



## ÉDITORIAL

*Ce bulletin est consacré au Patrimoine Industriel, thème choisi en 2006 par ICOMOS International pour célébrer la Journée Internationale des Monuments et Sites, le 18 avril. Le texte ci-dessous est signé par Eusebi Casanelles, Président du TICCIH; il est traduit de l'original en espagnol publié sur le site Internet d'ICOMOS International, en introduction au thème de cette journée ([www.international.icomos.org/18tbapril/2006/](http://www.international.icomos.org/18tbapril/2006/)).*

## *Le patrimoine industriel, un nouveau patrimoine*

Le souhait de la société visant à intégrer les vestiges industriels au patrimoine culturel est un fait relativement récent, mais qui s'est étendu à la majorité des pays qui se sont industrialisés ou qui, à un moment de leur histoire, ont développé des activités industrielles. Jusqu'il y a quelques décennies, les sites de production industrielle n'étaient rien d'autre que le résultat de l'évolution des premiers établissements et, pour la population, ils représentaient simplement des lieux communs de travail. Il était impensable qu'un jour ils fassent partie du patrimoine culturel d'un pays.

A partir des années 1950 et 1960, des innovations techniques très importantes intervinrent, qui donneront lieu à une rupture, pour le fond et la forme, dans la façon de concevoir les bâtiments, les machines et les outils utilisés jusqu'alors. En même temps, les mentalités et les habitudes des gens ont aussi changé, provoquant une transformation sociale profonde. En quelques années, une réalité de la production est devenue obsolète et la société s'est complètement transformée. Le monde est entré dans une ère nouvelle et les vestiges matériels de l'industrialisation firent partie de l'histoire.

L'importance du patrimoine industriel se base sur deux grandes valeurs: d'être le témoignage du monde du travail et de la vie quotidienne d'une époque qui a transformé l'humanité et d'être un document utile pour mieux comprendre la façon dont on vivait et travaillait à cette époque. L'information qu'il nous livre détermine sa

valeur en tant que témoignage et document. Insi, le patrimoine industriel n'est pas destiné à être regardé comme une œuvre d'art et ne possède pas la valeur que l'on pourrait attribuer à un objet de grande antiquité.

Ainsi, le patrimoine industriel regroupe les sites de production, mais aussi les habitations des travailleurs de ces sites, les voies de communication, les témoignages de leur vie sociale, ... Si tous ces éléments ont une valeur individuelle, leur véritable dimension se marque lorsqu'on les examine dans le territoire où ils sont situés; ils prennent toute leur valeur dans le contexte des relations complexes qui les unissent. Aussi, la prise en compte du paysage est fondamentale à la compréhension du patrimoine industriel.

Le grand nombre de vestiges industriels encore en place dans différentes régions oblige à sélectionner les vestiges patrimoniaux. Et si nous souhaitons en conserver un nombre important, il faut les réutiliser à d'autres fins, ce qui implique une série de transformations qui obligent à entamer un nouveau débat en relation avec l'authenticité. Si nous souhaitons que les générations futures comprennent ce qu'étaient véritablement certains vestiges industriels, il est nécessaire, au minimum, de les interpréter.

Le mouvement en faveur de la sauvegarde du patrimoine industriel a débuté en Angleterre dans les années 1960 et est aujourd'hui présent dans la majorité des pays qui

ont connu un minimum d'industrialisation. La société actuelle évolue si rapidement que vingt ans peuvent sembler une éternité, et le changement de siècle, qui nous a placé de fait dans un nouveau millénaire, nous sépare encore plus de notre passé récent. Pour la majorité des citoyens, le monde industriel peut sembler aussi éloigné que n'importe quelle autre période historique.

Aujourd'hui est venu le temps de promouvoir la reconnaissance définitive du patrimoine industriel et, en même temps, d'entamer une réflexion approfondie sur tous les concepts mentionnés ci-dessus. Nous nous réjouissons que l'ICOMOS ait choisi de dédier le

18 avril 2006 au patrimoine industriel, car c'est un pas important vers ces objectifs.

L'ICOMOS et le TICCIH ont signé, en 2000, un accord qui a permis d'initier une collaboration pour la proposition de vestiges industriels au Patrimoine de l'Humanité. Je souhaite remercier l'ICOMOS pour ce partenariat. La volonté exprimée par les deux exécutifs est d'approfondir ce travail en étroite collaboration.

