

1981 - 4(1)

SOMMAIRE CONTENTS INHOUD

[Index 1980](#)

[R. Pourbaix. - Bois-du-Luc en Hainaut, souvenir imposant du charbon
Het Henegouwse Bois-du-Luc : indrukwekkende herinnering aan de steenkool
Bois-du-Luc \(Hainaut county\), impressive souvenir of coal-mining](#)

[RECENSIONES](#)

Index: 1980

R désigne un compte rendu - R duidt een recensie aan.

Académie royale de Belgique - Cent cinquante ans de vie artistique, 79(R).

Cercle royal d'histoire et d'archéologie d'Ath - L'industrie de la pierre en Belgique de l'ancien régime à nos jours, 30(R).

Chantry, F. - Les cent chauffours d'Antoing à Tournai, 34(R).

Daumas, M. - Histoire générale des techniques, 29(R).

David, J. - De proefneming in de geschiedkunde, 3.

David, J. - De snijpasser, een middeleeuwse uitvinding?, 43.

Davis, A. & Appel, T. - Bloodletting instruments in the National Museum of History and Technology, 75(R).

D'Hainaut, B. - Les combustibles utilisés dans l'industrie du verre au XVIIIème siècle, 67.

Electronics - Special commemorative issue, 77(R).

Kaefer, W. - Notes sur les moulins à papier de l'Est de la Belgique, 35.

Kidwell, C. B. - Cutting a fashionable fit. Dressmaker's drafting systems in the United States, 76(R).

Lanckmans, A. - L'évolution des techniques d'impression à Bruxelles durant le XIXème siècle, 53.

Opsomer, C. - Livre des simples médecines, 78 (R).

Van Belle, J. L. - Note sur l'emploi du charbon dans les fours à chaux au XVIIIème siècle, 9.

Willems, J. - Etude de trois ancêtres de la musique électronique, 15.

BOIS-DU-LUC EN HAINAUT SOUVENIR IMPOSANT DU CHARBON

Robert POURBAIX

Secrétaire du GABOS,

Groupe d'Animation culturelle de Bois-du-Luc

Samenvatting

Het Henegouwse Bois-du-Luc :

indrukwekkende herinnering aan de steenkool

Historiek van de in 1685 opgerichte steenkoolmijn Société de Houdeng, waarvan de kolenwinning sedert 1973 definitief stilgelegd werd.

Een indrukwekkend geheel van arbeiderswoningen, werkhuizen, e. d. vormt een enig overblijfsel, dat het belang van Bois-du-Luc onderstreept op industrieel-archeologisch gebied.

Abstract

Bois-du-Luc (Hainaut county),

impressive souvenir of coal-mining

Genesis of the Houdeng's Company, coal-mine created in 1685, of which the last active shaft stopped working in 1973.

An important number of working-class houses, workshops, etc., survive at Bois-du-Luc, and constitute a very interesting spot of industrial archeology.



*Fig. 1. - Vue des Carrés de Bois-du-Luc
(carte postale, vers 1920).*

L'histoire de notre pays ne s'est pas seulement façonnée à coups de guerres et de batailles, à force de traités compliqués et fragiles. Il y eut aussi, il y eut surtout, l'inlassable effort d'un peuple courageux qui savait son devoir et qui, partout, dans les campagnes comme dans les industries, et souvent dans de pénibles conditions, permit l'essor et la grandeur de notre pays.

Bois-du-Luc est un de ces lieux imposants où le labeur des hommes, longuement assumé, vibre encore, à travers bien des souvenirs [[Bois-du-Luc est maintenant une paisible localité qui semble sommeiller aux côtés de terrils boisés; elle se situe en plein cœur de l'importante commune de La Louvière.]].

Un peu d'histoire

C'était en 1685, au bord du Thiriau du Sart, sur les terres de Houdeng, à quelques kilomètres du Rœulx; de vaillants ouvriers avaient trouvé du charbon; les couches supérieures affleuraient; mais il fallait creuser plus avant, pour assurer les ventes et l'avenir de l'entreprise [[Principales sources: Archives anciennes du Charbonnage du Bois-du-Luc, aux Archives de l'Etat à Mons;

J. Plumet, Une Société minière sous l'Ancien Régime, Gembloux, 1941 ;

V. Delattre, J. Plumet & O. Heyndrickx, Les Charbonnages de Bois-du-Luc et d'Havré, notice historique, Bois-du-Luc, 1935.]].

