe de chemin de fer pour voyageurs sur le continent (Malines-Bruxelles), elle sera bientôt rejointe par les stations du Midi (1840) et du Nord (1841). Dès lors, les entreprises se fixent à proximité de ce réseau de transports et, bientôt, en attirent d'autres dans leur sillage.

De plus, la nouvelle voie d'eau apporte à la ville le charbon en provenance des régions houillères du sud. L'arrivée de cette énergie primaire à bas prix provoque l'efflorescence des industries travaillant le métal. Les nouvelles entreprises s'organisent le long du canal, dans le quartier Saint-Martin à Molenbeek en particulier, ainsi qu'à Anderlecht et à Laeken.

Le Canal de Charleroi, carte postale, vers 1900 (Coll. Musée communal de Molenbeek-Saint-Jean, fonds Hebbelinc).



* Cet article est une version résumée de l'article de P. CHARRUADAS, C. A. DUPONT et J. PUISSANT, "La formation de Molenbeek : industrialisation et urbanisation", paru dans *Molenbeek, une commune bruxelloise*, Bruxelles, 2005, p. 13-28 ("Cahiers de La Fonderie", n°33).

Le recensement industriel de 1846 permet de dresser un premier état de l'industrie à Bruxelles-Ville mais aussi à Molenbeek, commune choisie par les autorités statistiques pour tester le questionnaire du recensement. Une comparaison entre les deux entités démontre de manière éclatante la supériorité de Bruxelles, qui compte alors dix fois plus d'emplois manufacturiers que son faubourg occidental. À Molenbeek, on voit se développer de nouvelles activités, comme la transformation des métaux ou celle, mécanique, du bois, bien représentée. Il faut surtout noter l'apparition d'une industrie plus lourde, par les matériaux mis en œuvre et les produits qui en sont issus, qui se concentre le long du canal. Il s'agit du secteur de la construction mécanique, lié aux développements des nouvelles infrastructures comme le chemin de fer et à l'utilisation de plus en plus massive de la vapeur dans toutes les industries.

De fait, la fabrication de machines à vapeur et d'équipements connaît un développement remarquable. 10 fabricants molenbeekois en ont construit 72 entre 1830 et 1850, soit 30% des machines fabriquées en Brabant et 47% de celles qui proviennent de Bruxelles. C'est peu, sans doute, par rapport aux 2.000 machines produites en Belgique à cette époque. Les deux plus importants constructeurs molenbeekois sont Pauwels d'une part, Cail et Halot de l'autre. Installées à la limite du faubourg, dans le quartier Ransfort, sur de vastes terrains encore agricoles, ces entreprises deviendront énormes et n'auront d'ailleurs aucun équivalent à Bruxelles ou dans son agglomération. Elles jouent ainsi, de par leur taille et l'importance de leur main-d'œuvre, un rôle majeur dans l'extension de l'urbanisation de Molenbeek.



L'usine Cail, Halot et Compagnie, vers 1850, extrait de *La Belgique industrielle* (Coll. La Fonderie).

Cependant, la vie industrielle est syncopée. La Compagnie des Bronzes qui subsiste plus d'un siècle à Molenbeek est une exception. De grands établissements, comme Pauwels (disparu en 1867) ou Cail et Halot (en 1900), arrêtent leurs activités. Ces arbres vigoureux, vénérables mais fragiles, ne doivent pas cacher la forêt des nombreuses entreprises qui se créent, disparaissent ou restent modestes mais prospères.

Made in Molenbeek

Le recensement industriel de 1896 donne un nouvel aperçu des développements de l'industrie dans les communes bruxelloises. À Molenbeek, 2.218 entreprises industrielles emploient 10.960 personnes dont 9.624 salariés. Comme à Bruxelles-Ville, qui reste toujours de loin la principale commune industrielle de l'agglomération, la majorité des entreprises est constituée de petites unités, pour la plupart des ateliers à domicile, en particulier dans la confection de vêtements et d'accessoires de mode.

L'activité industrielle se répartit dans les secteurs suivants : travail du bois, peaux et cuirs, métaux, bâtiment mais aussi chimie, alimentation, textile, tabac, papier et livre, industrie d'art et de précision, canaux et transports. Au total, la commune représente,

dans l'ensemble de la province, 5% des entreprises, 7% des ouvriers et 8% de la puissance-vapeur installée. On voit donc que son caractère industriel s'est nettement affirmé, tant en nombre d'ouvriers par entreprise qu'en équipement énergétique.

Pour la transformation des métaux, il importe de s'installer à proximité du canal, pour l'approvisionnement en énergie (charbon) et en matières premières. Visseries, poêleries et autres fonderies se concentrent donc dans les communes de Bruxelles et Laeken (qui totalisent 31% des entreprises dans ce secteur en 1896), de Molenbeek (25%) et d'Anderlecht (14%). À Molenbeek, on peut citer la célèbre fabrique de poêles Nestor Martin, qui implante dès 1868 sa première usine bruxelloise rue Ulens.

À l'époque, ce quartier n'abrite encore que quelques entreprises mais il connaîtra un développement fulgurant, grâce surtout à l'ouverture, en 1907, de Tour et Taxis. Le quartier acquiert bientôt le qualificatif de maritime. Les usines de transformation s'y multiplient. Leurs matières premières transitent par le complexe, où elles sont taxées et dé-

douanées. Ceci explique la présence importante, dans cette zone bien précise de la ville (et de Molenbeek), d'entreprises de transformation de tabac, et de nombreux importateurs de vins, de spiritueux, de cafés, d'épices et d'autres produits coloniaux. Le quartier maritime est appelé à devenir ainsi l'un des principaux pôles de développement de la commune au XX^e siècle.

Dans l'est de la commune, l'industrie peut donc clairement être considérée comme un moteur de l'urbanisation. En effet, la plupart des entreprises s'établissent à front de rue, en utilisant les intérieurs d'îlots pour déployer leurs unités de production. Elles déterminent donc l'organisation et l'utilisation de l'espace mais ne le bouleversent pas. Elles conditionnent les circulations des gens et des marchandises. On observe, le long des axes de communication, la multiplication des commerces de détail : cafés, boulangeries, épicerie... qui tentent d'attirer le chaland et de "fidéliser" une clientèle ouvrière. L'habitat ouvrier est relégué dans les rues adjacentes, en particulier dans les nombreuses impasses dépourvues d'air et de lumière, sous-équipées d'installations sanitaires. Elles accueillent surtout les nouveaux arrivants, les ouvriers peu qualifiés, tandis que de nombreux ouvriers qualifiés habitent toujours le centre-ville. L'ouverture de grands axes ou de places publiques encourage la diversification sociale de la population. Le démantèlement des grandes entreprises permet d'ouvrir de nouvelles voiries. La diversité est totale, qui mêle entreprises industrielles, commerces, habitat sordide, maisons de rue abritant des ateliers domestiques, maisons "de maître" plus prestigieuses pour la bourgeoisie.

La population de Molenbeek

Année	Habitants	Commentaire
1709	660	
1800	1.380	L'industrialisation débute
1831	4.062	
1846	12.065	L'industrialisation s'intensifie
1860	24.337	L'industrialisation s'accroît
1900	58.445	
1910	72.283	Maximum atteint en raison du développement industriel

Toujours plus à l'ouest

Un rapide coup d'œil sur une carte actuelle de la commune montre toujours une différence marquée entre les deux parties de Molenbeek, dont l'ouest apparaît comme nettement plus vert, plus résidentiel, au maillage des rues beaucoup moins dense. C'est là que se trouvent les exploitations agricoles. Les autres activités économiques ne s'y implanteront que tardivement, et de manière beaucoup moins dense qu'à l'est de la commune.

En réalité, l'urbanisation est limitée par le chemin de fer de l'Ouest et par la gare du même nom (mise en service en 1872). Cette gare de formation va relier par l'ouest les stations du Nord et du Midi, mettant ainsi un terme à la liaison ferroviaire des boulevards. L'intérêt de la gare est bien sûr de faciliter l'approvisionnement des entreprises et l'expédition des produits qu'elles génèrent. Elle permet aussi à la main-d'œuvre de se rendre plus facilement sur son lieu de travail. Même si de nombreux ouvriers s'installent à proximité de l'entreprise qui les emploie, comme en témoignent les nombreuses cités qui fleurissent dans ces quartiers.

À partir de l'extrême fin du XIX^e siècle, l'urbanisation progresse à la hauteur de la gare, à l'est comme à l'ouest du chemin de fer. Autour de la gare, d'autres entreprises s'implantent bientôt : outre les petits ateliers ou entrepôts peu spécialisés, sans liens directs avec les grandes filières productives, on compte surtout quelques grandes entreprises qui

donnent l'impression d'être isolées au milieu d'un paysage encore très rural. C'est le cas de Delhaize, certainement l'enseigne la plus connue de Molenbeek (VOIR L'ILLUSTRATION DE COUVERTURE).

À l'ouest de la commune, les terrains à bas prix, la proximité du chemin de fer, les possibilités d'extension ont donc joué le rôle de facteurs d'attraction pour quelques grandes entreprises qui ont choisi ces espaces pour développer leurs activités. Mais il ne faut pas négliger le rôle de la chaussée de Gand, le long de laquelle se développent, jusqu'à Berchem-Sainte-Agathe, de nombreuses activités commerciales et industrielles. Durant l'Ancien Régime déjà, cet axe avait joué un rôle important dans le développement économique de Molenbeek. Les importants mouvements de main-d'œuvre ont facilité ces évolutions. Comme Delhaize a employé plus de 1.000 personnes, le site et l'habitat se sont développés.

La fin des usines

Au-delà des années 1930, cependant, l'implantation de nouvelles entreprises à l'origine de l'urbanisation a épuisé ses effets. Les importantes imprimeries Hayez et Guyot par exemple, qui quittent le centre ville, utilisent d'anciennes implantations de l'est de Molenbeek, complétées éventuellement par de nouvelles constructions.

Le Molenbeek du XIX^e siècle a induit une urbanisation mixte de fabriques, d'ateliers, de commer-

ces, d'habitat modeste mais aussi bourgeois. Après la Seconde Guerre mondiale, c'est la construction résidentielle qui désormais est à l'origine de la formation de la ville nouvelle.

La crise économique, urbaine et financière des années '70 provoque la multiplication d'abandons de bâtiments qui se dégradent. De nombreuses friches apparaissent, comme celle de la brasserie Vandenheuvel qui marque tristement le paysage du côté de la gare de l'Ouest. Cette évolution évoque, pour l'observateur extérieur, les ravages d'une véritable guerre. Cependant, la réutilisation d'anciens bâtiments industriels pour de nouvelles affectations devient courante : la raffinerie Graeffe, rue de Manchester, est ainsi reconvertie aujourd'hui en lieu de spectacle voué à la danse contemporaine (le Plan K). Dans le quartier maritime, les tabacs Gosset ont cédé la place notamment à Télé-Bruxelles. D'anciennes surfaces industrielles sont aussi transformées en logements, qu'il s'agisse ou non de lofts, dont la mode se répand à Molenbeek aussi.

Quelques marques célèbres qui ont fait la gloire de Molenbeek

L'exposition "**Molenbeek, récits de ville**" se tient à La Fonderie, 27 rue Ransfort, à 1080 Bruxelles du 11 février au 15 octobre 2006.

Heures d'ouverture : de 10h à 17h du mardi au vendredi et de 14h à 17h les samedis, dimanches et jours fériés.

Prix d'entrée : 5€ tarif normal, 4 € pour les seniors, 3€ tarif réduit.

Visites guidées pour les groupes (en français et en néerlandais) : forfait de 60€ en plus du prix d'entrée (réductions pour les écoles).

Infos/réservations : 02/410.99.50.

La publication *Molenbeek, une commune bruxelloise* est un numéro spécial des Cahiers de La Fonderie. 124 pages présentent la commune et ses différents visages dans des articles inédits et richement illustrés, documentés exceptionnellement par des cartes en couleur. Le cahier est disponible au prix de 15€ au Musée, aux librairies Quartiers Latins et P.U.B. (U.L.B.) ou par envoi postal après versement de 18€ (15€ + 3€ de frais de port) sur le compte : 068-1048190-35 (avec mention Cahier Molenbeek).

Plus d'informations sur le site de La Fonderie : www.lafonderie.be

subsistent dans les mémoires : la cassonade Graeffe, les tabacs Ajja, les cigarettes Boule d'Or, Boule Nationale ou Saint-Michel, la gueuze Belle-Vue (molenbeekoise après la Seconde Guerre mondiale), les pâtes l'Épi créées par la minoterie Farcy, les produits Delhaize, ... Les rues et les quais des quartiers où ces marques étaient produites portent des noms qui évoquent de manière explicite le caractère industriel de ceux-ci : rue de Birmingham, rue de Manchester, rue de Liverpool, rue de la Savonnerie, rue des Houilleurs, rue des Ateliers, quai de l'Industrie,

quai de Mariemont, quai des Charbonnages...