**Eusebi Casanelles**  
**Président du TICCIH (The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage)**

## LE COMITE INTERNATIONAL POUR LA CONSERVATION DU PATRIMOINE INDUSTRIEL ET LA CHARTE DE NIZHNY TAGIL

Ce comité a pour objectifs et missions la promotion, la préservation, la conservation, la documentation, l'étude et l'interprétation du patrimoine industriel. Son champ d'action est vaste et englobe les vestiges matériels de l'industrie – sites industriels, bâtiments et architecture, machinerie et équipements – ainsi que les complexes résidentiels liés à l'activité industrielle, les paysages industriels, les produits et les technologies, ainsi que la documentation de la société industrielle.

L'un de ses apports les plus importants en la matière est l'élaboration de la Charte de Nizhny Tagil pour le Patrimoine industriel, adoptée par ce comité en juillet 2003, et qui attend sa ratification par l'ICOMOS et l'UNESCO. Son préambule établit clairement l'importance du patrimoine industriel et la portée des actions de ce comité :

*« Les périodes les plus anciennes de l'histoire humaine sont connues par des vestiges archéologiques témoignant des changements fondamentaux concernant les procédés de fabrication des objets de la vie quotidienne. L'importance de la conservation et de l'étude des preuves de ces changements est universellement acceptée.*

*Développées à partir du Moyen Âge en Europe, des innovations dans l'utilisation de l'énergie ainsi que dans le commerce ont conduit, vers la fin du XVIII<sup>e</sup> siècle, à des changements aussi fondamentaux que ceux ayant eu lieu entre le Néolithique et l'Âge du Bronze. Ces changements ont généré des évolutions sociales, techniques et économiques des conditions de production, suffisamment rapides et profondes, pour que l'on parle de Révolution. La Révolution industrielle a été le commencement d'un phénomène historique qui se poursuit de nos jours et qui a*

*profondément marqué une grande partie de l'humanité, ainsi que toutes les autres formes de vie sur notre planète.*

*Les traces matérielles de ces profonds changements sont de valeur humaine universelle et l'importance de leur étude et de leur conservation doit être reconnue.*

*Les délégués réunis en Russie lors du Congrès 2003 du TICCIH souhaitent donc affirmer que les bâtiments et les structures construits pour des activités industrielles, les processus et les outils utilisés, les villes et les paysages dans lesquels ils sont situés ainsi que toutes leurs autres manifestations, tangibles et intangibles, sont d'une importance fondamentale. Ils devraient être étudiés, leur histoire devrait être enseignée, leur sens et leur signification devraient être explorés et clarifiés pour tous. Les exemples les plus caractéristiques devraient être identifiés, protégés et conservés, en accord avec l'esprit de la Charte de Venise, au service et au profit du présent et de l'avenir. »*

Parmi les principes de la charte de Nishny Tagil, certains d'ailleurs inspirés par ceux énoncés 30 ans plus tôt dans la Charte de Venise, figurent : la nécessité d'identifier, d'inventorier, de documenter et d'étudier les éléments du patrimoine industriel ; la nécessité d'une protection légale des sites et structures jugés les plus importants ; le maintien de l'intégrité et de l'authenticité maximale des sites et structures y compris leur équipement ; la nécessité d'une conservation intégrée au contexte socio-économique, la revalorisation et la réaffectation du patrimoine industriel pouvant à ce titre jouer un rôle dans la croissance économique ; l'importance de la sensibilisation des plus jeunes générations ; la conservation des techniques et des savoir-faire attachés à ce passé industriel, ...

Ce comité publie également un bulletin trimestriel abordant les multiples facettes du patrimoine industriel mondial.