L'idée leur vint de s'unir à des bailleurs de fonds, commerçants binchois, et aux représentants du seigneur féodal. C'est ainsi que naquit la première société par actions de la région[[Le texte complet du contrat de 1685 est repris in extenso dans l'ouvrage de J. Plumet, p. 21 et sq.]]. Exemple de véritable cogestion entre les travailleurs, les financiers, les propriétaires du sol. L'entreprise perdura près de trois siècles. Il y eut sans doute des moments bien difficiles, surtout entre 1850 et 1914 : le pouvoir bourgeois poussait sans cesse et sans mesure à la production, tandis que les parts des ouvriers s'étaient dispersées et affaiblies [[A l'origine, les ouvriers fondateurs détenaient deux dixièmes des parts de fosses; en 1871, ils n'en possédaient plus que 5 % (Archives anciennes, vol II, folio 40 et sq.).]].



Photo GABOS

Fig. 2. - Les rues du Midi et du Couchant en 1977.

Au fil des ans, la Société de Houdeng [[Jusqu'au début du 19^{ème} siècle, le nom officiel de la Société fut "Société de Houdeng et du Grand Conduit».]] entreprit de creuser d'autres puits en différents endroits de la localité, mais aussi sur les concessions de Trivières, de Havré ... Au total, on a pu déterminer une trentaine de fosses qui permirent l'exploitation du sous-sol jusqu'à plus de mille mètres de profondeur [[La fosse du Quesnoy descendait jusqu'à 950 m ; celle de Beaulieu, mise en service en 1935, atteignit la profondeur de 1.052 m.]].

Le 29 juin 1973, le siège du Quesnoy fermait ses portes; c'était la dernière fosse active de la vieille société houdinoise. Ainsi disparaissait, dans la région du Centre, une industrie autrefois fondamentale pour toute l'économie.

Une importante société

Durant longtemps, la société charbonnière de Houdeng-Bois-du-Luc fut surtout une entreprise de type familial[[Vers 1750, 8 ouvriers sur 10 étaient descendants ou apparentés aux charbonniers fondateurs.]]; les maîtres ouvriers dirigeaient l'exploitation des veines, le nettoyage et la vente du charbon ...

La situation changea brutalement au début du 19ème siècle; à ce moment, un emprunt de 150.000 francs consenti par les financiers de l'Assemblée Générale[[L'Assemblée Générale réunissait tous les principaux actionnaires; pour en faire partie, il fallait posséder ou représenter au moins un vingtième des parts; jusqu'au début du 20ème siècle, ce fut l'organe permanent de contrôle et de direction du charbonnage.]] permit le rachat de la ci-devant seigneurie de Houdeng[[La situation était délicate pour les maîtres charbonniers de l'époque: d'une part, l'emprise révolutionnaire française les délivrait de diverses taxes féodales; d'autre part, les Wavrin, seigneurs de Houdeng, détenaient quatre dixièmes des parts de fosses. Ils rachetèrent la seigneurie et revendirent tout de suite aux Wavrin leur château et ses dépendances (Archives anciennes, vol. II, folio 17).]]; la bonne marche des affaires permit le remboursement en quelques années. Plus tard, Bois-du-Luc annexa d'autres concessions, proches ou éloignées: Bignault, Trivières, la Barette, Havré, Obourg et Saint-Denis [[Cela représentait, au total, une concession de 5.708 hectares; une seule autre concession du bassin sud de Belgique était plus importante (Plumet, Delattre, Heyndrickx, op. cit., p. 112).]].



Fig. 3. - Le drapeau du premier syndicat à Bois-du-Luc.

Cette extension provoqua un afflux de travailleurs venant du reste de la province du Hainaut, du Brabant et des Flandres. Voici quelques chiffres : 15 ouvriers en 1700; 85 en 1780; 245 en 1810; 520 en 1830 ; 958 en 1860 ; 2.800 en 1900 ...

L'âpreté du métier de mineur et les appels d'autres industries détournèrent les Belges du charbonnage, surtout à partir de 1940; il y avait, à cette époque, 8 % d'immigrés; ils étaient 65 % au moment de la fermeture (au fond, 75 %)[[Source: Statistiques FEDECHAR.]]

Mis en route par les épreuves ou par les guerres, ou bien séduits par une publicité prometteuse, ils vinrent de 33 nations différentes: presque toute l'Europe, l'Afrique du Nord, la Turquie, le Brésil... Sans leur participation, l'exploitation de nos mines aurait dû cesser dès 1950.