La société industrielle a largement façonné le passé mais elle reste bien visible au cœur même de l'actualité de la commune.

Christine Dupont,
Conservatrice à La Fonderie

Animation au Plan K, ancienne Raffinerie Graeffe (Administration communale de Molenbeek-Saint-Jean, photo : Emmanuel Francq, 2005).



Plan de l'article

1. Législation minière

Sous l'ancien régime, périodes française, hollandaise et belge

2. Ecoles des mines

Paris, Liège, Mons

3. Accidents survenus dans les travaux souterrains

4. Eclairage minier

Davy, Boty, Mueseler, Marsault, Wolf

5. Travail des femmes et des enfants

1. Législation minière^{1 & 2}

a) Sous l'ancien régime

A quelle époque remonte, en notre pays, l'exploitation de la houille ?

Dans le foyer de l'hypocauste d'une villa gallo-romaine, dont les ruines ont été découvertes, en 1907, au milieu de la place Saint-Lambert, à Liège, on a retrouvé des blocs de charbon à moitié consommés. Il est donc certain que la houille a été utilisée à Liège dès les premiers siècles de notre ère. On peut affirmer, par contre, qu'elle ne faisait pas, à cette époque, l'objet d'une exploitation régulière. Occasionnellement, au hasard des découvertes, on utilisait les affleurements voisins des habitations ; les forêts environnant de toutes parts la bourgade, suffisaient largement à ravitailler les habitants en combustibles, et il était sans intérêt de rechercher dans le sol un équivalent dont le besoin ne se faisait pas sentir.

Dans le dernier quart du XII^e siècle, par contre, les défrichements successifs éloignent les forêts de Liège ; on se procure plus difficilement le bois de chauffage ; le prix en devient plus élevé. Peu à peu, on s'habitue à lui substituer la houille et l'on reconnaît les avantages de celle-ci. Attaquant les couches affleurant à la surface, chacun se contente d'abord

d'extraire le charbon qui lui est nécessaire. On opère par tranchées, à ciel ouvert. Puis, les recherches se multiplient ; le charbon devient un objet de commerce. C'est à l'année 1195, sous le règne d'Albert de Cuyck, qu'un contemporain, Reiner, moine de l'abbaye de Saint-Jacques, fait remonter ces débuts de l'industrie houillère.

A partir du XIII^e siècle, nous commençons à trouver, dans les chartes et actes relatifs à des cessions de terrain, des stipulations relatives à la houille que ces terrains peuvent contenir. La plus ancienne pièce où pareille clause figure, est une charte du monastère du Val Saint-Lambert, de mai 1228 ; elle vise une terre située à Ans. Un document de 1235 de la collégiale Saint-Barthélemy nous apprend que l'extraction de la houille se pratique dès alors suivant un système devenu usager. C'est du XIII^e siècle que date la création de la Cour des Voirs Jurés du charbonnage. Le plus antique monument de notre législation minière, les *Statuts et Ordonnance del Mestier de Cherbonaige*, remonte à 1318 ; il coordonne les règles coutumières en vigueur.

De tout temps, à Liège, la propriété du sol a emporté la propriété du dessous : qui possède le comble, possède le fonds. Le propriétaire peut exploiter son

terrain sans avoir besoin d'aucune autorisation quelconque ; il peut également, à son gré, céder la mine en tout ou en partie.

Au XIII^e siècle, aux débuts de l'industrie houillère, les terres de la banlieue liégeoise appartenaient exclusivement aux églises et aux abbayes. Les exploitations furent cependant des plus nombreuses. Les églises et les abbayes, en effet, concédaient, en général, l'exploitation des mines se trouvant sous leur sol, et les concessions ne portaient que sur des terrains de peu de superficie. Il n'était guère que l'Abbaye du Val Saint-Lambert, "le couvent charbonnier", qui exploitât elle-même ses mines : elle possédait plusieurs fosses dirigées par un moine, qui portait le titre de Maître des houillères.

Toutefois, les difficultés croissantes de l'extraction amenèrent progressivement une concentration, sans laquelle les progrès de la technique nouvelle n'eussent pas été possibles. L'exploitation à ciel ouvert est bientôt arrêtée par l'importance croissante des déblais et les venues d'eaux. On doit exploiter en galerie descendante suivant la pente des couches ; puis, la difficulté de soutenir ces voies inclinées et d'amener à la surface les produits de l'abattage, conduisent à l'exploitation par puits vertical, seul moyen de développer convenablement les déhouillements. Des capitaux de plus en plus importants deviennent, en conséquence, nécessaires. On voit alors apparaître des sociétés, les "couples de maîtres", composées de grands bourgeois et comprenant jusqu'à 15 et 16 membres ou comparçonniers.

A ces sociétés, la législation avait donné peu à peu la possibilité d'obtenir un champ d'activité plus vaste que les concessions primitives. Lorsqu'un propriétaire n'exploite pas lui-même la houille se trouvant dans son sol, on peut obtenir, par enseignement de justice, le droit de tirer mines de ce terrain, en payant au propriétaire le terrage et le double intérêt : en 1582, quantité de mines étant noyées, le prince Ernest de Bavière accorde la propriété de celles-ci à ceux qui les démergeront. L'Etat en arrive donc à octroyer de véritables concessions sur le terrain d'autrui, lorsque le propriétaire ne veut pas exploiter ou n'en est pas capable.

Il ne faut certes pas exagérer l'importance de ce mouvement de concentration. Au milieu du XVIII^e siècle, on compte 98 fosses à houille entre Ivoz-Ramet et Cheratte, dont une vingtaine d'une importance suffisante pour permettre une exploitation rationnelle.

Car à l'augmentation des difficultés de l'extraction et aux possibilités que crée l'étendue plus grande des concessions, correspond un développement progressif des règles techniques régissant l'industrie houillère.

La Cour des Voirs Jurés du charbonnage a eu, au point de vue technique, la même influence heureuse que celle qu'elle a exercée sur l'évolution du droit minier. Gardienne des usages et coutumes juridiques dont elle attestait l'existence en des avis ou records, connaissant en première instance de toutes les causes en matière de mines (litiges entre exploitants et propriétaires de la surface, contestations entre exploitants voisins, difficultés entre les charbonnages et leurs fournisseurs), la Cour des Voirs Jurés exerçait en même temps une sur-

veillance active et constante sur toutes les exploitations. Rassemblant et coordonnant les leçons de l'expérience, les Voirs Jurés tracent aux exploitants les règles à suivre, autorisent les travaux avantageux, interdisent ceux qui pourraient causer du dommage soit à la surface, soit aux exploitations voisines, effectuent le levé des travaux souterrains, exercent les fonctions d'experts. Grâce à leur action, les travaux prennent une marche plus rationnelle, plus sûre. Dès le XVII^e siècle, on n'en est plus à la période d'apprentissage. Nous nous trouvons en présence de méthodes d'exploitation logiquement établies et d'une industrie en plein épanouissement.

b) Période française

Pendant 20 ans, notre contrée fut rattachée à la France.

Déjà, dès 1431, Charles VI avait dénié à tous seigneurs le droit de taxer les mines. Mais c'est en 1744 que la France a réellement dépouillé les Seigneurs hauts-justiciers de tout droit sur les exploitations minières. Pour surveiller les travaux souterrains, elle avait établi en 1781 quatre postes d'inspecteurs.

A la veille de la Révolution, un service plus étendu comprenait un intendant général, deux commissaires du Roi, 26 inspecteurs, ingénieurs et élèves ingénieurs. Cette nouvelle organisation avait pris plus de force grâce à la création, par arrêt du Conseil du Roi Louis XVI du 19 mars 1783, de l'Ecole des Mines.

Avant d'étoffer davantage son cadre administratif, la France se donne une première loi de cadre : celle du 28 juillet 1791, publiée par Louis XVI le 23 mars 1792. Désormais, en France, "les mines et minières, tant métalliques que non métalliques, ainsi que les

bitumes, charbons de terre ou de pierre et pyrites, sont à la disposition de la Nation". Ce n'est pas une nationalisation, comme les mots pourraient aujourd'hui le laisser croire. Cela signifie que les substances minérales ne pourront être exploitées que du consentement de la Nation et sous sa surveillance. Dès lors, l'exploitation du fond est séparée de la propriété de la surface : le propriétaire du sol conserve cependant les cent premiers pieds du gisement et bénéficie de la préférence, lors de l'octroi de la concession du sous-sol. Un nouveau type de propriété est né, concessible pour 50 ans et limité à six lieues carrées.

La loi de 1791 est muette sur le rôle des fonctionnaires des mines. C'est le Comité de Salut Public qui s'assure du concours de personnes compétentes. Il crée par arrêt du 13 messidor de l'an II (1^{er} juillet 1794) une "Agence des Mines", comprenant trois citoyens qui auront la haute main sur les mines de la République, puis de l'Empire. En 1810 cependant, l'un d'eux conservera seul la direction de l'Administration, avec le titre de Directeur général des Mines.

Le 18 messidor de l'an II (6 juillet 1794), un arrêté du Comité de Salut Public groupe, sous l'autorité de l'Agence des Mines, 60 inspecteurs, ingénieurs et élèves des mines. Le même arrêté divise le territoire de la République en huit arrondissements miniers.

Sur la liste des Officiers des Mines de la République, nommés par le Comité de Salut Public, le 15 vendémiaire de l'an III (4 octobre 1794), figure le citoyen BAILLET de BELOY, inspecteur des mines, qui viendra en Belgique.

A partir du 22 octobre 1795, l'Agence des Mines s'appelle le

“Conseil des Mines de la République” qui est rattaché au Ministère de l’Intérieur.

Dix-sept mois après la bataille de Fleurus (1794), les Représentants du Peuple décrètent, à Bruxelles, par arrêté du 20 brumaire de l’an IV (20 novembre 1795), l’entrée en vigueur de la loi de 1791 dans les territoires réunis à la République.

Au cours de ces dix-sept mois, le citoyen BAILLET de BELOY, Officier des mines français en Belgique, surveille l’exploitation des mines de la Belgique. Les résultats de ses enquêtes sont reproduits dans le Journal des Mines de la République.

Ses rapports ne révèlent aucune prétention de conquête : ils sont objectifs, d’ordre technique et surtout économique, laudatifs en général pour les exploitants. Ils ont trait notamment à la calamine de Limbourg, à la mine de plomb de Vedrin, aux mines d’alun, à la fabrication du sel ammoniac dans les pays conquis, aux scieries de marbre, aux fabriques de fer et au danger du grisou.

De son côté, le Conseil des Mines de la République ne montre aucun empressement pour envoyer d’autres inspecteurs en Belgique. Il laisse, durant les premières années, aux préfets des départements le soin de faire appliquer la loi de 1791. Ce n’est que le 25 germinal de l’an VI (14 avril 1798), que l’inspecteur BAILLET de BELOY est chargé des départements réunis à la République et que l’ingénieur CHAMPEAUX est placé en stationnement à Liège, à la tête du premier arrondissement minéralogique de la première division, laquelle comprend huit départements dont le département de l’Ourthe (Liège).

En 1802, l’ingénieur LENOIR succède à CHAMPEAUX. Ensuite, un décret impérial du 19 octobre 1806 nomme à la place de celui-ci l’ingénieur MATHIEU, avec les instructions suivantes :

“Art. 1er – Il sera placé en résidence, dans le département de l’Ourthe, un ingénieur ordinaire des mines, qui aura sous sa direction un élève de l’école des mines, et trois conducteurs pris parmi les mineurs de profession.

“Art. 2 – Cet ingénieur sera chargé de la surveillance générale des exploitations desdites mines.

“Art. 3 – Il portera spécialement son attention et ses soins à la conservation des galeries dites areines franches, qui fournissent des eaux à la ville de Liège.

“Art. 4 – Pour satisfaire provisoirement aux dépenses de ce mode de surveillance, d’une manière analogue à ce qui se pratiquait précédemment dans le pays de Liège, il sera payé la somme de vingt-quatre francs par mois, par chaque exploitation en activité dans le département.”

Trois ans plus tard, un nouveau décret impérial confirmera que les fonds provenant des redevances perçues sur les mines du département de l’Ourthe, doivent être exclusivement appliqués aux frais de surveillance et d’amélioration des mines du département. Ces dépenses seront déterminées et ordonnées par le Ministre de l’Intérieur, sur avis du préfet et de l’Administration des Mines. Les taxes qui, en partie, indemnisent les ingénieurs des mines deviendront vite impopulaires et ces derniers seront accusés d’en accroître l’importance à leur profit.

En 1809, paraît dans le Journal des Mines de la République un

rapport sur les houillères du département de Sambre et Meuse, signé par BOÛESNEL, ingénieur au Corps impérial des Mines, à Namur. BOÛESNEL s’intéresse en 1811 aux mines de fer de Sambre et Meuse, en 1812 aux ardoisières, en 1813 à la mine de Vedrin. Il reste chez nous sous le régime hollandais et deviendra le chef de l’Administration des Mines du Royaume des Pays-Bas.