*La charte de Niznby Tagil est disponible sur le site du Comité International pour la Conservation du Patrimoine Industriel (<http://www.mnactec.com/ticcih/>), de même que les plus récents numéros du bulletin trimestriel.*

Le prochain congrès du TICCIH se tiendra à Terni en Italie du 14 au 18 septembre 2006, suivi de visites du 18 au 23 septembre. Ce congrès est placé sous une double problématique, «Patrimoine industriel et transformations urbaines» d'une part, et «Territoires de production et paysages industriels» d'autre part, avec en complément plusieurs séances de travail et d'échange entre les participants sur diverses problématiques spécifiques. Ce congrès est organisée en collaboration avec l'Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale (AIPAI) et l'Istituto per la Cultura e la Storia d'Impresa "Franco Momigliano" (ICSIM). Info : <http://www.mnactec.com/ticcih/>

## LE PATRIMOINE INDUSTRIEL ET SOCIAL BRUXELLOIS, BALISE D'UNE MÉMOIRE QUI S'ESTOMPE

*L'industrie bruxelloise qui, au cours de son important développement au XIXe siècle, s'est caractérisée tant par la diversité de ses secteurs que par sa dispersion au sein du tissu urbain, a contribué à façonner la capitale. Aujourd'hui, alors qu'elle s'efface progressivement devant un secteur tertiaire en constante expansion, la préservation de son patrimoine représente un véritable enjeu et suscite de nombreux débats.*

Bruxelles a été la ville belge offrant le plus d'emplois manufacturiers jusqu'à la fin des années 1970. Ce sont pour 90 % des petites et moyennes entreprises qui occupaient ces personnes. Les entreprises étaient comme dispersées dans la trame urbaine. Seuls quelques grands sites occupaient des centaines d'ouvriers. C'est dire si le patrimoine industriel et social bruxellois n'est pas toujours facile à découvrir. Pourtant, la région dispose d'un éventail encore très riche de témoins de son histoire économique.

C'est évidemment l'énergie qui provoque l'essentiel de ce développement. D'abord ville d'artisans et de commerçants, capitale au carrefour de cultures, c'est dans la vallée de la Senne que se développent les premières entreprises tirant parti de la rivière pour le transport. Mais cette rivière est indomptable, polluée et trop petite.

Le creusement et l'ouverture du canal de Willebroek en 1561, à la demande des commerçants, entraînent l'afflux de nouvelles marchandises et la possibilité de communiquer avec l'étranger par la mer jusqu'au cœur de la ville. Mais c'est surtout le creusement du canal de Charleroi ouvert en 1832, à la demande des patrons charbonniers

wallons et des industriels bruxellois, qui provoque une véritable révolution industrielle. Le charbon est indispensable aux machines à vapeur qui commencent à équiper les usines, mais aussi aux locomotives lancées en 1835 entre Bruxelles et Malines. Bruxelles devient le nœud ferroviaire du pays et des gares sont implantées aux portes de la ville, attirant des industries et des ateliers, mais aussi une population d'immigrés venus de Flandre et de Wallonie. La démographie explose. Ces grandes gares ont disparu depuis.

C'est le textile qui s'impose comme la première industrie bruxelloise, elle qui faisait depuis des décennies déjà la renommée des artisans de la capitale. En subsistent des noms de rues ou de patrons, mais un site témoigne encore aujourd'hui de ces filatures, le quartier AA aux confins sud d'Anderlecht, qui présente encore une île, d'anciens ateliers en sheds et des vanes qui permettaient de réguler l'eau faisant tourner des roues. Les vastes terrains herbeux servaient au séchage du linge et l'eau de la Senne en amont de la Région était réputée plus propre. Tout le quartier de Cureghem à l'entrée du pentagone est marqué par le textile, la confection et les métiers associés (dentelles, passementeries, bonneteries, chapelleries...). En 1896, on dénombre plus de 3.000 ateliers en région bruxelloise. Il ne faut pas oublier les milliers de femmes et d'enfants qui travaillaient à domicile, à la pièce...

Ce sont les cuirs et donc les tanneries et mégisseries qui prennent ensuite la relève lorsqu'un gros abattoir s'installe aux portes de la ville. Au cœur de Cureghem, plusieurs rues en témoignent encore. Toute la filière de la viande se déploie, des bouchers aux charcutiers et même aux fabricants de conserves ou d'outils. Un nouvel abattoir avec son immense halle est construit en 1889, époque des grandes gares qui utilisent les extraordinaires potentialités de la fonte et du fer.