La production de Bois-du-Luc fut énorme: 64.000.000 de tonnes de charbon qui se répandirent dans toute la Belgique, mais aussi en France, en Suisse, en Italie, en Hollande, en Scandinavie, au Maroc... Il faut y ajouter plus de six millions de tonnes de coke et 225.000 tonnes de sous-produits: ammoniacque, benzol, goudron, huile légère, naphthaline...

A la pointe du progrès technique

Dès sa fondation, Bois-du-Luc eut recours à des procédés techniques importants et ingénieux. En 1685, le principal problème était celui de l'exhaure. On exploitait à flanc de coteau ; mais l'inclinaison progressive des couches charbonneuses bloquait les charbonniers qui ne pouvaient risquer constamment leur vie dans les veines inondées. Les maîtres ouvriers imaginèrent la mise en place d'un «Grand Conduit», énorme drain de chêne, fait de troncs évidés ajustés bout à bout, et qui permit l'assèchement rapide des terres exploitées. La mise en place et l'entretien de ce conduit exigèrent des efforts considérables; mais l'expérience était payante. Plus tard, ce drainage fut étendu plus largement : près de dix kilomètres de «buses» permirent l'expansion continue de la société[[En 1926, un morceau de ce conduit en chêne fut découvert à Génival, au bord du Thiriau du Sart, non loin des premières fosses de Houdeng.]].

En 1780, les sondages réalisés à Bois-du-Luc [[A la fin du 18ème siècle, cette localité était couverte presque entièrement par un bois, traversé par le ruisseau du Lucq (mot d'origine celtique qui signifie étang).]] amenèrent les associés à oser de nouvelles et importantes dépenses : à grands frais, ils firent installer une «pompe à feu » capable de puiser l'eau à une profondeur de 112 m; elle se composait d'un cylindre de 45 pouces de diamètre actionné par un balancier aux mouvements lents, mû par une chaudière en marmite [[Plumet, op. cit., p.88.]].

En 1806, une deuxième «machine à épuisement» fut mise en place; elle avait une puissance de 75 chevaux; une troisième, installée à la fosse Saint-Emmanuel, était quatre fois plus importante...

Dès le début du 18ème siècle, Bois-du-Luc développa ses ateliers: menuiserie, fonderie, forge, ateliers mécaniques... Cette richesse technique se développa sans discontinuer, grâce au zèle des artisans et ingénieurs de toutes époques; c'est à Bois-du-Luc que furent mises au point les fameuses lampes Demeure [[L'ingénieur Adolphe Demeure était fort estimé par toute la population de Bois-du-Luc; il avait obtenu divers brevets, notamment pour la fabrication du coke. Il quitta son poste d'ingénieur principal suite a un différend avec la Direction; il devint ensuite directeur des Charbonnages de Limbourg-Meuse, en Campine (Archives anciennes, vol. 68, p. 540 et sq.)]]; l'abattage au marteau-piqueur y fit son apparition en 1908 et fut systématisé en quelques années. On utilisa longtemps le modèle RIMO[[Ce marteau-piqueur avait été mis au point par l'ingénieur Richard et par le chef d'atelier Monoyer. Jusqu'à ce jour, les responsables du Musée de la Mine, à Bois-du-Luc, n'ont pas encore réussi a en retrouver un exemplaire.]] , construit entièrement dans les ateliers de la Société; plus tard, les marteaux-piqueurs Colinet, plus souples et plus légers, furent progressivement adoptés.

Ce qui reste...

L'intense activité de Bois-du-Luc est entrée désormais dans l'histoire; mais par la volonté des habitants [[Au moment de la fermeture, les pires menaces pesaient sur la cité de Bois-du-Luc ;

on parlait de tout raser; d'autres voulaient que l'ensemble disparaisse peu à peu. L'énergie des habitants rencontra heureusement la volonté d'Alfred Califice, alors Secrétaire d'Etat au Logement, qui voulait faire de Bois-du-Luc un modèle de rénovation urbaine.]] et de certains mandataires publics, tout est resté en place :

- les Carrés, harmonieux ensemble d'habitations ouvrières construites entre 1838 et 1853 [[L'architecte des Carrés est Victorien Bourg, alors sous-directeur des Charbonnages de Bois-du-Luc; l'analyse des constructions, de la topographie et des rapports d'Assemblée prouve qu'il n'y eut pas de plan général précis, mais seulement un projet d'ensemble fréquemment amendé au gré des circonstances et dans le souci permanent de réaliser une véritable œuvre architecturale.]]; elles ont été rachetées par l'Etat, en 1974; la rénovation est en cours;

