

Avant-propos

A la suite de la publication de l'ethno-témoignage d'Henry Pilette dans ce numéro (pages suivantes) et dans le précédent, il était intéressant d'avoir un complément d'information sur l'entreprise Baume & Marpent. Ainsi, nous reproduisons un article rédigé par Guénaël Vande Vijver qui couvre toute l'histoire de ces usines. Ce travail a déjà été publié par l'Ecomusée régional du Centre dans la monographie consacrée à Baume & Marpent en 2006¹. L'ouvrage, préfacé par Philippe Busquin, comprend des contributions consacrées au travail des enfants, une analyse des ouvrages produits par l'entreprise d'un point de vue architectural, etc².

Baume & Marpent : Itinéraire d'un géant

1. La création de la modeste fonderie

En 1853, Clément Delbègue délaisse son métier de médecin pour rejoindre les nouveaux entrepreneurs qui s'enrichissent dans les charbonnages, les verreries ou les ateliers métallurgiques. C'est ce dernier secteur qu'il choisit en établissant sa fonderie à Baume, hameau de la commune d'Haine-Saint-Pierre. Aux prémices de l'activité, la production reste très limitée. La fonderie fabrique des ustensiles à usage domestique ainsi que des objets de quincaillerie pour le bâtiment. Elle n'emploie alors que 60 personnes³.

Cette petite entreprise connaît un succès qui s'explique par son emplacement à proximité de la gare de Baume implantée en

1843. Selon l'aveu même des dirigeants, le développement des voies ferrées en Belgique : "ouvre des perspectives nouvelles à l'activité de la fonderie qui grandit lentement"⁴. Par l'intermédiaire de la ligne Charleroi-Mons, la société Delbègue & Cie fournit des pièces à d'autres entreprises spécialisées dans la construction métallique essentiellement dans le bassin carolorégien. Les installations de la société sont liées directement à cette ligne par une voie de raccordement construite en 1860. La modeste fonderie ne gère pas encore la construction de projets importants mais initie une diversification plus importante de sa production grâce à l'acquisition de cubilots de fusion à marche continue. Elle aborde avec succès la fabrication de boîtes d'essieux, de buttoirs ou de toutes pièces en fonte pour le matériel roulant et fixe de chemin de fer.

2. La route vers la multinationale

Delbègue, par son rôle de fondateur, est un personnage clef de la future entreprise Baume & Marpent mais l'homme qui influe réellement sur sa destinée est son neveu : Léon Moyaux. Il possède une formation d'ingénieur des mines complétée par des études d'ingénieur civil des arts et manufacture. Il obtient ses diplômes à l'Université de Liège en 1868⁵. Si Moyaux devient officiellement directeur en 1871, il assume en réalité cette fonction depuis deux ans, au moment où Delbègue part s'installer à Bruxelles. Ce dernier est nommé, une fois son neveu devenu directeur-gérant, président du Conseil d'administration.

Moyaux constitue l'archétype de l'entrepreneur moderne. A ses débuts, il s'essaie à la politique et s'implique dans la vie locale. Il est de tendance libérale. Ses convictions lui sont inculquées par la fréquentation de son père marchand. En raison de la multiplication de ses activités, il n'exerce qu'un seul mandat politique : celui d'échevin libéral de l'instruction publique à Morlanwelz. De cette expérience, il conserve un réseau de relations utiles à la future expansion de la société. Son appartenance au Parti Libéral, une des deux grandes forces politiques de l'époque, lui permet de côtoyer des personnalités comme les membres de la famille Warocqué, véritables "seigneurs" de Morlanwelz.

Moyaux comprend la nécessité vitale de se lancer dans une prospection continue de marchés à l'étranger. Il est ambitieux et cherche à dépasser le stade de la production de petites pièces pour s'attacher à la construction de grands ouvrages. Cependant, Moyaux raisonne plus témérairement que ses concurrents en allant, dans un contexte où les taxes sur les produits entrants sont relevées, implanter des installations dans un de ces pays protectionnistes. Ainsi, une division est créée à Marpent, dans le Nord de la France, en 1882. Parallèlement, il restructure profondément la société Delbègue & Cie, devenue en 1879 les Usines et Fonderies de Baume, pour la transformer en société anonyme de Baume & Marpent, ouvrant le capital à de nouveaux investisseurs.

Les débuts de Marpent sont fastidieux. Le projet est même qualifié d'échec et la société envisage

de se séparer de son implantation française⁶. La raison invoquée est la conjoncture économique ainsi que le peu de commandes enregistrées. Le véritable motif, que les dirigeants cherchent à dissimuler, réside dans des irrégularités comptables. Un membre du personnel, responsable des établissements d'Haine-Saint-Pierre et de Marpent, profite de l'éloignement géographique par rapport au directeur gérant pour détourner de l'argent. En 1886, Marpent enregistre une perte d'environ 40.000 francs⁷. Le Conseil d'administration, sous l'influence de certains membres dont Lucien Guinotte⁸, est sur le point d'accepter la vente de Marpent. Moyaux refuse cette option et prépare un plan qui mènera l'implantation française vers la voie de la rentabilité.

