

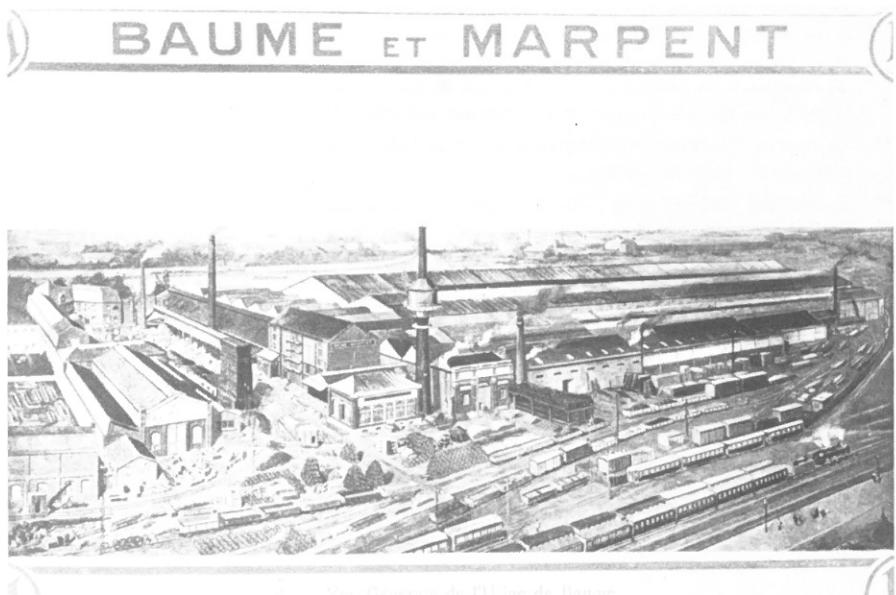
LES ARCHIVES DE BAUME-MARPENT

HISTORIQUE

Dès 1834, date à laquelle l'Etat belge décide la construction de chemins de fer en Belgique, la région du Centre se spécialise dans la construction de matériel ferroviaire. Très rapidement, elle acquiert dans ce domaine une notoriété mondiale¹.

Haine-Saint-Pierre, entre autres, connaît un essor industriel phénoménal, grâce à la construction ferroviaire². C'est dans ce contexte de croissance industrielle que s'inscrit, en 1853, l'installation par le docteur Clément Delbèque, de Morlanwelz, d'une fonderie à Baume (Haine-Saint-Pierre). Les «Fonderies de Baume, Delbèque et Cie» sont idéalement situées le long du chemin de fer Mons-Manage.

Devant les perspectives offertes par les marchés nouveaux, la société, spécialisée dans la quincaillerie, se tourne rapidement vers la production de blocs de frein, de boîtes à graisse, de butoirs et de toutes pièces en fonte pour le matériel roulant et fixe de chemin de fer.



Haine-Saint-Pierre, vue générale de l'Usine de Baume, carte postale, s.d.
Houdeng-Aimeries, collections Ecomusée régional du Centre.

En 1871, un jeune ingénieur, Léon Moyaux (1842-1912), donne une nouvelle impulsion à la société. Il obtient, par exemple, en collaboration avec un groupe français, la construction de lignes de chemin de fer en Chine. Il est également le fondateur de la Fédération des Constructeurs de Belgique qui deviendra Fabrimétal après la Seconde Guerre mondiale.

En 1873, la société devient anonyme. Une filiale étend son activité à la fabrication de ponts, charpentes, wagons et essieux montés (Usines et Fonderies de Baume).

En 1881, les marchés étrangers se ferment. La France édicte volontairement une loi qui relève les droits d'entrée sur le matériel roulant (loi Meline). En réaction, les Fonderies de Baume et les Usines et Fonderies de Baume décident de construire un nouvel atelier à Marpent, dans le nord de la France, afin de contourner la législation. L'année suivante, les usines fusionnent pour donner naissance à la société anonyme des Usines et Fonderies de Baume et Marpent.