- les bureaux, construits en 1907 dans un style imposant ;

- les écoles[[La première école se tint dans les Carrés, au n° 1 de la rue du Midi.]] ,les ateliers, l'hospice, l'église[[L'église, construite en 1905, coûta 95.000 francs; le Charbonnage donna le terrain et versa 75.000 francs; l'Etat paya 15.000 francs; le Gérant du Charbonnage ajouta la différence.]], l'hôpital, la bibliothèque, l'ancienne boucherie, la cour au charbon, la salle de fêtes [[Durant 50 ans, ce fut un véritable "centre culturel" : projections, théâtre, concerts, floralies, expositions... Cette salle pouvait accueillir plus de 1.200 personnes.]]. Et tout cela nous rappelle que les patrons charbonniers des 150 dernières années avaient réussi à façonner une véritable seigneurie industrielle où l'on pouvait naître, grandir, travailler et mourir, à l'écart du reste du Monde[[Bois-du-Luc vivait pratiquement en économie fermée; les relations culturelles avec l'extérieur étaient pourtant fréquentes, par le canal des nombreuses associations sportives, artistiques ou autres qui animaient la vie de Bois-du-Luc.]];

- le châssis à molettes de Saint-Emmanuel qui domine la cité ouvrière ; il a été construit en 1835 et surélevé en 1913 ; c'est une des plus belles réalisations de la Société [[La plupart des châssis à molettes et des grandes constructions métalliques de la Société furent réalisés par les usines Nicaise-Delcuve, de La Louvière ; mais pour Saint-Emmanuel, Monsieur Descampe, directeur-gérant du charbonnage écrivait, en date du 3 juillet 1912: «La Société fait elle-même ses pièces de fonderie d'usage courant, de même que les charpentes métalliques, ne reculant pas devant l'entreprise d'un châssis a molettes" (Archives anciennes, recueil n° 162, p. 524).]].

Bois-du-Luc vaut une visite; il faut s'y promener à l'aise, en observant la sobre élégance des constructions, en imaginant aussi la souffrance et les drames d'un peuple souvent éprouvé[[Plus de 220 mineurs sont morts dans les fosses de Bois-du-Luc ou dans les installations de surface; il y eut aussi des milliers d'accidents de moindre gravité. Il faut ajouter que beaucoup d'habitants actuels des Carrés ont quitté leur pays d'origine à cause des guerres ou de la misère.]] ...

Il faut voir aussi le petit Musée de la Mine, mis sur pied par le GABOS (Groupe d'Animation culturelle de Bois-du-Luc) ; c'est toute une vie, toute une histoire qui s'y raconte[[Le Musée est animé par des bénévoles; il est normalement ouvert le samedi et le dimanche, de 14 à 17 heures; se renseigner éventuellement auprès de Madame L. Monoyer (tél. (064) 22 76 57), de Monsieur J. Meurant (tél (064) 22 40 83) ou de l'Abbé R. Pourbaix (tél. (064) 22 64 18). On peut se procurer le catalogue du Musée en envoyant 50 F à J. Meurant, Castillon, 8, 7110 Trivières.]] .

RECENSIONES

Per SÖRBOM, ed. (1980)

Transport Technology and Social Change, Symposium n° 2 (1979).

Ed. : Tekniska Museet, Stockholm, 296 p., photos (noir et blanc).

Nous avons déjà présenté le volume rassemblant les communications faites au premier symposium (c'était en 1977) d'histoire des techniques organisé par le Tekniska Museet de Stockholm (Techn. Brux. 2:105). Voici maintenant celui qui correspond au deuxième symposium, qui eut lieu en 1979. Il s'agissait d'étudier les conséquences sociales de l'évolution technologique en matière de transport, et devant un tel sujet, particulièrement vaste, les organisateurs avaient choisi de s'en tenir à 5 thèmes: les migrations préhistoriques, les canaux, les techniques de navigation, la bicyclette et les transports exceptionnels. D'autres thèmes auraient sans doute mérité d'être également abordés, mais c'est le caractère même d'un symposium de ne pouvoir, suivant la distribution aléatoire des préoccupations des conférenciers, s'attaquer qu'à quelques questions. Et c'est fort bien ainsi.

Nous ne résumerons pas toutes les communications. Quelques-unes nous ont particulièrement intéressé, ce qui nous donne l'occasion de montrer (bien partiellement) ce que contient cet ouvrage.