Mais le long du canal charbonnier se déploient les industries qui utilisent la voie d'eau pour le charbon

## LE PATRIMOINE INDUSTRIEL ET SOCIAL BRUXELLOIS, BALISE D'UNE MÉMOIRE QUI S'ESTOMPE

(suite)



Photo Vanderhulst

Détail de l'abattoir d'Anderlecht datant de 1889 (Halle classée)

bien sûr, mais aussi pour le transport du bois, du grain, des matériaux de construction. S'y implantent également pas mal de brasseries et toutes les minoteries, car Bruxelles, grande ville et capitale, développe une industrie de l'alimentation très importante.

Les imprimeries sont florissantes et les ouvriers qu'elles occupent constituent une aristocratie ouvrière. Sous le régime hollandais, elles sont particulièrement favorisées, car la censure française encourage la contrefaçon. En outre siège d'institutions publiques, Bruxelles procure du travail aux imprimeurs qui sont regroupés par quartiers.

La mécanique prend son développement avec la vapeur. Bruxelles devient alors un centre européen de la fabrication mécanique (fabrication de machines à vapeur, fondries, machines pour les autres industries...), de la transformation métallique, de la poêlerie. Les mécaniciens de la Senne deviennent réputés. La qualité du travail fait la force de l'industrie.

Certains secteurs s'imposent plus spécialement dans la capitale. Ce sont les industries de luxe, comme la fourrure, les instruments de musiques, l'orfèvrerie, le bronze d'art.

Mais le développement exponentiel de l'industrie bruxelloise au tournant du siècle passé, ne fait pas le bonheur de tous et surtout pas des femmes. Elles sont un tiers de la population ouvrière, souvent réduites aux métiers les plus insalubres. Le travail des enfants ne commence à être protégé très modestement que vers 1890, avec l'interdiction du travail de nuit.

L'instruction ne devient obligatoire qu'en 1925 et toute une politique de construction d'écoles de très grande qualité est mise en oeuvre pour instruire les enfants de la classe ouvrière. Après les syndicats (interdits jusqu'en 1866), les formations politiques s'organisent, comme le parti ouvrier belge en 1885. Un des plus beaux lieux créés par Horta pour cette formation, la « Maison du Peuple »,

sera démolie en 1965 sous la pression des promoteurs... La lutte pour le suffrage universel sera longue. Une politique de logements sociaux sera soutenue, avec des hauts et des bas, mais aussi de remarquables réalisations.

L'histoire du port et des chemins de fer a été déterminante dans le début de l'industrialisation. Elle l'a été également dans son développement. Le port, enclavé dans le pentagone de la ville, est incapable de gérer le flux des marchandises. Il doit sortir. Cela se fait par étapes. La ville fait glisser ses entrepôts, taxes et douanes sur les anciens terrains des remparts. Mais la pression est trop forte : un lobby d'industriels et de partisans du progrès crée, en 1881, la « Société du Canal et des installations maritimes ». Après 110 ans de tergiversations, fort du soutien du Roi Léopold II et de la province du Brabant, un projet finit par être adopté par la Ville.

De gigantesques travaux sont entrepris dès les années 1900, pour créer un port de mer répondant au trafic de gros tonnages. De plus, le chemin de fer est mis à l'honneur et de superbes entrepôts sont construits dans un immense complexe plurimodal : taxes, accises, entreposages, transbordements eau, fer, route... c'est l'exceptionnel site de Tour et Taxis construit entre 1903 et 1907. Plus de 3.000 personnes y travaillaient à la fin des années 1960. Ce site est réputé au plan international comme un véritable catalogue de l'architecture industrielle et du génie civil belge. Toutes les techniques les plus modernes pour l'époque y ont été mises en oeuvre. Ce site a été abandonné dans les années 1980. Il entame une remarquable reconversion en devenant le « morceau de ville » qu'il faut avoir fréquenté, grâce à une action concertée des associations belges et bruxelloises du patrimoine ainsi que des organisations européennes et internationales telles qu'Europa Nostra, le TICCIH, ICOMOS et le World Monument Watch. Les anciens magasins aux sheds excep-

Photo Vanderhulst



Façade avant de l'entrepôt Royal de Tour et Taxis, rénové en 2004



tionnels accueillent salons professionnels, foires du livre ou d'antiquité, concours équestres... Une part significative est dévolue aux bureaux et à des services. Le reste du site fait l'objet d'un débat sur le redéveloppement urbain et la mixité des fonctions.