2.1. Le fonctionnement de la multinationale

Moyaux introduit une certaine décentralisation de l'activité en établissant trois régies : Baume, Ornavasso (Italie) et Marpent. Le chantier italien est une installation récente, implantée en 1884 pour assurer la réalisation du tunnel du Simplon et la construction de ponts de chemin de fer. La régie de Baume a une importance prépondérante sur les deux autres car c'est à cet endroit que le directeur gérant et le service de comptabilité générale résident. Les régisseurs disposent d'une certaine autonomie mais sont toujours sous le contrôle direct de Moyaux, devenu administrateur-délégué, lui-même responsable devant le Conseil d'administration. Ils veillent à l'exécution des commandes. Dans ce cadre, ils achètent toutes les pièces nécessaires à la réalisation des projets sans l'autorisation du directeur-gérant⁹. Par contre, ils ne sont pas compétents pour la recherche de nouveaux marchés qui demeure

l'apanage du service d'études. La structure mise en place est opérationnelle et engendre des résultats d'exploitation positifs. L'implantation française permet à Baume & Marpent de rentrer en lice pour l'ouverture des marchés publics des chemins de fer français. L'entreprise échappe aussi aux effets de la loi Méline qui vise à limiter les importations vers la France¹⁰. A Marpent, seulement trois ans après avoir envisagé la fermeture de l'entreprise, le succès est tel que les installations sont agrandies.

La structure décisionnelle et administrative délègue encore plus d'autonomie aux régies. Leur dénomination est d'ailleurs modifiée car, en 1913, elles deviennent des divisions. A la suite d'un contentieux rencontré avec l'administration fiscale, la régie d'Ornavasso disparaît rapidement. L'expérience italienne est quand même importante car elle constitue la première réalisation probante à l'étranger en matière de gestion de projets importants. De plus, elle affirme la diversification grandissante de la production ainsi que la reconnaissance d'un certain savoir-faire accordé à Baume & Marpent. Après s'être étendue vers la France, l'entreprise poursuit son expansion en rachetant, près d'Haine-Saint-Pierre, la société Brison à Morlanwelz. Cette dernière est directement transformée en une nouvelle division¹¹. L'objectif de ce rachat est l'expansion des forges qui sont largement insuffisantes à Haine-Saint-Pierre. Cette faiblesse oblige la commande externe de nombreuses pièces qui pourraient être usinées en interne¹². Outre cette extension, les travaux portent sur la construction d'un magasin central et d'un séchoir à bois¹³.

(suite dans le PIWB n° 67)

Guénaél Vande Vijver

Notes

¹ "Baume & Marpent : Itinéraire d'un géant" dans *Baume & Marpent : De la Haine au Nil : Itinéraire d'un géant*, La Louvière, Ecomusée régional du Centre, 2006, p. 17-33. L'ouvrage peut être commandé au prix de 10 euros par téléphone (064/28.20.00) ou en ligne (<http://www.bois-du-luc.com>).

² Les autres auteurs sont : Jean Puissant ("Place du bassin du Centre par rapport à la Belgique et l'Europe"), Yves Quairiaux ("Un document d'histoire sociale : le registre d'inscription des carnets des femmes, enfants et adolescents"), Alain Dewier ("Assainissement et reconversion des sites industriels en Région wallonne"), Olivier Cnockaert ("Olympisch Zwembad Athene 2004"), Karima Haoudy ("L'architecture préfabriquée de Baume & Marpent : ossature du modernisme"), Michel Thiry ("Raccourcir le temps et l'espace : la conquête du rail par Baume & Marpent"), etc.

³ Ecomusée régional du Centre, fonds Baume & Marpent, catalogue de vente, circa 1955, p. 2.

⁴ *Ibidem*, p. 8.

⁵ Ginette Kurgan-van Hentenryk, Serge Jaumain, Valérie Montens, *Dictionnaire des Patrons en Belgique*, avec la collaboration de Jean Puissant et de Jean-Jacques Heirwegh, Bruxelles, De Boeck & Larcier, 1996, p. 476 ; Roger Darquenne, notice sur Léon Moyaux dans la *Biographie Nationale*, Bruxelles, Académie royale, t. 44 fasc. 2, 1981, col. 577.

⁶ Ecomusée régional du Centre, fonds Baume & Marpent, registre des Procès-verbaux du Conseil d'administration de 1882 à 1896, séance du 2.12.1884.

⁷ Ecomusée régional du Centre, fonds Baume & Marpent, registre des Procès-verbaux du Conseil d'administration de 1882 à 1896, séance du 16.02.1886.

⁸ Lucien Guinotte (1839-1911) est un libéral de tendance progressiste. Il occupe le poste de directeur général des charbonnages de Mariemont-Basscoup et y installe les conseils de conciliation.

⁹ Ecomusée régional du Centre, fonds Baume & Marpent, registre des Procès-verbaux du Conseil d'administration de 1882 à 1896, séance du 29.03.1887.