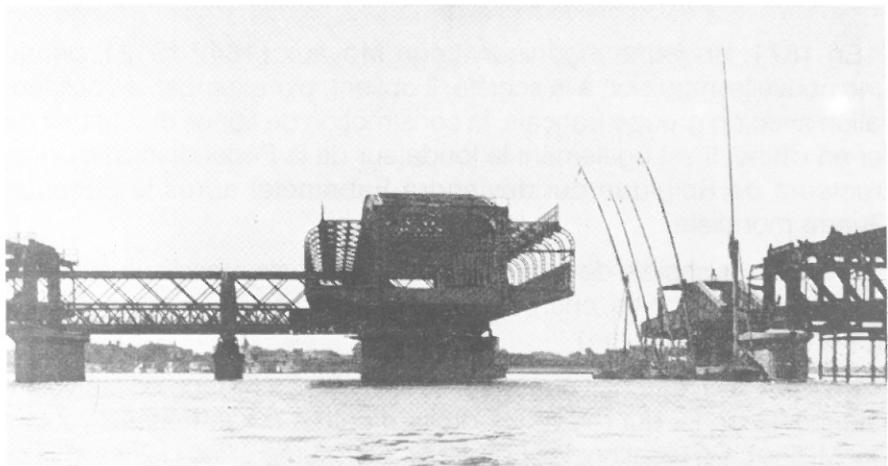
Les Français ne sont cependant pas dupes. La situation de l'implantation française est précaire suite à une installation onéreuse, à la difficulté d'engager du personnel compétent et au début d'une crise industrielle. Il faudra attendre 1887 pour engranger les premiers bénéfices.

Entre-temps, les résultats globaux de la société restent positifs. Baume et Marpent connaît un succès international.

Les commandes, tant en matériel ferroviaire qu'en charpenterie métallique, affluent. Parmi les grosses commandes du temps, se démarquent entre 1883 et 1885 la construction des ponts d'accès pour la ligne ferrée qui franchit les Alpes par le tunnel du Simplon et, en 1885-1886, les caissons en acier pour la construction des quais du Tibre, à Rome.

En 1893, face aux commandes croissantes, Baume et Marpent installe ses premiers chantiers de montage de wagons, de charpentes et de ponts en Egypte.

L'importance des commandes enregistrées pour de nombreuses sociétés de chemin de fer à l'étranger (la plupart des pays européens sont clients) impose à la société un développement rapide. En 1896, l'opportunité s'offre d'absorber les Ateliers Brison frères, fondés en 1844, à Morlanwelz. A partir de 1910, le siège de Marpent se développe considérablement, spécialement dans le secteur de la construction ferroviaire.



Egypte, vue du pont d'Embabéh sur le Nil, photo, s.d., dans *Baume et Marpent, société anonyme, constructions métalliques* (publicité d'entreprise), Liège, s.d., p. 7.

En 1913, l'entreprise devient la société anonyme de Baume-Marpent. La guerre 1914-1918 ruine la société mais dès 1919, elle reprend sa place sur le marché national et international.

Ce marché s'est toutefois modifié. Le protectionnisme s'est renforcé en Italie et l'Europe centrale est sous l'influence économique allemande. L'exportation s'oriente alors vers les marchés importants d'Amérique du Sud (Brésil, Chili, Uruguay), d'Egypte, du Siam, de la Chine ou de l'Union sud-africaine pour ne citer que les principaux.

Malgré une certaine réduction de son activité pendant la crise économique des années 30, la société ne cesse de s'agrandir et de se moderniser. En 1930, elle occupe 1200 ouvriers. A Haine-Saint-Pierre travaillent une fonderie d'acier, des ateliers de parachèvement, une division chaudronnerie et une section «grosses forges». A Morlanwelz, l'usine comporte des forges, un atelier de parachèvement et de menuiserie, des halls de préparation, de montage, de peinture. Marpent, pour sa part, comprend un atelier de construction, de wagonnage et une aciéries.

En 1944, la région du Centre est victime de bombardements alliés destinés à neutraliser la machine de production et de guerre allemande. Les usines d'Haine-Saint-Pierre sont plusieurs fois touchées par les bombes. Les bureaux de dessins de l'entreprise sont ainsi complètement détruits³.

Suite à la Seconde Guerre mondiale, le marché s'est une nouvelle fois modifié. Les débouchés traditionnels sont fermés (installation de production nationale) ou perdus (situation politique). De plus, de nouveaux concurrents sont apparus (France, Europe de l'est...).