Ces lignes en disent quelque peu sur l'histoire industrielle et sociale de la région bruxelloise. Cette concentration d'industries et d'ateliers disséminés dans la région témoigne aussi de la densité d'une population ouvrière qui, depuis 25 ans, a subi une mutation extraordinaire au profit des services et des administrations. C'est cette classe ouvrière qui a été la plus contributrice aux progrès des droits démocratiques et sociaux dont aujourd'hui on a oublié que son histoire parfois tragique, est indissociable de celle du travail et des lieux qui en témoignent. L'Europe a radicalement changé la face de la région, la dualisant encore davantage. Le patrimoine industriel et social témoigne encore de cette histoire. Les autorités et les habitants commencent à prendre réellement conscience de ce potentiel. Mais il reste beaucoup à faire pour laisser aux générations à venir un livre lisible de cette histoire, ferment de luttes sociales, de démocratie et de solidarité.

*Guido Vanderhulst,*

*Expert en patrimoine industriel et social*

*Fondateur et ancien directeur de La Fonderie*

*Centre d'histoire économique et social de la Région  
bruxelloise.*

[www.patrimoinesindustriels.be](http://www.patrimoinesindustriels.be) | [www.lafonderie.be](http://www.lafonderie.be)

*Cet article est paru dans le dernier numéro de la Revue du Patrimoine culturel européen publié par Europa Nostra (N°1/2006), précisément consacré au patrimoine industriel européen et rassemblant des articles de plusieurs spécialistes qui mettent en avant l'importance de ce patrimoine et les défis que pose sa réaffectation. [www.eurapanostra.org](http://www.eurapanostra.org)*



Photo Vanderhulst

*Centrale des tramways bruxellois au quai Demets, reconvertie en atelier des aiguillages de la STIB*

## **PATRIMOINE INDUSTRIEL WALLONIE-BRUXELLES ASBL**

Depuis plus de 20 ans, l'ASBL Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles (en abrégé : PIWB) s'est donné pour mission 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.

Avec l'aide de la Communauté française de Belgique, PIWB œuvre 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".

PIWB publie un bulletin trimestriel, apprécié, pensons-nous, de nos membres autant que des spécialistes correspondants à l'étranger.

Si des membres de PIWB sont actifs dans les centres d'archéologie industrielle tels que les centres miniers du Bois du Cazier, du Bois du Luc, de Blégny et, bien entendu, de l'émblématique Grand-Hornu, d'autres s'attachent à collecter la mémoire orale d'activités méconnues et souvent disparues comme les poêleries en région couvinoise<sup>1</sup>, l'industrie du bois en Entre-Sambre-et-Meuse<sup>2</sup> et l'industrie textile en Hainaut.

**Bruno Van Mol**  
**Président**

Pour le bulletin trimestriel, renseignez-vous auprès de [claude.gaier@musedarmes.be](mailto:claude.gaier@musedarmes.be) à Liège.

<sup>1</sup> Jean-Jacques VAN MOL, Fonderies de fer et poêleries en région couvinoise, *Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles, Collection Enquêtes et témoignages du monde industriel*, n°1, 2004, 89 p.

<sup>2</sup> Jean-Jacques VAN MOL, Industries à la campagne, transformations du bois, *Patrimoine Industriel Wallonie-Bruxelles, Collection Enquêtes et témoignages du monde industriel*, n°2, 2005, 89 p.

## LA COOPÉRATION EUROPÉENNE EN FAVEUR DU PATRIMOINE INDUSTRIEL

La réaffectation du patrimoine industriel est un enjeu important à l'échelle européenne, non seulement en termes de création d'emploi dans des zones en déclin économique, mais également en vue d'améliorer la qualité de vie là où subsistent les vestiges d'une époque industrielle antérieure. L'objectif de ces quelques paragraphes est de dresser un inventaire des initiatives européennes qui projettent le patrimoine industriel dans une ère nouvelle et offrent quelques opportunités intéressantes pour concilier les intérêts parfois contradictoires du patrimoine et du développement.