A la veille de la révision de cette première loi de cadre de 1791 par celle du 21 avril 1810, l’Administration des Mines de l’Empire comptait 60 personnes : trois conseillers et 57 inspecteurs, ingénieurs et élèves.

Un état des traitements, dressé par le Conseil des Mines le 22 décembre 1808, donne le total des rémunérations annuelles qui atteint 143.800 F ainsi que leur détail.

Un Conseiller était payé 8.000 F. Les onze inspecteurs et ingénieurs en chef reçoivent chacun 3.000 F l’an. A cette somme, il faut ajouter des indemnités exigées des territoires surveillés, de 600 à 900 F par département.

Les vingt-cinq ingénieurs ordinaires touchent 2.500 F et les dix-huit élèves 600 F. Quant au bureau qui assiste le Conseil des Mines, il comprend un secrétaire, douze membres et six personnes de service, dont un portier au traitement de 800 F.

Les frais mis à charge des préfetures et parfois des exploitants sont souvent jugés excessifs. Dès lors, les interventions des ingénieurs des mines sont mal interprétées : elles soulèvent même de vives protestations lorsqu’elles entraînent des déchéances pour des manquements considérés comme légers par les intéressés. Beaucoup d’exploitants belges souhaitent une limitation de

la surveillance des officiers des mines. Ils trouvent un allié en la personne de l'Empereur. "Napoléon lui-même craint toujours les tracasseries que ces agents peuvent faire aux propriétaires", lit-on dans un procès-verbal des séances du Conseil chargé de la révision de la loi.

D'autre part, la loi de 1791 favorisait le propriétaire de la surface, au détriment de l'économie de la mine elle-même. Par contre, elle donnait peu d'assurances aux nouveaux exploitants, qui redoutaient d'investir au profit de leurs successeurs éventuels, puisque la concession était limitée à 50 ans.

Voulant concilier les intérêts du propriétaire de la surface avec ceux des concessionnaires du sous-sol, la loi avait permis au premier de pratiquer des fouilles et d'extraire à son profit jusqu'à cent pieds de profondeur : elle avait imposé au second des charges et des obligations qui créaient des obstacles à une saine exploitation des veines profondes.

Dès 1806, le Corps législatif français avait entrepris la révision de la loi minière de 1791. Le Conseil chargé de cette révision ne tarde pas à être l'objet de nombreuses sollicitations, bien souvent contradictoires. Ainsi, par exemple, malgré l'opposition des trois Conseillers des mines, conscients des graves inconvénients des concessions par couches, les exploitants du Hainaut en réclament le maintien et finissent par imposer leur point de vue.

La loi du 21 avril 1810 fut votée par 230 voix contre 11. Elle concède la mine à perpétuité, retire au propriétaire le droit de préférence et le droit d'exploiter sans concession jusqu'à 100 pieds sous terre. Elle favorise d'autre part le concessionnaire

qui fait preuve de capacité. Elle encourage une exploitation rationnelle en accordant un droit d'occupation, pour empêcher qu'un propriétaire de la surface puisse refuser de céder son terrain à l'exploitant qui estime judicieux de creuser un puits en cet endroit.

Cette fois, la loi de 1810 contient aussi un titre relatif à la surveillance sur les mines par l'administration.

Le décret du 18 novembre 1810, en réorganisant le Corps impérial des Mines, établit une hiérarchie parmi ses membres. Il crée le Conseil d'Etat, dont l'autorité se substitue à celle du Conseil des Mines.

La discipline du corps est confiée dorénavant à un directeur général, le comte LAUMONT, Conseiller d'Etat, attaché auprès du Ministre. Mais ce Conseil d'Etat n'a plus qu'une charge consultative. Il reste composé des trois "sages" de 1794, qui, par la même occasion, sont nommés inspecteurs généraux siégeant à Paris. En province, le nouveau cadre comporte 75 inspecteurs, ingénieurs en chefs, ingénieurs ordinaires et élèves.

Au lieu de huit divisions minières, l'Empire en compte maintenant douze, dont deux chevauchent la France, les Pays-Bas, la Belgique et l'Allemagne.

Quant au département de l'Ourthe, il fait toujours partie de la première division, également sous la tutelle de l'inspecteur BAILLET de BELOY. Son chef-lieu est Liège, où l'ingénieur en chef MATHIEU et son successeur BLAVIER, assistés l'un et l'autre par l'ingénieur ordinaire MIGNERON, sont fort préoccupés par la lutte contre les accidents ; car, en cette fin du premier Empire, le bassin de Liège

s'est acquis le redoutable privilège de la fréquence des inflammations de grisou et des coups d'eau.

Hélas, il faut en convenir : la police des mines constitue souvent un martyrologe. La triste expérience des accidents obligea, en effet, le Gouvernement Impérial à prescrire des mesures de sécurité et de prudence. En 1812, deux désastres arrivés dans le département de l'Ourthe accélèrent l'intervention du pouvoir. Ce fut le 10 janvier une explosion de grisou qui fit 68 victimes, à la mine de Horloz, et puis, le 28 février, la catastrophe de la bure de Beaujonc, où, ignorant la présence de vieux chantiers, faute de plans, des mineurs percèrent un bain d'eau et provoquèrent une inondation brutale des galeries et des puits environnants. Durant cinq jours, le sort de beaucoup d'ouvriers demeura incertain : 70 parvinrent à échapper grâce à l'héroïsme des sauveteurs, mais 22 restèrent noyés ou ensevelis sous les éboulis.

Le maître ouvrier Hubert GOFFIN, enfermé avec ses compagnons, montra au cours du sauvetage un courage qui est resté célèbre. Il fut décoré par Napoléon.

Quant à l'ingénieur MIGNERON, qui s'était déjà signalé à l'accident du Horloz, il dut lutter contre les ouvriers de Beaujonc qui, par excès de zèle, voulaient conduire les travaux de dégagement dans une mauvaise direction.

Sans tarder, le Ministre de l'Intérieur impose, par arrêté du 3 mars 1812, le levé de plans et de coupes et l'exécution de sondages préventifs aux eaux. Le lendemain, il dépêche à Liège l'inspecteur BAILLET de BELOY et un ingénieur en chef, aux ordres du préfet. Ces deux émissaires se

réunissent en comité avec les deux ingénieurs résidents, MATHIEU et MIGNERON, en vue de rechercher les causes de la catastrophe et de proposer les mesures à prendre dans l'immédiat. MATHIEU fera valoir le dévouement dont il a fait preuve à Beaujonc, pour solliciter la place d'inspecteur général devenue vacante en janvier 1813.



Dévouement de Goffin et de son fils.
Gravure, vers 1812. S.A. des charbonnages de Patience et Beaujonc. *Les mines et les arts à travers les âges / Société de l'industrie minière, 1950.*
Coll. CLADIC.

Entretiens, l'Empereur reçoit le rapport de son Ministre au sujet des causes qui, selon lui, sont à l'origine des récents accidents.

Napoléon transmet ce rapport au Conseil d'Etat et, sur l'avis de ce Conseil, arrête le 3 janvier 1813 une série de prescriptions qui tendent à prévenir les accidents, dont la tenue des registres d'avancement journalier des travaux et l'exécution de plans intérieurs que vérifieront les ingénieurs des mines.

Pour exécuter les plans que doivent vérifier les ingénieurs des mines, il est question, dès cette époque, de confier ces opérations à des géomètres. Un arrêté ministériel du 3 mars 1812 propose l'institution des géomètres, à Liège, et un arrêté du préfet de l'Ourthe nomme d'office des géomètres, parce que les exploitants ne satisfont pas au travail requis.

Quant au décret impérial du 3 janvier 1813, il restera plus d'un siècle la base des prescriptions

réglementaires de sécurité. Il ne sera définitivement remplacé chez nous que par les dispositions de l'arrêté royal du 5 mai 1919, portant règlement général de police sur les mines, minières et carrières souterraines.

c) Période hollandaise

A la suite de la retraite des armées impériales en 1814, les ingénieurs des mines français nous quittent aussi, sauf BOÜESNEL, qui reste à Namur et passe au service du Gouvernement hollando-belge. Pour l'assister à Mons, on trouve comme commissaire royal un autre ingénieur du Corps des Mines français qui passera également au service de la Belgique.

Le 24 mars 1816, un arrêté du Roi Guillaume transfère, au Ministère du Waterstaat et des Travaux publics, l'administration et la surveillance des mines. Le 20 avril, le Ministre désigne un inspecteur du Waterstaat en remplacement de l'ingénieur en chef des mines, pour assurer le contrôle des exploitations minières. Mais, dès le 10 avril 1817, le même Ministre invite BOÜESNEL à s'occuper du service ordinaire général dans la province de Namur et du service supérieur des mines dans les provinces de Namur, Hainaut, Liège, Limbourg et Luxembourg.

Sans attendre les propositions de BOÜESNEL, le Ministre du Waterstaat détermine le 7 mai 1818 les attributions respectives des ingénieurs et des commissaires royaux des mines, nouveaux postes créés pour suppléer au manque d'ingénieurs.

Petit à petit, les affaires minières reviennent au service des mines et, le 17 décembre 1819, un arrêté royal confie la charge des mines et des carrières à un seul ingénieur en chef, à savoir

BOÜESNEL. Pour l'assister à Mons, on trouve comme commissaire royal un autre ingénieur du Corps des Mines français, CHEVREMONT, qui passera également au service de la Belgique. A Liège sont présents deux commissaires royaux, l'un pour la rive gauche, l'autre pour la rive droite de la Meuse.

d) Période belge (jusqu'au début XX^e)

Dès le 29 août 1831, un arrêté du Roi Léopold I^{er} réorganise complètement le service des mines et le transfère au Ministère de l'Intérieur. Seules les provinces dites minières restent soumises au contrôle des ingénieurs des mines. Elles forment trois divisions, Mons, Namur et Liège, dirigées chacune par un ingénieur en chef assisté d'un sous-ingénieur.

Les ingénieurs en chef correspondent directement avec le Ministre et leurs divisions sont subdivisées en sept districts, à chacun desquels sont attachés un ingénieur et plusieurs conducteurs des mines. Après un an, les sous-ingénieurs sont appelés à devenir ingénieurs.

Près du département de l'Intérieur est constitué un Conseil des Ingénieurs des Mines. En font partie les trois ingénieurs en chef et trois autres membres délégués par les chambres de commerce. Ce Conseil des Ingénieurs des Mines devait connaître des demandes en concession et des affaires contentieuses que ne pourraient traiter les autorités provinciales. Mais le 20 octobre 1832 un arrêté royal abroge ces dispositions. L'instruction des affaires en cours patientera jusqu'à la création, par la loi du 2 mai 1837, du Conseil des Mines, organe de composition toute différente qui reprendra les fonctions conférées au Conseil d'Etat par la loi du 21 avril 1810.

L'arrêté royal du 13 janvier 1837 replace l'Administration des Mines au département des Travaux publics, sous l'autorité du Directeur général des Ponts et Chaussées et des Mines.

Entretemps, un événement marquant est survenu : c'est la création, à Liège, d'une Ecole spéciale des Mines de l'Etat, qui met l'institution du Corps des Mines en rapport avec l'organisation de l'enseignement supérieur.

Le premier poste d'inspecteur général des mines est créé par l'arrêté royal du 10 juin 1844. Il est confié à Jean de VAUX, ingénieur en chef à Liège. Son traitement annuel est porté à 12.000 F. Le 15 septembre 1845, cet inspecteur général est nommé Chef du Corps des Mines et est assimilé à l'inspecteur général des Ponts et Chaussées

En 1850, l'A.R. du 28 mars ne parle plus d'inspecteur général et ramène le cadre à deux directions et six districts, en excluant le Limbourg. Il reste ainsi à la tête du service des mines du pays deux ingénieurs en chef : l'un fixé à Liège, l'autre à Mons.

En 1860, un inspecteur général des mines est de nouveau attaché à l'Administration centrale des Ponts et Chaussées et des Mines. Il concourt, sous les ordres du Directeur général de l'Administration des Ponts et Chaussées et des Mines, à l'expédition de toutes les affaires au niveau de l'administration centrale. Il assume la surveillance des services miniers de provinces, c'est-à-dire des deux ingénieurs en chef, des 46 ingénieurs et sous-ingénieurs prévus au cadre de l'époque.

En 1879, le Roi institue une commission chargée de préparer la révision des règlements de police sur les mines.



Frans Van Kuyck, 1880. Coll. Communauté Française.

L'année 1884 marque une étape nouvelle. Devançant d'un mois la publication d'un Règlement de police des Mines, l'arrêté royal du 29 mars 1884 consacre la scission de l'Administration des Mines de celle des Ponts et Chaussées. Ce même arrêté procède à une reclassification hiérarchique de ses membres tant en province que dans la capitale.

Quant aux travaux de la commission, ils aboutissent à l'arrêté royal du 28 avril 1884, lequel contient des dispositions concernant les règles pour assurer la sécurité du travail, l'admission des enfants, la tenue des plans, les puits, la descente et la montée, l'aérage, l'éclairage, les explosifs, les mesures à prendre contre les coups d'eau, les dispositions spéciales pour prévenir les accidents et les mesures à prendre en cas d'accident.

