

Introduction

Baume & Marpent est une entreprise créée au milieu du XIX^e siècle dans la région du Centre. D'une modeste fonderie, Baume & Marpent s'est transformée en une véritable multinationale. De plus, elle s'est distinguée par une remarquable diversité de la production touchant à la construction ferroviaire (wagon, voiture...), l'architecture ou la construction métallique (charpente, châssis à molettes...). En 2005, cette entreprise a fait l'objet d'une exposition organisée par l'Ecomusée régional du Centre à La Louvière.

Cette interview de Monsieur Henry Pilette a été réalisée à son domicile par K. Haoudy et G.Vande Vijver, collaborateurs scientifiques de l'Ecomusée régional du Centre, le mercredi 24 novembre 2004.

Interview de Monsieur Henry Pilette

“Je suis né à Manage le 25 août 1927. Mon père était médecin. Il travaillait pour l'entreprise Engghien Saint-Eloi. J'ai fait mes études primaires à Manage et mes secondaires à Mons. En 1948, j'ai commencé mon métier d'ingénieur à l'Institut Gramme à Liège. J'y ai reçu le diplôme d'ingénieur IG spécialisation mécanique. De 1951 à 1952, j'ai suivi une année d'étude à Paris à l'Institut supérieur de construction métallique. Il était intéressant de se spécialiser dans un domaine particulier car la formation était générale en Belgique et touchait à tous les domaines.

“Après mes études, j'ai effectué mes 21 mois de service militaire. La première entreprise où j'ai tra-

vailé était Baume & Marpent en mai 1954. J'ai été engagé en tant qu'ingénieur avec un contrat à durée déterminée. J'étais responsable d'une nouvelle section qui assemblait des véhicules anti-incendie pour la protection civile. J'étais également responsable du contrôle de l'assemblage de locomotives de manœuvre.

“Baume & Marpent est la première entreprise à m'avoir engagé. Je me souviens plus comment, si j'ai envoyé une lettre ou si j'ai été recommandé. Mon expérience à la force aérienne à l'URCA, basée à Bruxelles, a été déterminante.”

Quelle était la réputation de Baume & Marpent à l'époque ?

“Baume & Marpent n'était pas plus renommée qu'une autre entreprise. C'était une usine importante qui possédait un bureau d'études. Tout était fabriqué sur place sauf à la fonderie.”

Quels étaient les concurrents de Baume & Marpent ?

“Anglo-Franco-Belge, Ateliers de Familleureux, ils étaient nombreux. Les commandes de la SNCB étaient réparties entre différentes entreprises belges. La liaison était réalisée par la SNCB.”

Baume & Marpent était-elle une entreprise différente de ses concurrentes ?

“Baume & Marpent était une usine complète. Il y avait même une forge. Une de ses particularités était l'assemblage de voitures. Cette division aurait dû continuer mais l'entreprise avait obtenu la commande de tracteurs

pour un pays d'Amérique du Sud. Tous les moteurs avaient été achetés par Baume & Marpent en prévision et livrés. Cela a provoqué un trou important dans les finances.

“Il y avait une dizaine d'ingénieurs : le directeur, le directeur technique (Monsieur Ma) et un ingénieur commercial. De plus, dans l'atelier principal il y en avait trois, le chef de service de la mécanique et fonderie (qui en avait la fonction mais pas le titre) ainsi que trois dans le bureau d'études. Quand je suis arrivé, la fabrication devenait de plus en plus rapide. Pour la première fois, on travaillait à la chaîne.

“Dans le courant de l'année 1955, il a été décidé de créer une direction générale pour, selon moi, rechercher des débouchés à l'étranger. C'est cette direction générale qui a trouvé la commande de tracteurs. Cependant, elle n'avait pas d'action directe sur l'entreprise.

“La cellule commerciale était très faible. Il n'y avait qu'un ingénieur qui y travaillait. Il n'était aidé que par une seule secrétaire qui était d'ailleurs la même que celle travaillant pour le patron.

“Pour l'anecdote, les dernières locomotives à vapeur à avoir été fabriquées n'ont jamais quitté l'usine. Elles étaient destinées aux Indes. Le contrôle de qualité avait été confié aux Anglais. Ils n'ont jamais accepté la commande et ont été trop exigeants. Pour moi, c'était une vengeance car Baume & Marpent avait pris la commande à une entreprise anglaise.”

Rôle de Monsieur Pilette au sein de Baume & Marpent

Quel était votre rôle au sein de Baume & Marpent ?

“J’étais responsable de l’assemblage de locomotives de manœuvre. Les premiers jours où j’ai travaillé à Baume & Marpent, j’étais un peu perturbé car, partout dans l’atelier, j’entendais le mot " amour ". Par après, j’ai appris que c’était le prénom du chef d’atelier qui était crié.

“Mon supérieur direct était le chef d’atelier principal qui était responsable de la fabrication de tous les éléments de chemin de fer et de l’assemblage des locomotives (soudure, etc.). Les autres responsables étaient les chefs des sections forge & mécanique. Au-dessus, il y avait le directeur technique, un Chinois, Monsieur Ma. Enfin, c’était le directeur qui habitait dans une maison à droite de l’usine.

“J’ai connu une évolution de ma fonction car mes deux supérieurs ont quitté l’usine avant moi. Pendant quelques mois, j’ai même occupé le bureau du directeur technique.”

De quelle manière les projets pour les Chemins de Fer Belges étaient-ils menés ?

“Les plans étaient réalisés par les Chemins de Fer. D’ailleurs, on ne peut pas parler de projet pour Baume & Marpent mais de commande car le cahier des charges est toujours exécuté par le client. C’était comme cela dans toutes les usines. On recevait uniquement les plans d’ensemble.

“En premier lieu, le bureau d’études fournissait les plans détaillés. Les pièces de fonderie étaient fabriquées à l’extérieur mais Baume & Marpent avait une section de fabrication de modèles en bois. Elle servait à former. Le principe était le suivant : on faisait cela dans une coquille en sable dans laquelle on fait couler la fonte.

“De petites pièces, comme les petits crochets, étaient commandées, les sièges en skay aussi. Les pièces de tôlerie passaient en section préparation. Un croquis de chaque pièce en était dressé. Tous ces croquis passaient à une section appelée traçage. Avec des pointes dures, on dresse sur les tôles la forme des pièces qui

sont découpées, pliées et soudées.

“Les pièces sont forgées par après. Elles étaient assemblées par soudure avec des rivets et des boulons. La réalisation des long-pans, la façade des wagons qui pouvait faire 25 ou 26 mètres de long, était une étape difficile. Les tôles étaient soudées sur toute la longueur et des déformations pouvaient apparaître à cause de la chaleur.

“Il était difficile de dresser cette façade. On faisait appel à des spécialistes, des dresseurs de long pan qui allaient d’entreprise en entreprise. On n’essayait pas de résoudre nous-mêmes ce problème car on pouvait rendre la structure inutilisable. Il y avait aussi une section électricité qui s’occupait de l’éclairage et du chauffage à vapeur. Même la peinture était réalisée sur place.”

[SUITE DANS LE PROCHAIN NUMÉRO]

Vande Vijver Guénaël,
Archiviste à l’Ecomusée régional
du Centre.

Ecomusée régional du Centre, fonds
Baume & Marpent, **Baume & Marpent,**
photo de la division d’Haine-Saint-
Pierre ou de Morlanwelz, circa 1940.