Si aujourd'hui les fonds déployés proviennent essentiellement de l'Union européenne, il faut souligner que la coopération européenne en faveur du patrimoine industriel puise ses racines dans l'acquis du Conseil de l'Europe. La *Recommandation (87/24) sur les villes industrielles européennes* (1987) reconnaît pour la première fois que « la reconquête des vieilles villes industrielles est un élément important de l'amélioration du milieu urbain » et que « la richesse du patrimoine historique et architectural des villes et des régions industrielles, en particulier de la fin du dix-neuvième et du début du vingtième siècle, devrait, si nécessaire, être restaurée, afin de constituer une source et un potentiel considérables de développement pour l'avenir ». Elle propose que « les politiques de revitalisation des villes et des régions industrielles doivent être fondées chaque fois que possible (...) sur la protection et sur la rénovation des bâtiments, des installations et des services existants ». La *Recommandation (90/20) relative à la protection et à la conservation du patrimoine technique, industriel et des ouvrages d'art en Europe* (1990) constate la nécessité d'assurer la sauvegarde de ce patrimoine par sa protection légale et des mesures de conservation, ainsi que celle de promouvoir sa connaissance au moyen d'actions de sensibilisation du grand public et d'un encouragement particulier au tourisme. Ces dispositions se sont ensuite partiellement concrétisées dans le programme des Itinéraires Culturels mis en oeuvre par le Conseil de l'Europe, par le développement de deux itinéraires culturels liés au patrimoine industriel: « Le Fer » et « Le Textile » ([www.culture-routes.lu](http://www.culture-routes.lu)).

Divers projets transnationaux traitant de la conservation du patrimoine industriel sont menés dans les Etats membres de l'Union européenne, grâce au soutien de la Commission européenne. The *European Route of Industrial Heritage (ERIH)* – Route européenne du patri-

moine industriel – est un projet de cinq ans soutenu par le programme INTERREG IIIB, l'initiative communautaire du Fonds européen de développement régional (FEDER). Ce projet, dont le chef de file est Nordrhein-Westfalen Tourismus e.V., vise à développer un vaste réseau reliant les sites du patrimoine industriel de l'Europe en rassemblant les autorités, les institutions académiques, les organisations non gouvernementales et les organisations touristiques afin d'assurer la protection des ces sites et d'utiliser leur préservation comme moteur pour le développement. ERIH donne une visibilité à ce programme du patrimoine industriel par le développement d'un logo, la signalisation et les produits imprimés, créant ainsi un véritable label du patrimoine industriel européen. Le réseau entend encourager le transfert transfrontalier de connaissances et le développement de stratégies de marketing communes et d'initiatives transfrontalières. Son instrument de communication principal est le site Internet, qui sert de forum pour l'échange de connaissance et d'expérience entre spécialistes et comme outil de promotion du patrimoine industriel auprès du public. L'élément clef du projet est l'établissement d'un réseau de *Anchor Points* ou « points d'ancrage » – quelques 60 sites industriels exceptionnels possédant une infrastructure touristique très développée – dont la mission est de diffuser l'information et de promouvoir la philosophie d'ERIH. Ces « points d'ancrage » constituent le point de départ de routes régionales reliant des sites historiques industriels de moindre importance, stimulant ainsi le tourisme local. Le projet conçoit également des routes virtuelles transnationales à thème européen (exploitation minière, transport et communication, fer et acier, eau, manufacture, énergie) qui démontrent les liens entre les pays. A présent constitué de sites dans le berceau de la Révolution Industrielle – à l'origine en Allemagne, aux Pays-Bas, en Grande-Bretagne et plus récemment en France et au Luxembourg –, le réseau ambitionne de s'étendre jusqu'aux confins de l'Europe ([www.erih.net](http://www.erih.net)).

*Sustainable Historic Arsenal Regeneration Partnership (SHARP)*, ou Partenariat pour la réhabilitation durable des arsenaux historiques, bénéficie de financements INTERREG IIIC. Ce projet mené depuis 2004 par English Heritage (l'agence gouvernementale britannique responsable du patrimoine) avec des institutions partenaires en Espagne, en Estonie et à Malte, prend les

sites d'anciens arsenaux comme vecteur commun. Les travaux menés aux arsenaux royaux de Woolwich – qui ont radicalement transformé une zone négligée de Londres – constituent un point de départ pour partager les expériences lors de séminaires dans les pays partenaires, et pour développer une approche cadre pour la réhabilitation de ce type de site industriel historique. Chaque partenaire pourra développer les éléments clés pertinents pour son site en se concentrant sur des thèmes tels que la mise en œuvre de partenariats publics/privés, les plans directeurs, l'archéologie, le tourisme et la conservation du patrimoine. La diversité des sites et problématiques examinés permettra à SHARP de produire un modèle général à suivre pour la « régénération à travers le patrimoine » ([www.sharp-europe.org](http://www.sharp-europe.org)).