2. Ecoles des mines

Dans ce chapitre, je me limiterai à l'enseignement dans les écoles d'ingénieurs des mines de Paris, fondée en 1783, de Liège, fondée en 1825, de Mons, créée en 1836 ; je cite, pour mémoire, Louvain, décidée en 1864, Bruxelles, ouverte en 1873, et Gand, fondée en 1925.

a) Ecole des Mines de Paris

Inorganisée depuis l'époque romaine, l'exploitation des mines métalliques en France reprend vers le milieu du XVIII^e. L'administration des finances, à laquelle

les mines sont rattachées, a alors une double préoccupation : régler la perception des droits attachés à l'exploitation des mines et former un personnel capable de donner des instructions techniques aux exploitants.

L'Ecole des Mines est créée par l'arrêt du Conseil du Roi du 19 mars 1783.

Les cours sont donnés au 1^{er} étage de l'Hôtel des Monnaies, dans la salle où le chimiste minéralogiste Balthazar-Georges SAGE a rassemblé ses collections.

Après un passage au Petit Luxembourg, l'Ecole s'installe définitivement en 1816 au Boulevard Saint Michel, à l'hôtel du Duc de Vendôme, vendu comme bien national à la Révolution. Elle s'y trouve toujours !

Sa mission, fixée par l'ordonnance du 5 septembre 1816, est de former les futurs membres de l'Administration parmi les élèves issus de Polytechnique, ainsi que les futurs responsables d'usines.

b) Ecole des Mines annexée à l'Université de Liège

Le fondateur de l'Université de Liège fut Guillaume I^{er}, roi des Pays-Bas, qui fit voter la charte universitaire intitulée "Règlement sur l'organisation de l'Enseignement supérieur dans les provinces méridionales du Royaume des Pays-Bas". L'article 7 de cette charte prévoyait la création de trois universités de l'Etat établies respectivement à Liège, Louvain et Gand ; chacune d'elles comportant les cinq facultés traditionnelles.

Les cours s'ouvrirent le 3 novembre 1817. Il y eut 259 élèves en 1818, 477 en 1826, 540 en 1830.



Projet de Palais de l'Université de Liège.
Estampe de J.N. Chevron en 1822. Coll. CLADIC.

Il est à noter que la Société l'Emulation de Liège, fondée en 1779, avait patronné l'école de chirurgie Saint-Clément, considérée à juste titre comme le berceau de la faculté de médecine de l'Université de Liège.

Sous la domination française avait été créé un Lycée impérial, qui devint "le Gymnase", en 1814, au temps de l'éphémère administration prussienne.

Créée par arrêté royal du 13 mai 1825, l'Ecole des Mines de Liège fut intégrée dans l'Ecole d'ingénieurs des Arts et Manufactures, et rattachée comme celle-ci à la Faculté des Sciences. L'administrateur-inspecteur de l'Université, M. ARNOULD, en fut le premier directeur.

Cette Ecole des Mines ne prit réellement son essor qu'en 1835, à la faveur de la première loi organique de l'enseignement supérieur. Cette année-là, la chaire d'exploitation des mines, restée le plus souvent sans titulaire, fut confiée au professeur LÉSOINNE, ancien élève de l'Ecole des Mines de Paris ; l'année suivante, le français DE VAUX en reçut la charge qu'il transmit à TRASENTER en 1844.

Au début, l'école ne donna pas entière satisfaction. Dans une brochure qui fit quelque bruit, Ch. DE BROUCKERE écrivait

en 1829 : "Les cours sont trop théoriques, tandis que la pratique est de première nécessité dans les sciences et les arts industriels".

Par les débouchés nouveaux qu'elle ouvrit aux ingénieurs, l'Administration des Mines, instituée par arrêté royal du 28 août 1831, donna un regain d'activité à l'Ecole des Mines de Liège.

On envisagea d'abord la création d'une école polytechnique distincte de l'université, et une commission se prononça dans ce sens en 1842. L'année suivante toutefois, une autre commission proposa d'ajouter simplement des sections spéciales aux Facultés des Sciences des deux universités de l'Etat : à Gand, les Ponts et Chaussées, à Liège, les Mines. Cette thèse prévalut. La loi du 27 juillet 1835 créa à Liège une section des mines.

L'arrêté royal du 27 septembre 1836 porta de deux à quatre ans la durée des études. Les deux premières années, communes aux sections Arts et Mines, étaient consacrées à l'enseignement théorique, tel le calcul différentiel et intégral ; les deux dernières années – troisième et quatrième – formaient l'école d'application proprement dite.

Le programme de l'Ecole des Mines comportait entre autre des exercices de lever de plans de mines, des visites de chantiers en activité, des excursions minéralogiques et géologiques.

Autre particularité : l'Ecole des Mines de Liège était subdivisée en deux sections : la section supérieure formait des ingénieurs, l'autre des conducteurs de mines. Cette organisation était calquée, rappelons-le, sur celle de l'Administration des Mines.

Pendant la durée de leurs études, les étudiants pouvaient être attachés au Corps des Mines, mais sans rétribution. Ils ne prenaient rang dans la hiérarchie de ce Corps qu'après avoir terminé leurs études, et par ordre de mérite, jusqu'à épuisement des places disponibles.

L'arrêté royal du 6 mai 1842 institua le Conseil de Perfectionnement de l'Ecole des Mines. C'est sur recommandation de ce conseil, en date du 28 août 1842, que la durée des études de la section d'application des ingénieurs fut prolongée d'un an : trois au lieu de deux, ce qui portait à cinq ans la durée totale des études. C'est encore ce même Conseil de Perfectionnement qui proposa, en 1845, la suppression de la section des conducteurs des mines.

Il semble que ce soit l'arrêté organique du 25 septembre 1852 qui ait créé le titre d'Ingénieur civil des Mines. "Ces diplômes seront délivrés aux personnes qui ne désirent pas entrer au Corps des Mines, qu'elles aient pu ou non fréquenté l'école, mais à la condition expresse qu'elles aient subi les épreuves exigées par les programmes".

DE VAUX, attaché à l'Ecole pendant huit ans, en fut le véritable organisateur. Quant à Louis TRASENTER, il enseigna le cours d'exploitation des mines durant quarante ans, de 1844 à 1884.

Sous le rectorat de TRASENTER, l'enseignement supérieur de l'Etat entra dans une voie

nouvelle, par l'association plus complète des travaux pratiques aux leçons orales. En 1880, TRASENSTER propose d'élever le niveau des études de l'enseignement supérieur en général ; pour justifier son point de vue, il signale que les universités allemandes n'ont cessé d'oeuvrer dans ce sens pour le plus grand bien de l'industrie allemande. TRASENSTER conseillait "de joindre au but professionnel poursuivi par les universités belges, le but scientifique, et de donner le pas à celui-ci".

En 1884, TRASENSTER fut remplacé par HABETS, un de ses anciens élèves et disciple.

En 1912, la chaire d'exploitation des mines était confiée à Lucien DENOEL, répétiteur du cours depuis 1893, ingénieur au Corps des Mines à Mons, ancien professeur d'exploitation des mines à l'école industrielle du soir de Dour.

Le Professeur LABASSE succède à DENOEL. Le Professeur Pierre STASSEN, directeur de l'Institut national de l'Industrie charbonnière, devenu par la suite INIEX, prend la relève.

Son frère Jean, Inspecteur général des mines, déjà chargé des cours de sécurité minière, succède à son frère. A sa retraite en 1987, la charge est supprimée.

c) Faculté polytechnique de Mons

Le 10 octobre 1836, sur proposition du gouverneur J.B. THORN, qui avait succédé à DE PUYDT en 1834, le Conseil provincial du Hainaut créait, à Mons, une école d'ingénieurs comportant deux années d'études et des spécialités multiples.

L'Ecole de Mons ayant adopté l'essentiel des programmes d'études de l'Ecole de Paris,

confia ses destinées à deux jeunes ingénieurs sortis de cette importante institution, GUIBAL et DEVILLEZ. GUIBAL avait la charge de plusieurs cours, dont celui d'exploitation des mines. DEVILLEZ enseignait la mécanique, les constructions civiles et assumait en plus les fonctions de directeur de l'école. GUIBAL avait 23 ans et DEVILLEZ 24 ans !

L'école eut des débuts difficiles, car les milieux industriels de l'époque comportaient essentiellement des praticiens de grande valeur, mais sans formation théorique appréciable. Certains d'entre eux savaient à peine lire et écrire.

Mais les progrès techniques devaient trouver leur résonance dans les programmes de l'enseignement supérieur.

Aussi en 1876, conscient de ses responsabilités, le Directeur DEVILLEZ proposa-t-il au Conseil provincial de porter à quatre ans la durée des études de son école.

En 1903, la durée des études fut portée à cinq ans ! A ce moment, le rayonnement de l'Ecole est si considérable que sur 298 ingénieurs occupés dans l'ensemble des charbonnages du pays, 181 sortent de Mons.

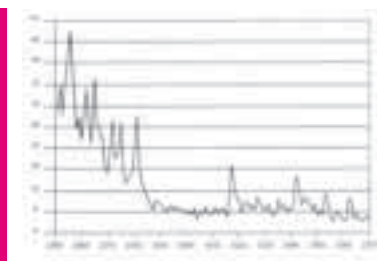
C'est pour donner à ses ingénieurs, le prestige qu'ils méritent que l'Ecole prit le nom de "Faculté polytechnique de Mons".

3. Accidents survenus dans les travaux souterrains³

A la fin XIX^e, Hyacinthe KUBORN, Docteur à Seraing et Professeur à l'Université de Liège, a publié une étude intitulée : "De l'exploitation des mines en Belgique au point de vue de la sécurité des ouvriers qui y sont employés".

Cette étude révèle notamment que le nombre d'ouvriers tués de 1831 à 1896, par 10.000 travailleurs occupés, passe de 31 à 17.

Pendant la même période, le nombre d'ouvriers tués par million de tonnes de houille extraite est passé de 34 à 10.



Tués par million de tonnes extraites. Province de Liège, 1850-1970. Histoire des accidents de travail survenus dans les charbonnages de la région liégeoise depuis le début du XIX^e siècle / Henri Delrée, 1992. Bulletin de l'Institut archéologique liégeois, Tome CIV, Fig. 3, p. 361. Coll. CLADIC.

Faculté polytechnique de Mons. Coll. Faculté Polytechnique de Mons



Le Docteur KUBORN rappelle l'observation faite par le Directeur général des mines Emile HARZE : "Il serait injuste de ne pas attribuer une bonne part de la décroissance des accidents à la mise en exécution du règlement général de police des mines de 1884, à l'organisation administrative de l'étude scientifique des accidents, qui ont aussi contribué à donner plus de sécurité au travail minier."

mer volontairement : un ouvrier, appelé le pénitent, se rendait seul sur les travaux, muni d'une longue perche à laquelle était fixée une chandelle.

a) **Lampe Davy (Sir Humphry, 1778-1829)**

Ce chimiste anglais découvre le principe du coincement de la flamme.

Sa lampe consiste uniquement en un tamis cylindrique (144 mailles

position d'un second tamis : la lampe CLANNY.

c) **Lampe Mueseler (Mathieu, 1799-1867)**

La lampe MUESELER est d'origine liégeoise (1841). Son inventeur fut décoré de la Croix d'honneur par Napoléon III.

Cette lampe a été imaginée pour remédier au manque de sécurité des lampes précédentes. Voici en quoi elle consiste : entre le verre et le tamis d'une lampe BOTY, on intercale un diaphragme horizontal en toile métallique portant en son centre une cheminée en tôle.



L'éboulement. *La vie souterraine ou la mine et les mineurs* / L. Simonin, 1867, fig. 84, p. 203. Coll. CLADIC.

4. **Eclairage minier**^{4 & 5}

Les houilleurs s'éclairant par des chandelles, fixées à leur chapeau de cuir au moyen d'argile, chaque apparition de grisou donnait lieu à un coup de feu.

Au début XVII^e, tous les jours, avant la descente du personnel, deux ouvriers, appelés ripasseurs, parcouraient les voies et les travaux. Le premier, la tête enveloppée dans un sac de toile, agitait une pièce de tissu ; le second le suivait à distance avec une chandelle allumée.

Lorsque le dégagement de grisou était trop important, on avait d'autre moyen que de l'enflam-

mer par cm carré) surmontant une lampe à l'huile grasse et entourant la flamme. Les fils métalliques de ce tamis forment écran. De ce fait, le pouvoir lumineux est réduit de deux tiers.

A la suite d'accidents, les expériences ont établi que la lampe DAVY n'était pas de sûreté dans un mélange grisouteux en vitesse.

b) **Lampes Boty, Clanny**

Pour remédier au manque de luminosité de la lampe Davy, on intercala entre la lampe et le tamis un cylindre en cristal : lampe de porion à simple toile. De ce fait, on réalisa un premier progrès, toutefois sans améliorer la sécurité. Celle-ci fut cependant dans la suite augmentée par la super-



Lampe de sûreté modèle Mueseler XX^e siècle. *Lampes pour mines* / Fabrique liégeoise de lampes de sûreté, 1912 (?). Fig. 1, p. 8. Coll. CLADIC.