Le premier article, de S. Bökönyi, s'intitule *The Importance of Horse Domestication in Economy and Transport*. L'auteur distingue deux étapes dans la domestication des animaux : la première centrée sur la nourriture, la seconde sur d'autres usages, essentiellement comme nouveau moyen de transport. L'homme expérimenta trois équidés: l'onagre en Asie du Sud - Ouest, l'âne en Afrique orientale et le cheval en Europe. Le cheval, le mieux adapté anatomiquement et psychologiquement aux trois fonctions du transport animal (somme, trait et monte), fut domestiqué d'abord en Europe orientale (Ukraine méridionale) au milieu du quatrième millénaire a.c. Fut-il d'abord domestiqué comme animal de trait ou comme monture? L'auteur pense que la traction de charges a précédé l'équitation. En effet, certains bovidés étaient déjà utilisés pour la traction, et par analogie il faut supposer que l'homme a tout d'abord utilisé le cheval de la même manière. On nous rappelle d'ailleurs deux autres arguments: 1° que l'homme préfère s'asseoir dans une charrette tirée par un cheval que s'installer sur le dos d'un animal, 2° que l'on connaît des représentations de charrettes tirées par des chevaux plus anciennes que les représentations de cavaliers. La conclusion de l'auteur ne nous paraît pas exagérée: *With horses man first in his history succeeded to accelerate transport beyond his own speed, and this was an innovation of extreme if not revolutionary importance in transport technology.*

Une communication de R. A. Buchanan est consacrée à *The British Canal Engineers: The Men and their Resources*. L'ère de construction des canaux en Grande-Bretagne est étonnamment courte, et peut être divisée en trois périodes: 1° les origines (de 1750 à 1780), avec surtout l'activité de l'ingénieur James Brindley, 2° la "Canal Mania" (de 1780 à 1790), 3° la fin, qui s'étale de 1796 à 1840. L'intérêt du sujet réside surtout dans le fait que l'on peut considérer la construction des canaux, en Grande-Bretagne, comme particulièrement typique de la Révolution industrielle. D'autre part, et corrélativement, l'auteur souligne combien la construction des canaux joua un rôle décisif dans l'évolution de la situation professionnelle des ingénieurs britanniques. Signalons que l'auteur fournit, en appendice, un tableau rassemblant des données historiques concernant 97 canaux.

J. Hult pose la question *How Extreme is Too Extreme ?* en analysant deux échecs. Le *Great Eastern*, qui devait être un immense bateau destiné à relier, sans escale, l'Australie aux Iles Britanniques, ambitieux projet conçu en 1851 dans l'enthousiasme de la Grande Exposition de Londres, sera effectivement construit, mais sera considéré comme un échec (il n'ira d'ailleurs jamais en Australie). Même scénario pour l'*Hughes H-4 Hercules*. L'idée naît, en 1942, pendant l'intensification de la guerre sous-marine, de construire, aux Etats-Unis, une flotte d'hydravions géants (8 moteurs, pouvant transporter 700 hommes en tenue de combat). Un seul hydravion sera construit, en 1947, et n'effectuera qu'un seul vol de 900 m ... Que conclure de cette remarque de l'auteur: *Both these extreme transport projects were conceived in an era of national pride and greatness ?*

Cet ouvrage est distribué par le *Tekniska Museet* (Museivägen 7, S-11527 Stockholm, Suède), au prix de 25 US dollars.

J. C. Baudet

Liliane WELLENS-DE DONDER (1979)

Inventaire des matériaux réunis par Philippe Vandermaelen pour le Dictionnaire géographique de la province de Brabant.

Centre National d'Histoire des Sciences, Bruxelles, 164 p., 32 ill.

Centre National d'Histoire des Sciences, Bruxelles, 164 p., 32 ill.

Au moment où Philippe Vandermaelen, géographe belge (1795-1869), entreprend la publication du Dictionnaire géographique des provinces belges, il a déjà à son actif plusieurs réalisations très Intéressantes.

C'est lui qui substitue au travail lent et coûteux de la gravure sur cuivre celui plus rapide et surtout plus économique de la lithographie. Paraissent alors l'Atlas universel de géographie physique, politique, statistique (1827) et l'Atlas de l'Europe (1829-1830). C'est encore lui qui fonde l'Etablissement géographique de Bruxelles (le long de la Senne, à Molenbeek-Saint-Jean). Il s'entoure de collaborateurs dévoués avec lesquels il assura la publication de plusieurs ouvrages. Epinglons le Nouveau plan géographique de la ville de Bruxelles avec ses faubourgs et ses communes limitrophes dressé et publié sous la direction de W.-B. Craan (1835).