*Working Heritage* – un projet Culture 2000 mené de 2003 à 2004 par English Heritage en collaboration avec huit partenaires – analyse les facteurs influençant la réhabilitation des zones industrielles historiques. Sur base de l'identification et l'analyse comparative de plusieurs sites industriels clés (les communautés textiles de Roubaix au nord de la France, Colonia Guell à l'extérieur de Barcelone, Schio au nord de l'Italie, les sites d'industrie lourde autour de Terni en Ombrie et le quartier de la bijouterie de Birmingham au Royaume-Uni) où le patrimoine est un élément positif au cœur des stratégies de renouveau urbain, des directives pratiques ont été développées et seront prochainement diffusées dans une publication ([www.english-heritage.org.uk/server/show/nav.8342](http://www.english-heritage.org.uk/server/show/nav.8342)).

Egalement subsidié par Culture 2000, *SteamRail.Net* est un projet pluriannuel (2003-2006) mené par l'Université de Thessalie en Grèce. Ce projet engage les partenaires dans un réseau de coopération pour la sauvegarde et la promotion de six chemins de fer historiques, en vue de restaurer les locomotives à vapeur et autres éléments d'infrastructure afin de les remettre en service ou de les conserver comme pièces de musée ([www.steamrail.net](http://www.steamrail.net)).

*CONSIST* (Comparison of Conservation of Materials and Strategies for Sustainable Exploitation of Immovable Industrial Cultural Heritage made of Iron and Steel) est un projet de quatre ans (2005-2008), financé par le 6<sup>ème</sup> Programme-cadre pour la recherche, et coordonné par le Fraunhofer-Institut für Silicatforschung en Allemagne, avec des partenaires en Allemagne, en Pologne et au Royaume-Uni. Son objectif est de développer des matériaux de conservation améliorés pour la protection à long terme des monuments en fer et en acier, en se

concentrant tout particulièrement sur les revêtements transparents à base d'eau, ainsi que de créer des concepts de gestion pour l'exploitation durable des sites et d'améliorer l'accessibilité de ceux-ci au public ([www.consist.eu](http://www.consist.eu)).

Deux ONG sont actives dans le domaine de la conservation des chemins de fer. La première, la *Fédération Européenne des Chemins de Fer Touristiques et Historiques (FEDECRAIL)*, est une a.s.b.l. de droit belge regroupant les associations nationales de coordination des musées ferroviaires et chemins de fer historiques et touristiques. Elle a pour objectifs de promouvoir la sauvegarde, la restauration, l'ouverture au public et l'exploitation du patrimoine ferroviaire en Europe ; de représenter les intérêts de ses membres vis-à-vis des autorités internationales ; d'encourager les échanges transfrontaliers et de favoriser les opérations communes entre les chemins de fer et les musées ferroviaires ; de porter conseil et assistance aux musées ferroviaires ; d'étudier et de résoudre les problèmes communs dans la restauration et l'exploitation du patrimoine ferroviaire. L'organisation compte actuellement 31 organisations membres dans 21 pays. FEDECRAIL édite trois fois par an un bulletin et organise une conférence annuelle sur un thème européen spécifique relatif aux musées ferroviaires et chemins de fer ([www.fedecrail.org](http://www.fedecrail.org)).

La seconde, l'*Association Européenne des Voies Vertes (AEVV)*, contribue à la préservation d'infrastructures telles que les voies de chemin de fer désaffectées, les chemins de halage et les itinéraires culturels afin de développer des voiries autonomes réservées au trafic non motorisé et de les préserver, dans le domaine public. L'association encourage et coordonne l'échange de compétences et d'information entre les associations et les organismes nationaux et locaux qui développent ces initiatives en Europe. Fondée en 1997, l'association dénombre actuellement 39 membres institutionnels dans 12 pays. Son siège est à Jambes ([www.aevv-egwa.org](http://www.aevv-egwa.org)).