Les gaz brûlés s'échappent par la cheminée, l'air entre au-dessus du verre, traverse le diaphragme et arrive à la flamme. Si ce courant vient à être renversé, les gaz brûlés redescendent sur la flamme et l'éteignent. Dans la mine, c'est ce qui arrive fréquemment par inclinaison de la lampe. Nous verrons plus loin que ce renversement du courant gazeux, considéré longtemps comme un avantage, est en réalité un grave inconvénient. Il n'en est pas moins vrai que la lampe MUESELER était la plus sûre parmi toutes celles présentées lors des expériences ayant précédé l'élaboration du règlement belge de 1884. Aussi, jusqu'en septembre

1904, a-t-elle été imposée aux mines belges à l'exclusion de toute autre.

En effet, la profondeur et l'extension des travaux avaient nécessité des ventilateurs de plus en plus puissants, conduisant en certains endroits à des vitesses importantes de courants gazeux. Ces courants, dont les inclinaisons varient, mettaient les lampes DAVY, BOTY et MUESELER en défaut, ainsi que l'avait montré l'ingénieur MARSAULT, Directeur des mines de Bessèges, et comme l'avait confirmé les expériences faites à Frameries, à l'Institut National des Mines, par les Ingénieurs du Corps des Mines WATTEYNE et STASSART.



M.V. Watteyne. Mémorial d'un institut nonagénaire : de la station expérimentale de l'Administration des mines à l'Institut scientifique de service public : 1902-1990 / 1991-1992, 1992. Fig. 1, p. 2. Coll. CLADIC.

WATTEYNE et STASSART soumièrent la lampe MUESELER à des courants d'air ascensionnels, soit verticaux, soit inclinés à 45° sur l'axe de la lampe. Ils constatèrent qu'à partir d'une vitesse assez faible, 3 ou 4 mètres à la seconde, avec un teneur en grisou de 9%, le sens du parcours de l'air dans l'appareil se renversait, la flamme passait immédiatement au-dessus du diaphragme, puis, au bout de quelques

secondes, traversait à son tour le tamis et passait au dehors.

d) Lampe Marsaut

C'est une lampe de porion à double toile, mais recouverte d'une cuirasse pour la soustraire à l'influence des courants. La lampe MARSAULT est de sécurité absolue ; elle résiste aux courants de vitesse, orientés, et pour des teneurs de 9%, son échauffement est peu considérable, et la toile n'atteint pas la coloration du rouge vif.

e) Lampe Wolf à benzine

Elle ne diffère de la lampe MARSAULT que par ce qu'elle est alimentée à la benzine, qu'elle est pourvue d'un rallumeur et que la section des orifices d'évacuation de la cuirasse est un peu plus grande. Il résulte donc de ce que nous avons dit plus haut à propos de la comparaison entre les modes d'alimentation des lampes, que le haut degré de sûreté reconnu pour la lampe MARSAULT à l'huile s'applique à la lampe WOLF à benzine type MARSAULT.

Six ans après le règlement de 1904, 46.000 lampes WOLF, provenant de la Fabrique Liégeoise de lampes de sûreté, à Loncin, étaient en service dans les charbonnages belges.

5. Travail des femmes et des enfants^{6 & 7}

a) Situation en Angleterre

Les éléments qui suivent sont apparus lors d'une enquête ordonnée par le Parlement anglais en 1840 sur le travail des enfants dans les mines. Le rapport rédigé par les commissaires fut soumis au Parlement par ordre de la Reine le 21 avril 1842.

Au sujet de l'âge d'admission dans les travaux souterrains, les

commissaires ont constaté des cas où les enfants avaient été mis au travail dans les houillères dès l'âge de 4 ans ; mais c'est d'ordinaire entre 8 et 9 ans que commence, pour les enfants, le travail dans les mines.

Cela étant, la proportion des jeunes ouvriers âgés de moins de 18 ans aux ouvriers adultes, varie d'un tiers à deux tiers.

Généralement, les jeunes filles sont employées dans les houillères au même âge que les jeunes garçons. La commission signale les inconvénients auxquels donne lieu ce mélange dans les travaux souterrains où la surveillance est presque toujours nulle. Les ouvriers, sans distinction de sexe, la jeune fille comme la femme mariée, travaillent souvent dans un état de complète nudité.

En ce qui concerne leur engagement, la plupart des enfants et des jeunes gens employés au travail des mines appartiennent aux familles des ouvriers adultes, ou font partie de la population la plus pauvre du voisinage ; ils sont engagés et payés, soit par les ouvriers eux-mêmes, soit par les propriétaires.

Dans la majorité des exploitations, les moyens de ventilation et de dessèchement sont essentiellement défectueux : les enfants travaillent pendant 14 heures, mouillés jusqu'à la peau, et ils ne peuvent se changer qu'une fois rentrés à la maison.

La tâche des plus jeunes enfants consiste généralement à ouvrir et à fermer les trappes ou portes d'aéragage pour donner le passage à un traîneau en bois ou à un wagonnet. Les trappiers travaillent le plus souvent dans des galeries obscures, et leur présence dans les fosses est requise dès le com-



Annales des travaux publics de Belgique, Tome 1, 1844. Coll. Administration des mines.

mencement des travaux jusqu'à l'heure où ils finissent.

Mais la plupart des enfants employés dans les houillères sont occupés à charger et à traîner les wagons ; pour faire mouvoir ces derniers, ils les poussent en avant avec toute la vélocité que comporte l'inclinaison de la galerie. Dans la plupart des mines, les galeries sont munies de rails, et les wagons ont des roues. On y trouve cependant encore des fosses où l'on a conservé l'ancienne coutume de charrier le charbon à l'aide de paniers ou de traîneaux en bois. Le traîneur est muni d'une ceinture de cuir, à laquelle est suspendue une chaîne, qui est attachée au traîneau au moyen d'un crochet. Harnaché de la sorte, il rampe sur les pieds et sur les mains, traînant après lui son fardeau ; s'il n'est pas assez fort, on lui adjoint un autre enfant, un peu plus jeune, qui pousse le traîneau par derrière. Le poids des wagons ou des traîneaux chargés varie, dans les différentes mines, depuis 200 jusqu'à 900 kilos ; mais dans les fosses où l'on se sert de traîneaux sans roues, il n'excède pas 400 kilos.

Un commissaire a vu un enfant, une charmante petite fille, âgée seulement de 6 ans, portant sur le dos un panier de 50 kilos de charbon, et faisant régulièrement, avec ce lourd fardeau, quatorze longs et pénibles trajets par jour, de plus de 100 mètres sur les échelles des puits intérieurs.

Les salaires des enfants et des jeunes gens employés dans les mines de houille, bien que leur taux ne soit guère en rapport avec la rigueur du travail qu'ils

devraient rémunérer, suffisent néanmoins pour accroître les ressources d'un grand nombre de familles et leur procurer certains avantages qui manquent à d'autres classes de travailleurs.

L'échelle des salaires s'abaisse jusqu'à 3 pence (environ 30 centimes) pour les plus jeunes enfants, et s'élève jusqu'à 3 shillings par jour (3 fr. 75 centimes) pour les jeunes gens parvenus à l'âge de 17 à 18 ans.

Les conclusions de cette enquête sont pour le moins étonnantes. Le rapport conclut en effet que la situation est satisfaisante dans la plupart des mines et que les chantiers souterrains sont souvent plus salubres, et même plus agréables, que bon nombre d'ateliers de surface.

Le travail qui consiste à pousser des wagons chargés de charbon, loin d'être malsain en lui-même, est au contraire un exercice salutaire !

Au sujet des galeries dans lesquelles les enfants doivent ramper, les commissaires estiment que, malheureusement, il est impossible d'augmenter l'ouverture des "conduits", la dépense dépassant largement le bénéfice à retirer de l'exploitation des couches minces.

Ils ajoutent qu'il n'y a qu'un seul remède à cet inconvénient, c'est de légiférer pour défendre d'employer des enfants.

b) Situation en Belgique

En Belgique, en 1840, les garçons de moins de 9 ans et les filles de moins de 10 ans ne pouvaient déjà plus travailler dans les exploitations souterraines.

En 1841, une enquête similaire sur les conditions de travail des femmes et des enfants est demandée aux Ingénieurs du Corps

des Mines par le Ministre de l'Intérieur. Dans le pays, 37.000 personnes exercent alors la profession de mineur. Le district de Charleroi occupe 8.340 mineurs et l'enquête est effectuée dans 17 des exploitations les plus importantes regroupant 4.232 mineurs, c'est-à-dire un échantillon représentatif.

Le nombre total de mineurs de sexe masculin, féminin et des deux sexes, âgés de moins de 17 ans est respectivement de 21%, 41% et 24%. La différence peut être attribuée à deux causes.

La première est qu'une foule de professions industrielles s'offrent aux jeunes garçons, tandis qu'une seule est ouverte aux jeunes filles.

La seconde cause, c'est que, pour des raisons de moralité, les mineurs mariés ne permettent jamais à leurs femmes de continuer à travailler dans les mines.

D'un côté, nous avons une cause qui augmente le nombre de jeunes filles de 17 ans et moins, et une seconde cause qui diminue et réduit presque à zéro le nombre des femmes qui ont atteint la trentaine.

Annales des travaux publics de Belgique, Tome 1, 1844. Coll. Administration des mines.



En 1884, l'interdiction est portée à 12 ans pour les garçons et 14 ans pour les filles.

En 1892, l'interdiction sera enfin étendue aux femmes de moins de 21 ans. A cette époque, la législation était manifestement en retard sur la réalité du terrain, puisque, de fait, les femmes ne descendaient plus !

Michel Mainjot

Bibliographie/notes

¹ Haversin de Lexhy, *Les bouillères liégeoises au temps des Princes-Evêques*, La Belgique Judiciaire, 1931.

² H. Delrée, A. Linard de Guertechin, *Esquisse d'un historique de la législation et de l'Administration des Mines* (Cent cinquantième anniversaire du corps des ingénieurs des mines), 1961.

³ H. Delrée : "Histoire des accidents de travail survenus dans les charbonnages de la région liégeoise depuis le début du XIX^e siècle", dans *Bulletin de l'Institut Archéologique Liégeois*, tome CIV, 1992.

⁴ H. Joris, *Lampes pour mines* (Catalogue-Album de la fabrique liégeoise de lampes de sûreté à Loncin), 1912.

⁵ Haton de la Goupillière, *Cours d'exploitation des mines*, quatrième édition, Paris, Dunod, 1942.

⁶ Ed. Ducpetiaux, *Analyse de l'enquête ordonnée par le Parlement anglais, sur le travail des enfants dans les mines*, Annales des Travaux Publics de Belgique, 1843

⁷ Eug. Bidaut; *Du travail des femmes et des enfants dans les mines de houille de l'arrondissement de Charleroi*, Annales des Travaux Publics de Belgique, 1844.

Le procès du Bois du Cazier (1959-1962)¹

ETUDE

Le site du Bois du Cazier à Marcinelle est depuis quelques années ouvert au public et abrite en plus d'un espace consacré à la catastrophe du 8 août 1956, le musée de l'industrie². Toujours en pleine expansion, le site devrait bientôt accueillir le Musée du Verre de Charleroi. Si le musée prend actuellement une certaine ampleur grâce à un effort de publicité et à l'organisation de bon nombre d'expositions et commémorations, peu de gens sont encore capables de dire ce qu'il s'est réellement passé le 8 août 1956 au Bois du Cazier. Le procès destiné à mettre en lumière les différentes responsabilités n'a pas non plus retenu l'attention. La catastrophe du Bois du Cazier est pourtant un des événements les plus marquants pour l'industrie minière belge dans la seconde moitié du 20^e siècle.

Rappel historique

Suite à la Seconde Guerre Mondiale, la Belgique tente de se reconstruire. Cela s'avère plus facile que prévu puisque l'occupant nazi n'a pas détruit l'appareil industriel belge. Par contre, les infrastructures de nos voisins sont très endommagées. Dès lors, ils ont d'énormes besoins. La Belgique est un de leur principal fournisseur de matières premières et notamment de charbon. Afin de relever le pays Achille Van Acker, alors premier ministre, lance la "Bataille du Charbon". Malgré le statut de mineur (avantages supplémentaires accordés aux mineurs) qui est créé pour attirer de nouvelles recrues dans la mine, et bien que la Belgique se soit servie des prisonniers de guerre, le manque de main-d'œuvre se fait cruellement

sentir. Pour les Belges, le métier de mineur "(...) était le dernier que l'on puisse accepter de supporter"³. Afin de pallier ce manque, l'Etat belge conclut, le 20 juin 1946, un traité avec l'Italie. La main-d'œuvre italienne est mise à la disposition de l'industrie charbonnière belge. En échange, la Belgique "(...) s'engage à fournir à un prix avantageux cinq tonnes de charbon par mois pour chaque travailleur italien"⁴ recruté. Les conditions dans lesquelles sont accueillis les ouvriers italiens sont souvent déplorables. Les logements qui leur sont proposés sont insalubres et les conditions de travail, suite notamment au manque de formation, sont extrêmement précaires⁵.