Dans les premières années qui suivent la guerre, la production de la société reste élevée grâce à la réparation des dommages de guerre (ponts, voies ferrées).

Baume-Marpent prend alors des intérêts dans les ateliers de construction métalliques et mécaniques du Brésil et du Congo. La société rachète également son voisin, les Grosses Forges de La Hestre.

En 1953, 4000 personnes travaillent chez Baume-Marpent, société réputée internationalement. A la même époque, hélas, commence également la réduction du marché et donc des commandes, toujours accompagnée de son cortège de restructurations et de fermetures.

En 1955, la division de Marpent est cédée à une société française.

Trois ans plus tard, la presque totalité des activités de la société cessent. Après une tentative de reprise suite à la fusion avec les «Ateliers de Bouchout et Thirion réunis» et, en 1967, avec «Boechoutse Metalfabrieken», la société ferme définitivement ses portes⁴.

LES ARCHIVES DE BAUME-MARPENT

En 1978-79, les archives de Baume-Marpent, ont été transférées en deux étapes au Centre hennuyer d'Histoire et d'Archéologie industrielles (C.H.A.I.)⁵.

Près de 850 négatifs sur verre, plusieurs milliers de plans ainsi que des archives diverses provenant des sièges de Morlanwelz et Haine-Saint-Pierre seront ainsi sauvés – le terme n'est pas trop fort étant donné les dix années passées depuis la fermeture de l'entreprise – de la destruction.

En 1990, grâce à une subvention de la Communauté française, une partie des archives de Baume-Marpent ont pu être inventoriées et classées.

La presque totalité des archives administratives récupérées; 701 portefeuilles de plans techniques ainsi que, dans une moindre mesure, les négatifs sur verre sont ainsi accessibles aux chercheurs et archéologues industriels⁶.

La première section est constituée de 46 boîtes à archives contenant principalement les documents écrits retrouvés parmi les archives transférées à Bois-du-Luc⁷. Le contenu de ces boîtes est très hétéroclite. Certaines ne contiennent que des notes, photographies, dessins

et calculs techniques rassemblés arbitrairement, au fil de leur découverte parmi les portefeuilles de plans⁸. D'autres encore recèlent des notices historiques, imprimées ou manuscrites, sur la société ainsi que des catalogues de production⁹.

D'autres documents, heureusement, s'avèrent beaucoup plus intéressants du point de vue de l'histoire et de l'archéologie industrielles.

Quelques registres de procès-verbaux et de rapports des conseils d'administration de la société ont ainsi pu être inventoriés¹⁰.

Des documents officiels, plans cadastraux, autorisations d'installation ou de raccordement au réseau ferré, occupent également une partie du fonds¹¹.

Les documents sans conteste les plus intéressants de cette section sont ceux relatifs aux commandes. Une importante série d'adjudications et de cahiers des charges occupe plusieurs boîtes. Ces documents concernent la Belgique mais aussi le Congo belge, l'Afrique du Sud, l'Argentine, l'Australie, le Brésil, Ceylan, l'Egypte, la Grande-Bretagne, la Haute-Volta, le Luxembourg, l'Inde et le Pakistan¹³. Par leur caractère officiel, car émanant souvent d'institutions officielles, ces documents expliquent bien des problèmes d'ordre technologique, pratique, économique ou historique que la seule consultation des plans techniques ne résoudrait pas. Sept boîtes à archives renferment enfin une petite partie de la correspondance de l'entreprise avec ses clients¹⁴.

La deuxième section du fonds n° 1 est constituée par 1.706 négatifs sur verre, représentant les différentes réalisations de l'entreprise, matériel ferroviaire ou charpenterie métallique.

Cette collection iconographique a fait l'objet d'un inventaire très sommaire, conservé au sein de la première section du fonds n° 1¹⁵. Il est à noter que ces documents se trouvent dans un état de conservation déplorable. Un important travail de restauration s'imposera prochainement afin de sauver ces négatifs de la disparition.

Une imposante collection de 701 portefeuilles de plans techniques a été inventoriée dans la troisième section du fonds n° 1¹⁶. Ceux-ci ne constituent qu'une portion, évaluable au tiers, de l'ensemble des archives de Baume et Marpent qui ont été transférées à Bois-du-Luc. Des centaines d'autres portefeuilles et de rouleaux de plans attendent toujours un classement, espérons-le, prochain.