Signalons enfin le *Prix Michelletti* qui est décerné chaque année, depuis 1996, au meilleur musée technique ou industriel en Europe, par la Fondation Luigi Micheletti à Brescia (Italie) en coopération avec le European Museums Forum ([www.europeanmuseumforum.org](http://www.europeanmuseumforum.org)).

**Eléonore de Merode**  
**Coordinatrice du Prix du Patrimoine,**  
**EUROPA NOSTRA**  
**Administratrice**  
**d'ICOMOS Wallonie-Bruxelles**

## OUVERTURE DU NOUVEAU MUSÉE D'ART JAPONAIS

Depuis le 22 mars 2006, un nouvel espace muséal a ouvert ses portes dans l'agglomération bruxelloise : le Musée d'Art japonais. Le bâtiment, situé à proximité de la Tour japonaise et derrière le Pavillon chinois, fut construit au début du XXe siècle comme dépendance de ce dernier, à usage de garage et d'écurie. Dans les projets de Léopold II, le Pavillon était destiné à abriter un restaurant de luxe; mais comme il n'a jamais répondu à cette vocation, sa dépendance est restée sans fonction définie et interdite au public.

En 1921, l'État déjà propriétaire des édifices exotiques de Laeken en vertu de la Donation royale, en avait confié la gestion aux Musées royaux d'Art et d'Histoire. En 1990, ceux-ci ont décidé, en accord avec la Régie des Bâtiments, de rénover la dépendance délaissée pour y présenter leurs collections d'art japonais classique, centrées sur l'époque d'Edo (1600-1868). La politique prévue est de ne pas d'exposer simultanément toutes les pièces de ce patri-

moine : elles sont trop nombreuses et surtout trop fragiles. Il s'agit donc de constituer des ensembles significatifs et de les présenter par rotations régulières. Les choix effectués témoignent avec éclat de la maîtrise des Japonais dans les arts du métal, du laque, de la peinture, de la xylographie, du textile, de la céramique et de la sculpture.

### *Adresse :*

Musées d'Extrême-Orient (Tour japonaise, Pavillon chinois, Musée d'Art japonais)  
Avenue Van Praet, 44  
1020 Bruxelles

### *Informations :*

tél.: 02 268 16 08 - [www.kmkg-mrah.be](http://www.kmkg-mrah.be)

## INDUSTRIAL HERITAGE 2006 - HÉRITAGE INDUSTRIEL 2006

Rencontre européenne pour bénévoles et associations  
de défense du patrimoine industriel et technique  
Beringen (Belgique), 7 – 8 octobre 2006

E-FAITH (La Fédération Européenne des Associations de Défense du Patrimoine Industriel et Technique) est une jeune plate-forme associative active dans le domaine du patrimoine industriel. Afin de donner l'occasion aux associations et aux acteurs dans ce domaine, de dialoguer et d'échanger leurs vues, d'envisager des collaborations et la réalisation de projets communs, E-FAITH organise une rencontre les 7 et 8 octobre 2006. Cette première rencontre européenne se tiendra dans les bâtiments de l'exploitation minière de Beringen (Limbourg), la plus grande exploitation en Europe, un site unique protégé dans sa totalité.

*Info :* [www.e-faith.org](http://www.e-faith.org) - [2006@e-faith.org](mailto:2006@e-faith.org)

### ICOMOS

#### Wallonie - Bruxelles

#### Président :

André Loits

#### Siège social :

Rue de l'Ecluse, 22

6000 Charleroi

Tél. +32 (0)71 65 49 19

Fax. +32 (0)71 65 49 11

#### Adresse postale et Secrétariat :

Michèle Callut

BP 132, 7190 Ecaussinnes

Tél. +32 (0)475 75 32 41

[icomos.walloniebruxelles@skynet.be](mailto:icomos.walloniebruxelles@skynet.be)

#### Bulletin de liaison :

Editeur responsable : André Loits

Comité de lecture: Anne Bosson, Michèle

Callut, Stéphane Demeter, Anne Van Loo

Coordination : Jean-Sébastien Misson

[js.misson@myrealbox.com](mailto:js.misson@myrealbox.com)

Les articles engagent la seule responsabilité de leur(s) auteur(s).

La reproduction, la traduction et l'adaptation sont autorisées sous réserve de mentionner la source et l'auteur.

*Ce bulletin est publié avec l'aide de la Région wallonne et de la Région de Bruxelles-Capitale.*