La rapide reconstruction dont bénéficie le pays occulte une réalité économique peu favorable. L'appareil charbonnier belge est resté vétuste en comparaison de celui des pays voisins qui ont profité de la reconstruction pour se moderniser. Le prix de revient du charbon belge est très élevé et les prix de vente sont artificiellement bas pour rester concurrentiels. En outre, les investissements sont détournés vers d'autres secteurs beaucoup plus attractifs. L'entrée en vigueur, en 1951, du traité de la CECA et avec elle l'ouverture des marchés bouleverse également la vie des bassins charbonniers belges. Pour maintenir les charbonnages belges à flot, la Haute Autorité de la CECA et le gouvernement belge mènent une politique de subsides. Malgré cela, les fermetures de charbonnages wallons, peu concurrentiels s'accroissent. Les années 1958 à 1961 sont considérées comme les plus noires qu'aient connues les charbonnages wallons. Les régions de Charleroi et du Centre sont parmi les plus touchées⁶. C'est dans ce contexte de morosité que se déclare la catastrophe.

Le Bois du Cazier et la catastrophe

Le Charbonnage du Bois du Cazier, actif depuis la fin du 19^e siècle, ne fait partie d'aucun grand groupe financier. C'est une petite concession dirigée depuis plusieurs décennies par une poignée d'actionnaires.

Vétuste, le charbonnage n'offre pas les meilleures conditions de travail à ses ouvriers⁷. En 1956, les chevaux de fond sont encore au nombre de quarante-six et accomplissent la majeure partie des travaux de transport de wagonnets⁸. Pour l'époque, l'emploi de chevaux au fond est réellement une marque d'archaïsme. Pourtant, le rendement est relative-

ment satisfaisant et des travaux visant à moderniser le charbonnage sont en cours. Mais cela n'est pas suffisant.

Le 8 août 1956, un ouvrier italien affolé remonte au jour et déclare qu' "il y a le feu" au niveau 975. Une mauvaise manœuvre d'encagement et une série d'incompréhensions entre les différents préposés à la remonte du charbon ont provoqué l'arrachement de plusieurs conduites d'huile et de câbles électriques. Un incendie très puissant se déclare alors à 975 mètres de profondeur. Pendant plusieurs jours les secours tentent de sauver les mineurs restés au fond mais mis à part les 13 personnes remontées dans les premières heures de l'accident, il n'y a aucun survivant. Le bilan est lourd : 262 mineurs ont péri et parmi eux, 136 Italiens et 95 Belges.

Quelques années avant la crise charbonnière, la catastrophe du Bois du Cazier est perçue comme un véritable révélateur de la situation dans les charbonnages⁹. C'est le révélateur des mauvaises conditions de travail, de l'absurdité de la politique de rendement qu'aucun investissement ne vient soutenir et du caractère insensé de maintenir en vie des concessions vouées à la disparition. Elle provoque également le blocage des relations italo-belges. Le gouvernement italien, choqué par l'ampleur de la catastrophe, cesse immédiatement toute émigration vers la Belgique¹⁰.

Les enquêtes

Suite à la catastrophe, trois enquêtes sont mises sur pied afin de dégager les causes du drame et les éventuels responsables. Il s'agit d'une enquête judiciaire menée par le juge d'instruction du tribunal de Charleroi et de plusieurs experts nommés par

celui-ci, d'une enquête administrative sous l'égide de l'Administration des Mines et d'une enquête parlementaire établie par le gouvernement belge. Ces enquêtes constituent la base des discussions menées lors du procès de Marcinelle.

Suite à l'analyse des rapports issus de ces enquêtes, on distingue clairement deux points de vue opposés sur les causes du drame et les responsabilités du charbonnage et de l'administration. Le rapport des experts judiciaires¹¹ met en lumière la vétusté des installations du charbonnage et la mauvaise organisation de la communication entre fond et surface. Ils imputent ces erreurs au Directeur des travaux, et à l'Ingénieur en Chef du Bois du Cazier. Par contre, dans leur rapport les experts de l'Administration des Mines et le Directeur Divisionnaire responsable du Bassin de Charleroi-Namur, ne désignent aucun responsable. Ils considèrent, en outre, que les installations du Bois du Cazier étaient absolument satisfaisantes. En effet, selon le Directeur Divisionnaire du bassin, "(...) les puits du Bois du Cazier, quoique anciens, n'étaient pas désuets et (...) leurs caractéristiques générales n'ont pas joué un rôle dans la catastrophe"¹². L'enquête gouvernementale, mise sur pied par le Ministre des Affaires Economiques, le libéral Jean Rey, le 25 août 1956¹³, doit établir les causes de la catastrophe et en tirer les enseignements afin que ce genre d'évènement ne se reproduise plus¹⁴. On retrouve parmi les participants des représentants des différents syndicats, du patronat et de l'administration des Mines et notamment le Directeur Divisionnaire. Les représentants de l'Administration des Mines exercent une grande influence sur les débats qui tournent essentiellement autour de questions techniques précises. Les questions es-

sentielles comme l'accroissement insensé de la production, le mode d'exploitation vieilli, les travailleurs sans qualification qui ignorent les risques du métier, le système disciplinaire, le problème du manque d'investissement et de l'entrée en vigueur des normes de la CECA seront complètement éludées par les membres de la Commission au profit des questions techniques. Ce sont pourtant ce genre d'interrogations qui circulent dans l'opinion publique¹⁵.

Le procès du Bois du Cazier

Le procès du Bois du Cazier débute le 6 mai 1959 et s'achève en février 1962. Cette période coïncide avec un moment déterminant pour l'industrie charbonnière belge. La crise du charbon fait rage depuis 1958, dans tout le pays mais surtout en Wallonie.

Cinq personnes se trouvent sur le banc des prévenus. Il s'agit du Directeur des Travaux et de l'Ingénieur en Chef du Charbonnage du Bois du Cazier¹⁶, du Directeur Divisionnaire du bassin, de l'Ingénieur des Mines ayant dans ses attributions la surveillance du Bois du Cazier et d'un électricien employé par une société tierce et chargé de la vérification des installations électriques au Bois du Cazier. La défense des prévenus est assurée par plusieurs avocats à la réputation prestigieuse. La défense s'est également entourée de nombreux experts issus de l'Administration des Mines et de plusieurs universités du pays.

L'accusation se compose du Procureur du Roi et des parties civiles. Les parties civiles, au nombre de 195, sont les parents, épouses, enfants, frères ou sœurs des mineurs décédés dans la catastrophe. La plupart d'entre elles ont déjà été indemnisées soit en fonction de la loi sur les acci-

dents du travail de 1903¹⁷, soit par le Comité provincial d'aide aux familles des victimes d'accidents mortels du travail¹⁸. Leurs réclamations portent plus sur des réparations morales et de principe que sur des réparations purement matérielles. Si pour la plupart des victimes italiennes les familles se sont constituées parties civiles, seule la moitié des victimes belges ont suscité l'engagement de poursuites judiciaires.

La plupart des parties civiles sont défendues par un collectif d'avocats formé à l'initiative du groupe Notre Solidarité issu du Parti Communiste Belge¹⁹. La majorité des avocats participant au collectif sont également de tendance communiste. A côté de l'initiative belge, l'organisation italienne INCA (Confédération Nationale d'Assistance), comparable à l'Office de droit social, subsidiée par l'Etat italien et gérée par le syndicat socialiste et communiste, a collaboré avec Notre Solidarité dans la constitution du collectif d'avocats défendant les parties civiles²⁰. D'autres organismes italiens participent également au procès comme les ACLI (Associazione Cristiana Lavoratori Italiana) issues du syndicat chrétien italien.

Du côté belge, outre l'initiative de Notre Solidarité, il semble que bien peu d'actions aient été entreprises. Les syndicats belges ne sont que peu présents. Seul l'exécutif régional de la FGTB de Charleroi se porte partie civile et est représenté par son propre avocat. Il semble que les tendances politiques des avocats du collectif, d'une part, et l'implication d'organisations italiennes, d'autre part, soient les causes principales de la différence d'engagement entre Belges et Italiens. Le rôle mineur joué par les syndicats belges explique aussi la propor-

tion moins élevée de parties civiles du côté belge.

Lors de la première instance au Tribunal Correctionnel de Charleroi, les débats ne tournent essentiellement qu'autour de questions techniques. A tel point que la presse qualifie le procès d'ennuyeux et que la salle d'audience se vide de son public. Les débats sont totalement hermétiques à toute personne n'étant pas diplômée de l'Ecole des Mines.

Même si le côté humain de la catastrophe est rappelé par la présence au procès de nombreuses familles de victimes, les véritables questions que se pose l'opinion publique quant à l'avenir des mines et le malaise que ressent la population ouvrière sont entièrement éludées. On assiste à une véritable bataille d'experts qui ne se préoccupent absolument pas des problèmes socio-économiques qui entourent la catastrophe de Marcinelle. Les avocats des parties civiles tenteront en vain dans leurs plaidoiries d'attirer l'attention sur ces questions.

Le tribunal prononce l'acquittement général le 1^{er} octobre 1959. Cette sentence choque l'opinion de gauche, comme en témoigne le gros titre du 2 octobre 1959 du *Drapeau Rouge* qui écrit "UN SCANDALE : Cazier acquitté général"²¹ mais ne fait que peu de remous dans l'opinion catholique et libérale. Suite à l'acquittement, le sénateur communiste René Noël fait remarquer lors d'une interpellation au Sénat, l'étrange imbrication de l'enquête gouvernementale et de l'enquête administrative²². Cette interpellation ne connaît pas de suite.

Le collectif fait appel de la décision du tribunal de Charleroi. Après presque quarante audiences, la Cour d'Appel de Bruxelles

incolpe le Directeur des Travaux du Charbonnage, incriminé pour avoir “(...) par défaut de prévoyance ou de précaution, mais sans intention d’attenter à la personne d’autrui, involontairement causé la mort de 262 personnes (...), [et] porté des coups ou fait des blessures à 6 autres (...)”²³. Sorte de bouc émissaire, le directeur est considéré comme seul responsable de cette atroce catastrophe. Le collectif insatisfait par cette décision qui ne prend toujours pas en compte les dommages civils se pourvoit en cassation. L’affaire est portée devant la Cour d’Appel de Liège. Les deux parties décident alors de s’arranger à l’amiable. Les avocats travaillaient sur le dossier gratuitement depuis plusieurs années et “tout le monde était essoufflé”²⁴.

Loin du grand bilan que l’on annonçait, le procès dont ne voulaient ni le patronat ni les syndicats, s’étouffe de lui-même dans un débat fermé qui ne laisse aucune opportunité à de réelles réflexions concernant les graves carences dont souffrent alors les charbonnages belges.

Julien Urbain, licenciée en histoire

Notes

¹ Cet article est un court résumé du mémoire de l’auteur : Julie Urbain, *Le procès de la catastrophe du Bois du Cazier 1959-1962*, Université Libre de Bruxelles, mémoire présenté sous la direction d’Anne Morelli en vue de l’obtention du titre de licenciée en histoire, année académique 2002-2003.

² Le site du Bois du Cazier est ouvert tous les jours sauf le lundi. Du mardi au vendredi de 9 à 17h et les week-ends et jours fériés de 10 à 18h.

Pour d’autres informations cf : <http://www.leboisducazier.be>.

³ A. Bastenier, *L’Etat Belge face à l’immigration. Les politiques sociales jusqu’en 1980*, Louvain-La-Neuve, Academia, Coll. SYBIDI Papers 101992, p. 16.

⁴ S. Jaumain, *Industrialisation et société. La Belgique (1830-1970)*, Paris, Ed. Ellipses, 1998, p. 76.

⁵ Voir à ce sujet : A. Morelli, “L’appel à la main-d’œuvre italienne par les charbonnages et sa prise en charge à son arrivée en Belgique dans l’immédiat après-guerre” in *Revue Belge d’Histoire Contemporaine*, XIX, 1988, p. 83-130.

⁶ M. Bruwier, “Que sont devenus les mineurs des charbonnages belges ? Une première approche : problématique et méthodologique” in M. Bruwier, *Industrie et société en Hainaut et en Wallonie du XVII^e au XX^e siècles*, Recueil d’articles, Bruxelles, Crédit Communal, Coll. Histoire in 8^o, XIX, 1-2, p. 137.

⁷ Voir à ce sujet : J. Van Lierde, *6 Mois dans l’enfer d’une mine belge. Le Bois du Cazier à Marcinelle avant la catastrophe du 8 août 1956*, Bruxelles, Jeunes Gardes socialistes, 1956.