Les portefeuilles inventoriés contiennent exclusivement des plans techniques, originaux, calques, bleus ou sépias, accompagnés de légendes plus ou moins détaillées. Ces plans proviennent des diffé-

rents bureaux de dessin technique de l'entreprise ou sont des copies fournies sur demande par les clients potentiels, partenaires industriels ou détenteurs de brevets. Les plans les plus anciens remontent à 1885¹⁷, les plus récents à 1956¹⁸.

Cet ensemble de plans représente plusieurs centaines de milliers de documents, de valeur très inégale. Quelques portefeuilles dépassent les deux cent plans. Certains plans se contentent cependant de décrire les écrous et boulons nécessaires à telle ou telle pièce.

De même, les légendes des pièces nécessaires aux productions occupent une place importante au sein de ce fonds, sans présenter de réel intérêt historique.

Il n'en reste pas moins que dans l'ensemble, les plans illustrant les productions de l'entreprise sont riches d'enseignements sur les techniques de construction métallique et ferroviaire, l'architecture et l'esthétique industrielles. De plus, les cartouches des plans, par la mention des clients, permettent de mesurer l'expansion et la réputation de Baume et Marpent dans le monde.

Le contenu des portefeuilles est lui aussi fort variable.

Tantôt les portefeuilles contiennent les plans relatifs à une même commande, parfois répartie sur plusieurs d'entre eux.

Tantôt, ils s'occupent d'un même type de production, ou de client. Ils peuvent aussi n'être qu'une collation hétéroclite de plans de toute époque, réutilisables pour tel ou tel projet.

Ce type de portefeuille s'avère parfois très intéressant car permettant de mesurer l'évolution technologique dans les différents domaines visés par les plans.

Conséquence inévitable des modalités du transfert des archives à Bois-du-Luc, les portefeuilles ont été inventoriés arbitrairement, sans tenir compte du classement originel, aujourd'hui disparu, et sans réel souci de regroupement thématique.

Ce classement thématique sera l'objet de la seconde étape du sauvetage des archives de Baume et Marpent, après que les documents non inventoriés l'aient été.

Les documents du fonds n° 1 sont actuellement conservés dans deux caves, sur des étagères métalliques, permettant une ventilation permanente autour des documents et expressément conçues à cet effet par le personnel de l'Ecomusée régional du Centre. Un inventaire détaillé de ce fonds permet au public érudit une consultation facile de ces archives particulièrement riches en ce qui concerne l'histoire industrielle de la région du Centre.

TABLEAU TYPOLOGIQUE DES PRODUCTIONS

RÉALISATIONS	QUANTITÉ D'ÉTUDES
Matériel ferroviaire	
Locomotives diverses	10
Automotrices et autorails	39
Tenders	13
Voitures et fourgons	103
Wagons divers	140
Tramways	16
Châssis	11
Bogies	17
Trains de roues	28
Boîtes à huile	19
Freins	8
Voies et appareils de voies	20
Matériel ferroviaire divers	30
Total du matériel ferroviaire	454
Charpenterie métallique	
Bâtiments industriels	74
Charbonnages	33
Bâtiments civils divers	28
Bâtiments militaires	6
Gazomètres, réservoirs et pylônes	44
Ponts	115
Quais, jetées, barrages, écluses	13
Total de la charpenterie métallique	313
Divers	
Machines industrielles	43
Grues	8
Treuils et moteurs	11
Total divers	62

Il serait vain de vouloir énumérer ici toutes les ressources de ce fonds. Le contenu exhaustif de ces portefeuilles est beaucoup trop varié pour être exposé dans cet article de présentation. Quelques exemples bien choisis de réalisations de Baume et Marpent rencontrés au gré des portefeuilles de plans mettront l'accent sur l'intérêt du fonds n° 1. La répartition statistique des réalisations et géographique des clients de Baume et Marpent, d'après les archives inventoriées, sera également abordée¹⁹.

Les totaux repris dans le tableau ci-dessous ne correspondent pas au nombre de portefeuilles contenant ces types de réalisation (un même portefeuille peut contenir les plans de plusieurs locomotives, il ne comptera que pour une seule unité dans le tableau).