¹⁰ Roger Darquenne, *op cit.*, col. 578.

¹¹ Ecomusée régional du Centre, fonds Baume & Marpent, registre des Procès-verbaux du Conseil d'administration de 1882 à 1896, séance du 15.12.1887.

¹² Ecomusée régional du Centre, fonds Baume & Marpent, registre des Procès-verbaux du Conseil d'administration de 1882 à 1896, séance du 23.11.1909.

¹³ Ecomusée régional du Centre, fonds Baume & Marpent, registre des Procès-verbaux du Conseil d'administration de 1882 à 1896, séance du 1.12.1910.



Ci-contre : Ecomusée régional du Centre, fonds Baume & Marpent, Baume & Marpent, division de Morlanwelz, construction de wagons à la chaîne, circa 1940.

Quels étaient les métiers impliqués ?

Des relations entre les spécialités existaient comme, par exemple, entre le chaudronnier et la section soudage. Si un problème survenait, il était du ressort du chef d'atelier de savoir à qui la faute incombait.

A cette époque, le contrôle qualité n'existait pas. Il était très peu réalisé. Le chef d'atelier jouait ce rôle de temps en temps. Pour le chemin de fer, c'était leur personnel qui l'exerçait directement. Trois techniciens employés à temps plein avaient un droit de regard partout. Le contrôle qualité était exercé par le client tandis que maintenant, c'est le fournisseur qui le réalise, c'est une nouvelle notion.

Plusieurs raisons expliquent cette évolution. La conscience professionnelle était plus présente car les gens aimaient le travail bien fait alors qu'actuellement on s'aide d'intérimaires. Quand on engageait un ouvrier, il y avait toujours un adjoint qui s'en occupait. Pour certains travaux, la formation durait 5 ou 10 ans. Pour la carcasse des camions, il fallait former la coquille en frappant la tôle, c'était quelqu'un de 50 ou 60 ans, pas un jeune.

Qui était le responsable des projets ?

Il n'y avait pas de projet à Baume & Marpent, il faut changer ce mot ! Le projet c'était le client qui le réalisait. Baume & Marpent n'était pas un créateur mais un exécutant. Il existait une petite exception au niveau de la conception des camions car on a complé-

tement conçu la carrosserie. C'est une création propre à Baume & Marpent. Cela a été de mon ressort avec deux dessinateurs. Le plus difficile a été la réalisation des portières. J'avais carte blanche pour ces portes.

Pour ces camions, une entreprise a été responsable de la conception sur le plan mécanique (longeron...). Ces camions ont équipé la protection civile à ses débuts. Les camions ont amené la soudure par point.

Pouvez-vous me citer quelques machines utilisées par Baume & Marpent ?

Baume & Marpent avait acquis une machine allemande : Ravestad(1) . On pouvait mettre l'ensemble d'un châssis à locomotive. On réalisait tous les trous dans ce châssis avec une grande précision. Elle se situait à l'entrée principale dans le hall d'entrée.

On produisait une grosse série de wagons, de voitures de chemin de fer et on assemblait des locomotives de manœuvre. Pendant que je travaillais à Baume & Marpent, on en a produit entre 20 et 25. Il n'y avait pas d'outil de conception. Pas de TAO, DAO, CAO¹. On ne réalisait pas de modèle réduit.

Selon vous quels sont les facteurs qui ont provoqué la fermeture de l'entreprise ? Était-elle inévitable ?

Baume & Marpent était rentable mais la création d'une DG supplémentaire a certainement coûté de l'argent. La direction générale a commandé les

moteurs avant d'avoir pris toutes les précautions. La fermeture de Baume & Marpent a été décidée par les banques. Elles savaient qu'une commande importante des chemins de fer avait été conclue. Les chemins de fer ont réparti cette commande entre deux usines qui devaient de l'argent aux banques. Baume & Marpent n'en devait pas. Baume & Marpent aurait pu survivre car c'était une des usines les plus performantes. La fermeture aurait pu être différée.

Pourquoi avez-vous quitté l'entreprise et quels ont été vos autres employeurs ?

J'ai quitté l'entreprise car la fermeture avait été décidée. J'ai été engagé par une société française basée à Lille qui avait une filiale à Tournai. J'ai dirigé le bureau d'études. En 1972, il a été déplacé à Bruxelles. J'ai eu le choix de partir à Bruxelles ou de devenir directeur de l'usine à Tournai. Cette usine a aussi fermé. Je suis devenu directeur d'une usine en France.

Vers quelles entreprises se sont dirigées les personnes qui travaillaient à Baume & Marpent ?

Le chef d'atelier principal a été dans une entreprise située près de Halle. Un des ingénieurs a été directeur aux Ateliers de Braine-le-Comte.

Propos recueillis par
Guénaél Vande Vijver

¹ TAO : traçage assisté par ordinateur.
DAO : dessin assisté par ordinateur.
CAO : conception assistée par ordinateur.