⁸ Cenforsoc, Procès de la catastrophe du Bois du Cazier, Archives du Collectif d’avocats des parties civiles, Dossier 2, p. 8. “Pro justitia des experts du Corps des Mines. Charbonnages du Bois du Cazier. Catastrophe du 8 août 1956”.

⁹ F. Dassetto, M. Dumoulin (Ed.), *8 août 1956, Marcinelle*, Louvain-la-Neuve, CIACO, 1986, p. 26.

¹⁰ Morelli, A., “L’immigration italienne en Belgique au XIX et XX^e siècles” in A. Morelli (dir.), *Histoire des étrangers et de l’immigration en Belgique de la Préhistoire à nos jours*, Bruxelles, Vie Ouvrière, 1992, p. 202.

¹¹ Cenforsoc, Procès de la catastrophe du Bois du Cazier, Archives du Collectif d’avocats des parties civiles, Dossier n^o4a, “Rapport et conclusions des experts judiciaires”.

¹² Cenforsoc, Procès de la catastrophe du Bois du Cazier, Archives du collectif d’avocats des parties civiles, Dossier 2, “Lettre du Directeur Divisionnaire des Mines à Monsieur le procureur du Roi. Administration des Mines Bassin de Charleroi-Namur”, p. 29.

¹³ Arrêté Royal du 25 août 1956, publié au Moniteur belge le 26 août 1956.

¹⁴ Cenforsoc, Procès de la catastrophe du Bois du Cazier, Archives du collectif d’avocats des parties civiles, dossier n^o 3, “Procès verbal de la séance tenue par la Commission d’enquête sur les causes de la catastrophe du Bois du Cazier du 29 août 1956”, p. 5.

¹⁵ F. Dassetto, M. Dumoulin, *op.cit.*, p. 18.

¹⁶ Ces ingénieurs sont responsables du fonctionnement du siège charbonnier sous les ordres de l’administrateur délégué représentant les actionnaires.

¹⁷ P. Horion, *Nouveau précis de droit social belge*, Liège, Faculté de droit, 1965, p. 329.

¹⁸ Aussi appelé Fonds Cornez du nom de son président Emile Cornez, gouverneur de la province de Hainaut. Ce fonds, créé en 1951, canalisa lors de la catastrophe les nombreux dons adressés aux familles des victimes et se

chargea de leur redistribution. (Cf. Comité provincial d'aide aux familles des victimes d'accidents mortels du Travail. 4e rapport général d'activité. Période du 1er octobre 1951 au 31 décembre 1958, T. IV, Mons, mars 1959, p. 8.)

¹⁹ Entretien avec François Collinet, avocat des parties civiles, Gilly, 13 mars 2003.

²⁰ Entretien avec Jacques Moins, avocat des parties civiles, Ixelles, 9 avril 2003

²¹ *Le Drapeau Rouge*, vendredi 2 octobre 1959, 38^e année, n°192, p. 1.

²² “Interpellation de M. NOËL au Ministre des Affaires Economiques et au Ministre du Travail sur les mesures qu'ils comptent prendre en vue d'établir clairement les responsabilités dans la catastrophe de Marcinelle et de réparer les préjudices subis par les familles des victimes”, in *Annales Parlementaires (Sénat)*, 2 décembre 1959.

²³ Cenforsoc, Procès de la catastrophe du Bois du Cazier, Archives du collectif d'avocats des parties civiles, Dossier n° 11, “Arrêt de la Cour d'appel séant à Bruxelles, 13^e chambre, siégeant en matière de police correctionnelle du 28 janvier 1961”, feuillets 22 à 26.

²⁴ Entretien avec Jacques Moins, avocat des parties civiles, Bruxelles, 9 avril 2003.

Souvenir d'un ancien surveillant au triage-lavoir de Saint-Emmanuel (charbonnage du Bois-du-Luc) - 2^e partie

ETHNO-TÉMOIGNAGE

[Pour la première partie, voir le PIWB n° 62, pages 12 à 14]

La vie au charbonnage était différente chaque jour. Bons et mauvais moments se succédaient, sans jamais entamer l'enthousiasme des travailleurs qui, lorsqu'un accident se produisait, se rappelaient les risques qu'ils encouraient quotidiennement :

“Je pourrais vous raconter beaucoup d'anecdotes sur le travail au charbonnage. J'ai vu un jour un accident assez grave au caisson à schlamm (il y avait un caisson à fines et un caisson à schlamm). Un ouvrier est tombé dans le caisson à schlamm¹. Il est passé dans l'entonnoir qui évacuait le schlamm vers un bac inférieur où il était remué à l'aide d'une grosse barre de fer. Une fois dans le bac inférieur, le malheureux a agrippé la barre de fer. Il en est sorti vivant. Si vous aviez vu par où il était passé... c'est difficile à croire ! On l'a retiré par la gaine d'évacuation. C'était un fameux gaillard. Quand on l'a retiré, l'in-

génieur de service a voulu le conduire à l'hôpital. Mais lui a refusé et a continué à travailler. Il a eu une chance infernale : la personne qui scafotait² avec la barre a senti quelque chose et a appelé le chef. Il a dit : ‘Nom de Dieu , Jérôme, je scafotte, je scafotte, et il y a ène sakè³ qui tient...’. Il a sorti une bottine et a crié ‘...Il y a un homme dedans...’. Mais les plus beaux souvenirs, ce sont les jours de fête. A la Sainte-Barbe par exemple, on réalisait des chapelles dans les triages comme au fond. Mais attention, après le passage du directeur qui était parfois accompagné par son épouse et ses enfants, il fallait se remettre au travail. On érigeait des chapelles mais il ne fallait pas arrêter de travailler. Si, par exemple, il fallait tirer 1000 cârs (des chariots) d'habitude ; à la Sainte-Barbe, il ne fallait pas s'arrêter à 900. La même production était indispensable. La veille de Sainte-Barbe n'était pas jour de congé. On devait travailler toute la journée. Même celui qui assurait le service de nuit. Bien en-

tendu, vous imaginez la suite. On travaillait normalement, mais en quittant la fosse, on allait boire ! Dans le temps, on n'avait pas la même vie que maintenant, on n'allait s'amuser ‘ène bèkèye⁴ que le dimanche. Je n'allais jamais à la messe. C'était toujours les mêmes qui allaient à la messe. Celui qui allait à l'église était bien vu par le directeur. Dans le fond, pour avoir une belle place... Je n'allais à l'église qu'avec la fanfare. Mais, attention, la fanfare était à peine entrée dans l'église pour jouer la Brabançonne que je m'éclipsais pour aller au cabaret situé sur le coin, en face de l'église et de l'école des filles : ‘L'Hôtel du Quinconce’. Environ cent mètres plus loin, il y avait un autre café : ‘Au Gaillard. Quand la fanfare sortait de l'église, j'allais rechercher mon tambour et on redescendait. J'ai joué de la musique à Trivières également, mais pas très longtemps. Avec la fanfare, nous avons été dans beaucoup de villes belges (Liège, Gand, etc). On jouait lors des cortèges fleuris.

A l'étranger, je ne suis jamais allé. J'étais trop jeune pour accompagner la fanfare hors de Belgique. J'ai commencé à jouer de la musique en 1927, j'avais dix ans. Une année plus tôt, la fanfare avait joué à Paris. S'il n'y avait pas eu la guerre, la fanfare existerait encore, à moins qu'elle n'ait disparu à la fermeture des charbonnages. On devait rendre les instruments et les costumes. On a tout laissé pourrir ! Celui qui pouvait prendre une sakè... Il y a eu des vandales ! Le costume devait être entretenu par le musicien ou sa famille. Il y a eu jusqu'à 120 musiciens dans la fanfare. Tous travaillaient au charbonnage. Tous les musiciens avaient une belle place au charbonnage, sauf moi. Je n'ai jamais eu une belle place au charbonnage. Pourquoi ? Je n'en sais rien ! Tous les autres musiciens avaient une belle place : surveillant à la cour au bois, par exemple. Il n'y avait pas beaucoup de fêtes locales à Bois-du-Luc, à l'exception de la kermesse qui était réputée comme étant la meilleure du Centre. Elle durait trois jours. Quand je suis rentré à

la fosse, on commençait la journée à 7 heures 30 et on s'arrêtait à 12 heures pour manger. On avait droit à un quart d'heure, pas un quart d'heure et 10 secondes. Le travail n'arrêtait pas. La personne qui vous remplaçait pendant que vous preniez votre repas travaillait parfois plus vite que vous. Au lavoir, il y avait le chef laveur, le surveillant, le responsable du lavoir, le laveur à fines, le laveur à grosses. La même hiérarchie était présente lors des pauses du matin et de l'après-midi. On était 'scrant'⁵, mais c'était le bon temps...".

On vivait en autarcie au charbonnage. La société avait construit un hôpital, un hospice, une cité ouvrière, un magasin, un café, des écoles, une église, un parc avec kiosque, une salle des fêtes, une bibliothèque, etc .. Proches au travail, les gens étaient également proches dans leur vie privée. Les liens créés au travail, soudaient les travailleurs qui s'amusaient généralement entre eux : "...On ne sortait qu'une fois par semaine, mais on s'amusaient bien. Maintenant, c'est di-

manche tous les jours... Au Bois-du-Luc, le long du Pavé, avant d'arriver au charbonnage, il y avait sept cafés. Dans les Carrés, en face du musée, au coin de la rue, il y avait un café (ou deux ?). En face du café, il y avait un magasin : 'A Pierre le Champêtre'. En face de la gare, il y avait quatre ou cinq cafés. Deux d'entre eux étaient également des salons de danse, le 'Café de l'Espérance' par exemple. A Saint-Amand⁶, il y avait deux cafés aussi. Après la guerre, on allait s'amuser à Bracquenies et ma femme m'accompagnait. Maintenant, nous buvons de l'eau ! C'était bien en ce temps-là, on était pauvre mais on s'amusaient bien ! Si on pouvait dépenser 100 francs, il ne fallait pas en dépenser le double. Le charbonnage ramassait les immondices une fois par semaine. Pour chaque maison, il n'y avait qu'un seau d'immondices. Les seaux étaient vidés dans un barot qui était

Triage-lavoir du Bois-du-Luc. Coll. Henri Pot.





Chapelle Sainte-Barbe au fond, fosse Saint Emmanuel, vers 1950. Coll. Henri Pot.

déchargé sur le terril situé près de la gare de Bois-du-Luc. Alors que maintenant... Il y avait également deux cordonniers ('Mononc Auguste' et 'L'Jamb de Bos'), un coiffeur (derrière l'église de Bois-du-Luc), deux bouchers, un pâtissier (à Saint-Amand) et un magasin 'Le Bon Grain'. A ce moment-là, on avait plus de contact avec les gens que maintenant. On avait droit à 500 kg de charbon chaque mois et un bon de bois par an. Plus tard, on a eu droit à une augmentation de salaire, à la place des bons de charbon Au 'Bon Grain', on trouvait de tout, sauf des vêtements, même des sabots. Il y avait aussi le cercle horticole. On pouvait gagner des prix à l'occasion de concours. Tous les mois, il y avait une conférence et une loterie. On gagnait des brouettes, des pelles, des fleurs, etc. Toujours des objets utiles, des 'affaires pour travailler'. Il y avait aussi le concours du plus beau jardin. J'ai habité vingt-trois ans dans les Carrés. Les maisons étaient repeintes chaque année, avant la kermesse, par les ouvriers du charbonnage (deux à trois semaines avant la kermesse). La couleur (d'abord de la chaux blan-

che, puis jaune) était mise dans des chariots de mine. On a peint à la brosse, puis avec un pulvérisateur. La plupart du temps, les peintres étaient flamands, à une exception près. Les portes étaient repeintes en vert (foncé ou pâle, peu importe, il pouvait y avoir plusieurs sortes de vert). Le charbonnage repeignait les façades ; les locataires, les portes. Jamais une autre couleur (brun ou bleu), toujours du vert. Maintenant ce sont des portes en PVC. Les châssis en fonte des fenêtres étaient peints en blanc. Quand je me levais le matin en hiver, il y avait des glaces au plafond. Quand je descendais, le poêle au charbon était tout rouge mais, dans la chambre, il fallait se couvrir. Malgré tout, on se plaisait bien. J'y ai habité vingt-trois ans. Il fallait se laver dans de grandes bassines ou des cuvelles en bois. On allait chercher l'eau à l'extérieur, à la pompe. On avait une clé (je l'ai encore !) pour actionner la pompe. On se lavait torse nu. Si on pouvait avoir la même vie, on recommencerait. Au triage, il y avait une bonne ambiance. Il fallait venir quand cela marchait, c'était un beau film à voir. On ne gagnait pas beaucoup, mais on s'amusait bien. On vivait vieux au charbonnage : j'ai 78 ans, ma femme en a 75.