Que ressort-il de cette courte analyse statistique? Une première constatation concerne la prépondérance des réalisations ferroviaires dans la documentation constituant le fonds n° 1. Près de 65% des portefeuilles touchent à ce secteur d'activité. Encore faut-il distinguer, parmi ces réalisations, le matériel fixe du matériel roulant. Le matériel ferroviaire roulant est présent dans 321 portefeuilles (45% de l'ensemble), principalement sous la forme de plans de wagons et voitures. A cette production, il est permis d'adoindre les plans relatifs à la construction de ponts-rails commandés par différentes sociétés de chemin de fer (31 portefeuilles). Il est vrai que la construction ferroviaire fut un des objectifs premiers de la société lors de sa création.

De plus, une collection de portefeuilles, transférée dans la cave n° 10 de Bois-du-Luc, contenait uniquement des documents concernant le matériel ferroviaire, national et international à l'exception de deux dossiers regroupant des plans de charpentes métalliques²⁰.

Outre la SNCB, principal client en matière de construction ferroviaire (12% des portefeuilles), la South African Railways apparaît à de nombreuses reprises dans les archives (21 dossiers soit 2% de l'ensemble).

Une série de portefeuilles concerne également la fabrication de pièces essentielles au matériel roulant de chemin de fer tel que les bogies, trains de roues, freins ou boîtes à huile (74 portefeuilles soit 9%).

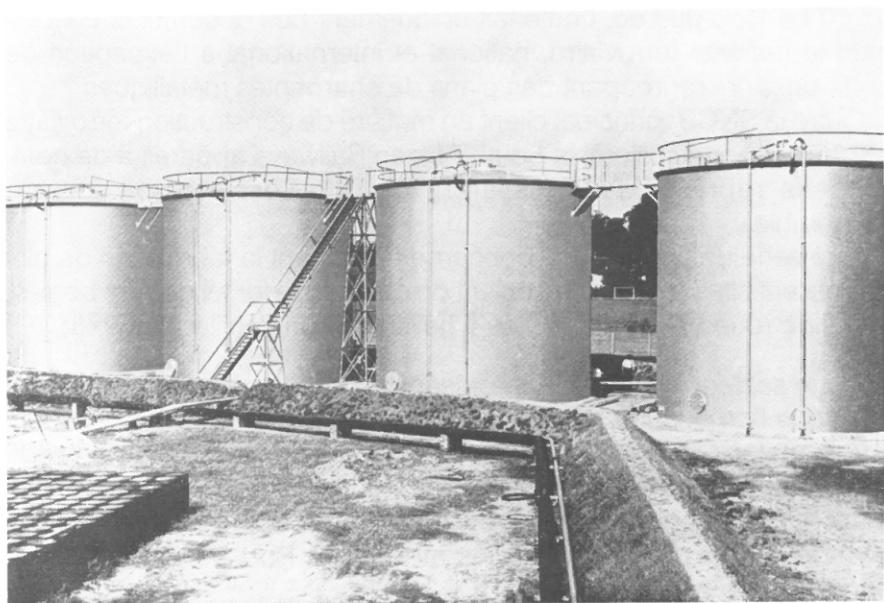
Autre secteur d'activité bien présent dans le fonds n° 1, les réalisations que l'on pourrait rattacher à la charpenterie métallique occupent 313 portefeuilles (44%). Baume et Marpent fabriquait bien entendu les charpentes de ses propres locaux industriels. Elle fabriquait également des bâtiments pour d'autres sociétés, tant belges, La Providence par exemple, qu'étrangères, les ateliers de Port Saïd, en Egypte, comme autre exemple.

Dans le domaine civil, signalons comme preuve de la réputation de Baume et Marpent dans le domaine de la charpenterie métallique, la construction, dans les années 50, de la basilique du Cinquantenaire d'Elisabethville, au Congo belge²¹.

De très nombreuses sociétés de charbonnage belges ont également recouru à Baume et Marpent pour la réalisation de leurs bâtiments, principalement de leurs châssis à molette²². Un autre type de réalisations industrielles semble avoir été la spécialité de Baume et Marpent: les réservoirs et gazomètres. La compagnie pétrolière Shell fait partie, à ce titre, de ses bons clients²³.