Ajoutons encore que, chaque jour, les journaux, revues, bulletins et mémoires arrivant à l'Etablissement géographique étaient dépouillés.

Vandermaelen réédite la carte des Pays-Bas autrichiens de Ferraris, première représentation géographique de la Belgique exacte et complète. Simultanément, il entame la publication des dictionnaires géographiques des provinces belges. Mais l'auteur n'a pas mené cette dernière entreprise jusqu'au bout. Le volume consacré au Brabant est resté inédit.

Cependant, toutes les recherches ont été réalisées. La plupart des documents rassemblés par Vandermaelen se trouvent à la Bibliothèque royale Albert 1er à Bruxelles. C'est Madame Wellens-De Donder qui en a dressé l'inventaire. Les dix-neuf volumes du Ms II 386, achetés par le Cabinet des Manuscrits au moment de la vente de la collection de l'Etablissement géographique en 1880, en constituent l'épine dorsale. S'y ajoutent les Ms II 3306, II 3307 et II 3242. En outre, l'auteur y a joint l'inventaire des liasses 2409, 2421 et 2422 du Fonds Philippe Vandermaelen conservé au département des Cartes et plans.

Le premier volume du Ms II 386 contient des notes, mémoires et documents destinés à l'introduction du dictionnaire; les volumes II à IV renferment des notices originales déjà

rédigées sur certaines communes; quant aux volumes suivants intitulés "Documents pour la statistique de la province de Brabant", ils réunissent des documents d'une part préparatoires à l'élaboration du dictionnaire ou des appendices et d'autre part destinés à une publication séparée. Ce sont soit des tableaux-circulaires envoyés par Vandermaelen aux différentes autorités de la province soit des copies de sources officielles.

Le Ms II 3242 nous livre un tableau des rivières et des cours d'eau, et des notes concernant ces cours d'eau et les routes.

Les Ms II 3306 et II 3307 sont des questionnaires complétés par les receveurs des contributions directes. Enfin, dans les liasses 2421 et 2422 du Fonds Vandermaelen nous trouvons des documents que le géographe désirait insérer en appendice ou publier à part, en annexe de ses dictionnaires.

L'ouvrage de Madame Wellens-De Donder comporte également un impressionnant index alphabétique des noms de communes, avec renvois aux folios des manuscrits. Différents tableaux et formulaires envoyés par Vandermaelen ont été reproduits.

Cet inventaire constitue une mine de renseignements tant pour l'historien que pour l'archéologue et surtout au niveau de l'histoire locale. En effet, il fourmille de données très précieuses. La géographie physique: dans les tableaux remplis par les autorités communales, une rubrique est consacrée à «l'aspect du territoire, la qualité du terrain, l'utilité et les inconvénients des rivières, torrents, ruisseaux et canaux, la qualité de l'eau des étangs et marais». La démographie: pour l'arrondissement de Nivelles, l'examen des tableaux manuscrits chiffrés nous donne "par canton et par commune le mouvement de la population - nombre, mariages, naissances, décès pour 1829 -» et dans les liasses du Fonds Vandermaelen nous trouvons, par exemple, «un tableau manuscrit intitulé Etat de population au 1er janvier 1830 de la province du Brabant méridional». Les productions naturelles: dans le questionnaire envoyé aux autorités communales dont nous avons parlé plus haut, "l'intérêt se porte sur les animaux domestiques, quadrupèdes et volailles élevés pour la consommation intérieure ou la vente au marché..., l'élevage des abeilles, les espèces de poissons..., les espèces de gibier. Les productions de l'agriculture sont aussi recensées: les graines, le fourrage, les légumes, les fruits, les plantes, les bois, les tourbières et les modes de culture...» L'industrie: toujours pour l'arrondissement de Nivelles, par exemple, le Ms II 386 nous révèle " le nombre et espèces de fabriques, manufactures, forges, hauts-fourneaux, moulins à eau, à vent ou à vapeur, machines à vapeur».

Voici donc une importante contribution à la connaissance de l'œuvre d'un grand géographe belge du début du XIXème siècle. L'évolution de la géographie vers des soucis quantitatifs apparaît ainsi dès la période hollandaise. D'autre part, cet inventaire présente un intérêt tout particulier pour l'historien de la région brabançonne, qui disposera d'un accès plus aisé à d'importantes sources, qu'il s'agisse d'études démographiques, de recherches quantitatives sur les productions agricoles et industrielles, d'investigations sur l'aménagement du territoire.

M. Dauven