Mon père travaillait aux fours à coke. Il ne gagnait pas beaucoup et c'était le bagne. Au charbonnage, les plus malheureux étaient les ouvriers qui travaillaient aux fours à coke. On jouait à la balle sur la place de Bois-du-Luc. Quand mon père rentrait, il se lavait et allait voir jouer à la balle. Il disait : '...Regardez, ils jouent à la balle, eux ils savent jouer à la balle, mais moi, quand j'ai fini ma journée, je ne sais pas jouer à la balle...'. C'était un Flamand qui est venu en Wallonie dans les années 1890. Il était vannier. Il n'y avait plus de travail dans les Flandres et il est venu par ici. Le directeur avait son propre chauffeur qui le conduisait partout en Belgique et à l'étranger. Mais attention, le chauffeur restait toujours à l'écart...".

Alain Dewier

Notes

- ¹ *Schlam* : déchet de charbon.
- ² *Scafoter* : chercher, tripoter.
- ³ *Ene sakè* : un petit quelque chose.
- ⁴ *Ene bèkéye* : un petit peu.
- ⁵ *Scrant* : fatigué.
- ⁶ Le siège Saint-Amand fut ouvert en 1827. Il ferma en 1914, après avoir atteint la profondeur de 196 mètres.

Le 24 novembre dernier, la Commune de Saint-Nicolas (Liège) accueillait la presse afin de lui présenter en détail un projet transfrontalier de "Route des Terrils" initié dans le cadre eurégional des projets Interreg III.

Ce projet rassemble 24 partenaires dont 11 en Province de Liège. 15 anciens sites miniers liégeois, situés dans les communes de Saint-Nicolas (à l'initiative du projet en ce qui concerne la région liégeoise), Soumagne, Chaudfontaine, Flémalle, Blegny, Liège, Fléron, Plombières, Welkenraadt, Lontzen et La Calamine, sont concernés.

Cette Route des Terrils est développée parallèlement à un autre projet Interreg III intitulé "Grünmetropole" (Métropole Verte), qui concerne le Limbourg belge, le Limbourg néerlandais et la région d'Aachen, et forme avec la Route des Terrils un ensemble sous le vocable de "Industrielle Folgelandschaft" (paysages post-industriels).

Dans la plupart des villes et communes fortement urbanisées, les terrils sont devenus des refuges pour une flore et une faune spécifiques d'une grande diversité.

Leur morphologie et le phénomène de combustion toujours présents chez certains d'entre eux favorisent l'apparition et l'adaptation d'espèces insolites dans le Nord de l'Europe (digitaire sanguine, mousses tropicales, séneçon d'Afrique du Sud...).

Le projet vise à mettre en évidence, de façon uniforme et structurée, la valeur patrimoniale et écologique des sites concer-

nés. Il repose sur deux thématiques : une thématique environnementale, visant à la protection et la mise en valeur de la biodiversité des sites découlant d'une connaissance plus approfondie des lieux liée aux différents inventaires scientifiques et historiques réalisés, et une thématique touristique, par la mise en valeur d'un patrimoine industriel et naturel à destination d'un tourisme d'un jour, tourisme vert, tourisme doux, prenant en compte les objectifs de développement durable.

Le concept consiste à restituer aux visiteurs, au travers des moyens de communications dynamiques, ludiques et scientifiques les différentes informations obtenues via les inventaires, le but essentiel étant de mettre en avant l'origine des différents composants constituant les terrils, leur histoire, leur réalité et leur devenir.

Sont ainsi prévus un balisage, des panneaux et modules didactiques, des brochures pédagogiques et des plans de visite.

La Route des Terrils aura sa "Maison des Terrils" ; elle sera située dans l'ancien lavoir à charbon du Gosson II. Elle sera le centre scientifique et didactique du projet. Elle servira de lieu de colloques, de rencontres, de manifestations ponctuelles, de journées thématiques. Des activités de prestige et des stages de vacances pourront s'y dérouler.

La Route des Terrils représente un maillage vert, prolongation du travail entrepris dans le Nord de la France et le Hainaut et réalisant le lien avec la Province du Limbourg Hollandais/du Lim-

bourg belge et la Région d'Aachen.

Sur le plan administratif, le projet a été accepté par la fondation Euregio le 11 octobre 2005 et par les deux ministres wallons chargés du co-financement, à savoir les Ministres André Antoine (développement territorial) et Benoît Lutgen (environnement et tourisme) le 26 octobre 2005. Un Accord de Coopération formalisant les relations entre tous les partenaires a été signé à la mi-décembre.

Le budget global pour la partie "Route des Terrils" est de 2.640.109,42€, dont 1.250.429,71€ de financement européen, 1.240.703,77€ de co-financement wallon et 148.975,94€ de co-financement des partenaires. Il doit être terminé pour 2008.

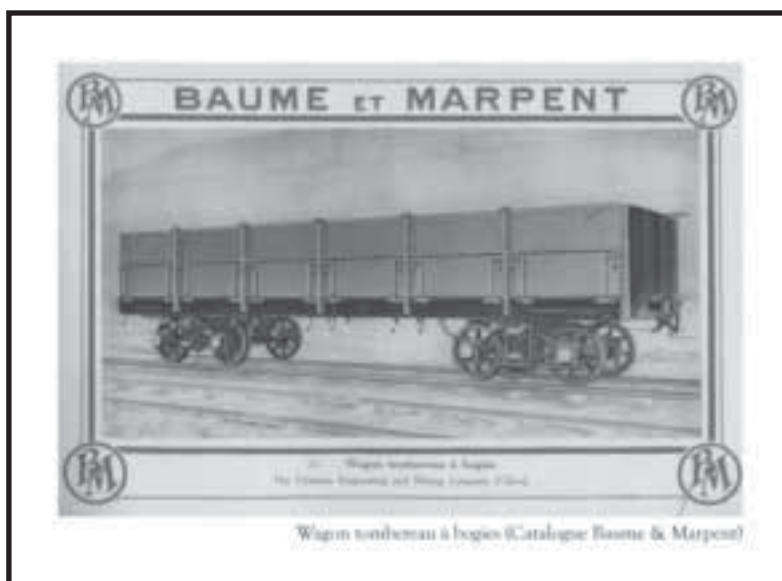
Jacques CRUL, Directeur du domaine touristique de Blegny Mine

Ci-dessous : visites scolaires sur le terril Albert I^{er}, près de Saint-Vaast (La Louvière).
Photo : Robert willame.



Au départ simple et modeste fonderie établie à Haine-Saint-Pierre (près de La Louvière), la société Baume & Marpent devint au cours des années une entreprise de construction métallique et de génie civil au caractère international. L'entreprise ne connut quasiment aucune limite à son expansion territoriale, qui toucha entre autres l'Egypte, la Chine, l'Amérique du Sud...

Durant l'année 2005, l'Ecomusée régional du Centre proposa une exposition retraçant le parcours de cette société. Grâce à un très beau fonds d'archives et à des témoignages oraux, une partie de l'histoire et du fonctionnement de cette véritable multinationale a pu être sauvée de l'oubli. Les organisateurs de l'événement ne voulaient surtout pas tomber dans l'anecdote. L'exposition présentait donc l'entreprise dans un contexte plus général : celui des autres usines de construction métallique de la région, de l'architecture préfabriquée et des nouvelles techniques en matière de génie civil.



A la suite de cette exposition, vient de paraître en ce début d'année 2006 une publication consacrée à Baume & Marpent. Ce livre est construit autour de deux grands axes.

Dans une première partie, huit articles donnent un aperçu général de l'entreprise et du contexte économique de l'époque. Tout comme pour l'exposition, c'est l'histoire comparative qui est à l'honneur ici : ainsi, à côté d'articles consacrés pleinement à Baume & Marpent (analyse des facteurs qui ont permis à Baume & Marpent de devenir une puissante multinationale, aspect architectural, production ferro-



Informations pratiques : *Baume & Marpent. De la Haine au Nil... Itinéraire d'un géant*, La Louvière, Ecomusée régional du Centre, 2006. 220 pages, préface de Philippe Busquin, introduction de Jean Puissant. Articles de Guénaël Vande Vijver, Yves Quairiaux, Alain Dewier, Olivier Cnockaert, Karima Haoudy, Iwan Strauven, Benoit Moritz, Pierre Rasson et Michel Thiry.

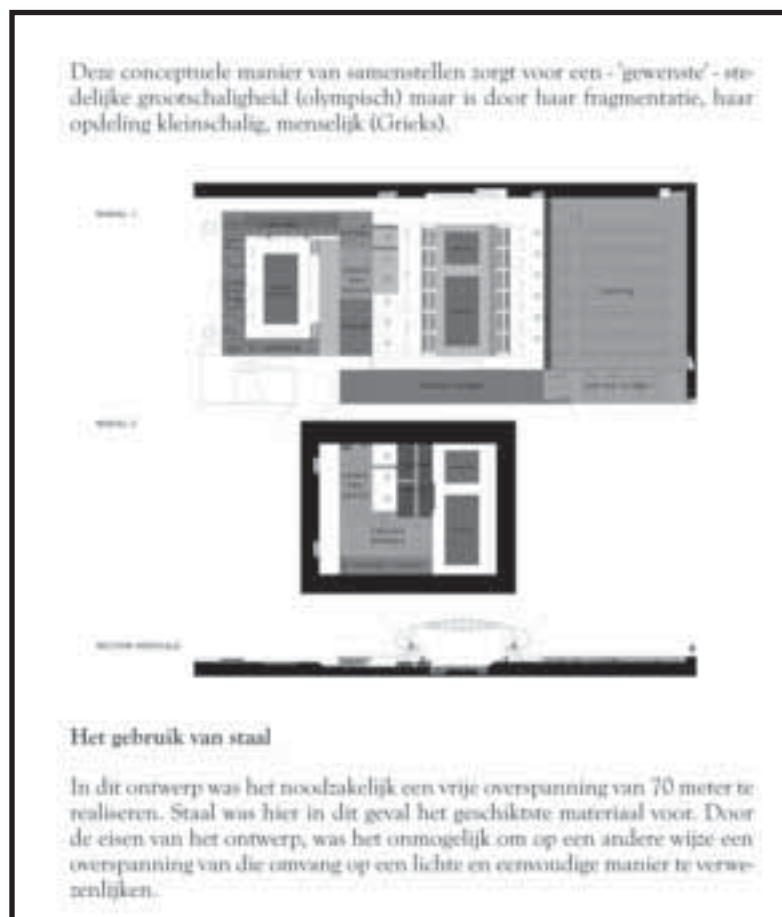
Prix de vente : **10€**. Commande et informations : Ecomusée régional du Centre. Rue Saint Patrice 2b 7110 La Louvière. Tél. : 064/28.20.00. Site web : www.bois-du-luc.com.

Lionel Vanvelthem

viaire, travail des enfants, etc.), on retrouvera d'autres articles plus "généralistes" (la destinée des anciens sites industriels de la région du Centre, l'étude architecturale d'un bassin olympique, les Ateliers de La Louvière-Bouvy, etc.).

Outre ces deux grands axes, mentionnons la présence dans cette publication d'une carte de la production de Baume & Marpent sur le plan mondial.

Dans une seconde partie est exposé un catalogue de production, montrant si besoin est l'énorme diversité de la production de Baume & Marpent : châssis à molettes, wagons, locomotives, bateaux, voitures, camionnettes, pylônes, gazomètres, ponts, charpentes, maisons démontables... De fait, un des principaux atouts de Baume & Marpent était son incroyable faculté d'adaptation. Les ingénieurs et architectes de cette entreprise, associés à une main-d'œuvre hautement qualifiée, ne se contentaient pas de fabriquer des pièces en série de manière statique : ils en étaient aussi les concepteurs, fabriquant pour tel ou tel commanditaire des objets uniques répondant aux besoins particuliers du moment.



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

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
Jean-Claude SCHUMACHER
Guido VANDERHULST
Guénaël VANDE VIJVER
Jean-Jacques VAN MOL

Bulletin périodique trimestriel

Publié avec l'aide de la Communauté Française

Abonnement annuel

Membre individuel effectif : 12,50 €
Associations culturelles : 18,50 €
Associations commerciales : 25 €
Membres protecteurs : 75 €
Cotisation à l'ASBL (sans la revue) : 2,50 €

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

Secrétariat de rédaction

Guénaël VANDE VIJVER
Boulevard de la Sennette, 42
7190 Ecaussinnes
Tél. : 0475/33.49.28 ou 067/87.81.33
Fax : 064/21.26.41
gvdevijv@ulb.ac.be

Lionel VANVELTHEM
lvanelthem@gmail.com

TABLE DES MATIERES

Editorial , par B. VAN MOL	2
Etude : Molenbeek, commune industrielle, par C. DUPONT	3
Etude : Esquisse d'un historique de la législation minière..., par M. MAINJOT	7
Etude : Le procès du Bois du Cazier, par J. URBAIN	18
Ethno-témoignage : Souvenir d'un ancien surveillant au triage-lavoir de St-Emmanuel (2), par A. DEWIER	22
Reportage : la route des terrils, par J. CRUL	25
Publication : Baume & Marpent. De la Haine au Nil... Itinéraire d'un géant, par L. VANVELTHEM	26