Enfin, un domaine dans lequel la réputation de Baume et Marpent n'est plus à faire est celui de la construction de tous types de pont: pont-rail, pont-route, pont-tournant, pont-levant, pont-basculant, pont-roulant. 16% des portefeuilles du fonds n° 1 concernent ce type de réalisation. Outre le célèbre pont d'Embabéh, sur le Nil, en Egypte²⁴, Baume et Marpent a construit des ponts sur les cinq continents.

Cela nous amène à parler de l'origine géographique des clients de Baume et Marpent, du moins de ceux présents dans le fonds n° 1. Comme l'introduction historique l'a déjà signalé, l'expansion de Baume et Marpent dans le monde fut considérable. Les portefeuilles inventoriés sont éloquents à ce sujet. Outre la Belgique, soixante-quatre pays sont les auteurs de commandes à Baume et Marpent.



Bruxelles, tanks à pétrole de la société Shell, photo, s.d. dans Baume et Marpent, société anonyme, constructions métalliques (publicité d'entreprise), Liège, s.d., p. 7.

Outre l'ensemble de l'Europe largement présente dans les commandes, on notera des portefeuilles de plan concernant l'Amérique, du sud comme du nord, l'Afrique, noire, blanche et maghrébine, l'Asie, proche et moyen orientale ainsi que l'Australie.

La quantité de commandes destinées au Congo belge est le fait des liens privilégiés qui unissent la colonie à la métropole mais aussi de l'exploitation, à Elisabethville, des ateliers Baumaco, émanation de Baume et Marpent, spécialisée surtout dans la charpenterie métallique.

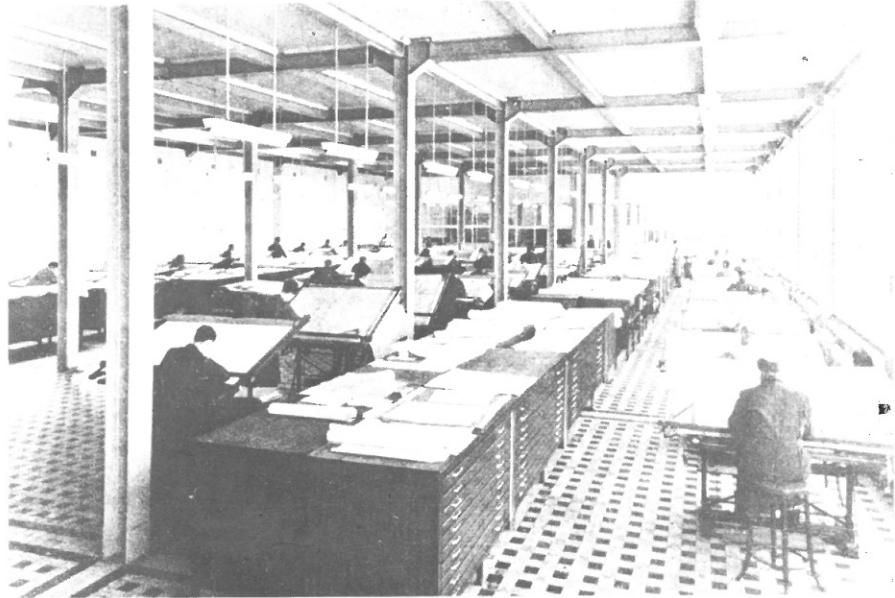
Il a déjà été question des excellentes relations entretenues entre Baume et Marpent et la South African Railways qui expliquent le nombre de dossiers concernant l'Afrique du Sud.

L'Amérique du Sud, le Brésil, le Chili et l'Argentine principalement, disposent d'un important réseau ferroviaire dont une bonne partie, voies, ponts, matériel roulant, est originaire d'Haine-Saint-Pierre. Les portefeuilles concernant ces pays en témoignent.

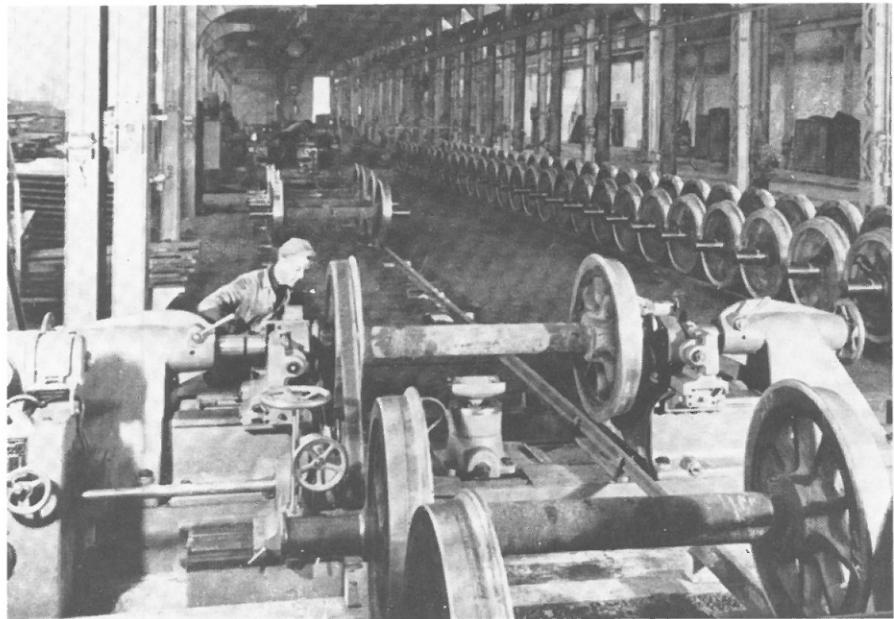
Enfin, le client étranger le plus important est l'Egypte (83 portefeuilles) où Baume et Marpent possède une division. L'Egypte était alors véritablement truffée de constructions métalliques (Le Caire, Port-Saïd), de ponts (Embabeh, Kafr et Zayat) et de convois ferroviaires fabriqués à Haine-Saint-Pierre.

TABLEAU DES COMMANDES PAR PAYS

PAYS	COM.	PAYS	COM.
Afrique du Sud	27	Lettonie	1
Allemagne	4	Liban	1
Algérie	1	Luxembourg	13
Argentine	45	Madagascar	1
Australie	7	Madeire	1
Autriche	1	Madras	1
Birmanie	1	Mandchourie	1
Brésil	18	Maroc	17
Bulgarie	3	Mexique	2
Chili	7	Nigéria	2
Chine	14	Norvège	2
Cameroun	1	Nouvelle-Zélande	1
Colombie	8	Pakistan	1
Congo Belge	42	Palestine	1
Congo Français	1	Pays-Bas	8
Danemark	3	Panama	1
Egypte	83	Portugal	13
Espagne	5	Rhodésie	3
Ethiopie	7	Roumanie	4
Finlande	1	Sénégal	5
France	46	Siam	8
Grande Bretagne	10	Soudan	1
Grèce	7	Suède	3
Guatemala	1	Suisse	3
Hongrie	2	Togo	2
Inde	10	Tunisie	1
Indochine	5	Turquie	7
Indonésie	1	Tchécoslovaquie	1
Irak	2	Uruguay	5
Iran	3	URSS	2
Irlande	1	USA	3
Italie	6	Yougoslavie	1



Haine-Saint-Pierre, vue des bureaux de dessin, photo, s.d., dans *Baume et Marpent, société anonyme (prospectus publicitaire)*, Liège, s.d., p. 17.



Haine-Saint-Pierre, hall d'usinage des trains de roues, photo, s.d., dans *Baume et Marpent, société anonyme (prospectus publicitaire)*, Liège, s.d., p. 27.

Grâce à cette documentation, relativement peu connue des historiens, tant amateurs que professionnels, il est possible de mesurer l'importance et la notoriété mondiale qu'a atteint la région du Centre, il y a quelques décennies à peine. La maîtrise technique, la productivité élevée, le dynamisme industriel sont autant de facteurs mis en valeur à l'examen de ces sources.

Ces exemples sont éloquents pour prouver l'intérêt d'un tel fonds. L'histoire et l'archéologie industrielles contemporaines sont impensables sans de tels documents. Pourtant, ils sont encore trop nombreux à dormir, non classés, quand ce n'est pas à disparaître sous l'action des démolisseurs, dans nos entreprises, ouvertes ou fermées. Il est temps, grand temps, de s'y intéresser pour que ne meure pas un pan entier de notre passé²⁵.

Eric WARTE,
Historien attaché à l'Ecomusée régional
du Centre (Bois-du-Luc)

Notes

1. *Le Centre, une région économique hier, aujourd'hui, demain*, Haine-Saint-Pierre, 1979, pp. 46-50.
2. Haine-Saint-Pierre sera le berceau de plusieurs sociétés spécialisées dans la construction ferroviaire. Outre Baume et Marpent, citons: la Compagnie centrale de Construction, les Aciéries de Haine-Saint-Pierre et Lesquin, les Chaudronneries et Fonderies de Mariemont, les Forges et Laminoirs de Baume, les Forges, Usines et Fonderies, les Grosses Forges et Usines de La Hestre, les Usines et Boulonneries de Mariemont.
3. G. PLACE, P. VANBELLINGEN, *Les bombardements alliés de 1944 dans le Centre*, Haine-Saint-Pierre, 1978, pp. 43-72 (Cercle d'Histoire et de Folklore Henri Guillemin de La Louvière, vol. 14).
4. Divers ouvrages ont permis la réalisation de ce bref historique. Citons: *Baume et Marpent, Forges, Fonderies et Ateliers de Construction*, Bruxelles 1910.
Baume et Marpent, Usines et Fonderies, S.A., Haine-Saint-Pierre et Marpent, s.l.n.d.
Baume et Marpent S.A. (Haine-Saint-Pierre, Morlanwelz, Marpent), Liège, s.d.
Le Centre archéologique, folklorique, industriel, commercial, artistique et scolaire, La Louvière, 1930, p. XIV.
R. DEHAEN, G. PLACE, *Baume et Marpent (1853-1956)*, dans *Nos industries au passé*, Haine-Saint-Pierre, 1981, pp. 73-96 (Cercle d'Histoire et de Folklore Henri Guillemin de La Louvière, vol. 16). Quelques notices historiques ont été rédigées par des membres du personnel de la société (Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 3, n° 7-11).

5. J. LIEBIN, «Le sauvetage de notre passé industriel, Baume et Marpent» dans *C.H.A.I. Contact*, n° 2, Haine-Saint-Pierre, 1978, pp. 3-6.
6. C. PARMENTIER, E. WARTE, *Archives de Baume et Marpent, inventaire du Fonds n° 1*, Houdeng-Aimeries (Bois-du-Luc), 1990 (inventaire dactylographié).
7. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 1-46.
8. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, b. 9, 30-36.
9. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, b. 6-7.
10. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, b. 1-2.
11. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 3-5.
12. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 10-12.
13. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 15-25.
14. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 37-43.
15. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, B. 8.
16. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 1-700.
17. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 14, 311.
18. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 115, 129, 202, 214, 264, 309, 341, 473, 546, 554.
19. Etant donné qu'un même portefeuille peut contenir des réalisations différentes, un pont et un wagon, par exemple, ou des clients d'origines géographiques diverses, il ne faut pas s'étonner de trouver des totaux supérieurs au nombre total de portefeuilles du fonds n° 1.
20. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 270-415, 417-579-612 bis.
21. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 4.
22. Les sociétés de charbonnages de Maurage, Hainaut-Hautrage, Monceau-Fontaine, Auvelais, Res-saix, Anderlues, Fontaine-l'Evêque, Hensies, Bois-du-Luc, Rieu du Cœur, Quatre Jean du Queue de Bois, de la Grande Bacnure, de Houthalen, Helchteren-Zelder, Beeringen, Limbourg-Meuse, Winterslag font partie des clients de Baume et Marpent.
Mais la société charbonnière sans conteste la plus fidèle à l'entreprise de Haine-Saint-Pierre est celle de Mariemont-Bascoup, qui apparaît à seize reprises dans les portefeuilles (Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 58, 63, 72, 118, 202, 233, 262, 372, 523, 621, 628, 636, 637, 638, 650, 693).
23. Bois-du-Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, P. 39, 94, 149, 221, 254, 357.
24. Bois du Luc, Archives de Baume et Marpent, Fonds n° 1, p. 267, 647.
25. Les archives de Baume et Marpent sont accessibles aux chercheurs, du lundi au vendredi, de 8h30 à 16h, à l'Ecomusée régional du Centre, Centre permanent des Ateliers du Bois-du-Luc, rue Saint-Patrice 2b, 7110 Houdeng-Aimeries (Bois-du-Luc), tél. 064/28.20.00.