

L'usine d'assemblage BMC

Un exemple du mouvement de délocalisation de l'industrie automobile

Préambule

L'analyse présentée ci-dessous, rédigée à la demande de l'ASBL Patrimoine industriel Wallonie-Bruxelles (PIWB) au début de l'année 2006, évoque l'histoire de l'entreprise Leyland à Seneffe¹. L'étude de cette usine spécialisée en construction automobile prend une autre dimension en raison d'une actualité marquée par la plus grande restructuration qu'a jamais connue le site du groupe Volkswagen (VW) de Forest qui assure la production des automobiles Golf de cinquième génération ainsi que des Audi A 3. De ces installations, inaugurées en 1949, près d'un million de véhicules en sont sortis. Avec plus de 6000 travailleurs, l'entreprise représente le premier employeur de la Région bruxelloise.

L'étude de Leyland apporte de nombreux enseignements car l'usine a été soumise à des menaces de délocalisation qui ont finalement été exécutées. La cessation des activités du site Leyland à Seneffe annonce ce mouvement de délocalisation et de fermeture d'entreprises actives dans le secteur de l'automobile en Belgique. De plus, les dirigeants de VW emploient des arguments utilisés à l'époque par leurs homologues de Leyland. Les situations rencontrées à Seneffe et à Forest démontrent aussi le peu d'influence que les pouvoirs politiques belges sont capables d'exercer sur de telles multinationales ainsi que le retour à une économie protectionniste qui s'oppose aux principes originaux de la construction européenne². Le cas de VW se démarque toutefois par le fait que la production est rapatriée en Allemagne, pays où se situe le siège central. A Genk, où General Motors fabrique des voitures Ford Mondeo, S Max et Galaxy, l'emploi n'a été préservé uniquement que grâce à des efforts consentis par les travailleurs et des diminutions des charges liées au travail octroyées par les pouvoirs public. Il faut rappeler que VW a, à plusieurs reprises, demandé à son personnel des modifications (temps de travail, salaire, etc.). Les travailleurs du secteur de l'automobile ont souvent accepté les efforts demandés à cause du « syndrome Renault ». En 1997, ce groupe n'avait pas hésité à fermer son usine moderne et réputée de Vilvoorde pour installer une unité de production en Turquie³. Dans cette situation, l'influence du monde politique belge fut également nulle.

En Wallonie, aucune marque automobile n'est actuellement directement présente⁴. Par contre, il existe de nombreuses PME qui travaillent en sous-traitance pour ces groupes en fabriquant des pièces qui rentrent dans la composition de leurs modèles automobiles. Cependant, il est vital pour ces entreprises d'apporter un réel savoir-faire au niveau du traitement des pièces. En effet, les travailleurs sont souvent soumis à un chantage au transfert de quotas de production vers d'autres sièges de la même



multinationale⁵. Le conflit qui a eu lieu en 2004 à l'usine AGC-Splintex (située à Fleurus) qui fabrique des pare-brise, des lunettes arrières et des vitres latérales pour presque toutes les marques de voiture présentes en Europe, s'inscrit dans cette tendance. La direction voulait supprimer 284 emplois afin d'optimiser la production⁶. La délégation syndicale FGTB a lutté pendant trois mois contre cette restructuration en mettant, notamment, en avant le carnet de commandes rempli jusqu'en 2008. Durant ce conflit, les menaces de délocalisation et de fermeture de l'entreprise furent aussi souvent utilisées.

1. Introduction méthodologique

Notre article s'intéresse à l'usine d'assemblage British Motor Corporation (BMC) Leyland à Seneffe, en activité de 1965 à 1981. A l'heure actuelle, il n'existe pas d'article ou de monographie de référence consacré à cette usine de la région du Centre. Notre intention est d'évoquer sommairement quelques jalons de l'histoire de cette entreprise. Les seules archives existantes sont conservées à l'Ecomusée régional du Centre basé à Bois-du-Luc⁷. Malheureusement, le fonds ne comprend qu'un mètre de documents ainsi qu'une centaine de photographies. Les chiffres et renseignements qui figurent ci-dessous sont tirés de la mémoire collective, de dossiers lus sur Internet ainsi que du fonds Leyland mis à ma disposition par les collaborateurs de l'Ecomusée⁸. D'autres renseignements restent certainement enfuis mais demeurent, pour le moment, introuvables. Ceux récoltés ont pu être assemblés, souvent par recoupements, sur base de l'histoire de certains modèles BMC, comme la Mini, dernière voiture fabriquée à Seneffe qui a rencontré un succès planétaire.

2. Place de Leyland au sein de l'industrie automobile belge

En 1965, l'entreprise Leyland était la seule usine de voitures active en Wallonie, beaucoup d'autres marques belges et étrangères n'étaient déjà plus présentes sur ce territoire. Les autres grandes firmes étaient regroupées à Anvers, à Genk et à Vilvoorde. D'après les sources d'informations recueillies, le site BMC British Leyland est en activité entre 1965 et 1981. Le groupe British Leyland avait d'autres unités de production en Europe, comme en Italie avec Innocenti, qui modifia quelques carrosseries du groupe⁹. Le site de Seneffe se démarquait des autres unités par son rôle de distributeur. En 1965, ce siège prit le nom de BMC British Motor Corporation Belgium nv/sa. La superficie de l'usine British Leyland, au départ BMC Austin Morris s'étendait sur 99,05 ha avec des options d'agrandissements qui allaient jusqu'à 55,50 ha. L'usine proprement dite couvrait 52.617 mètres carrés. Son emplacement était judicieux car il était situé le long d'un canal à section importante (Bruxelles-Charleroi), de deux autoroutes ouvertes sur l'Europe (E 19 et E 42) et à proximité d'un réseau de chemin de fer. L'usine était donc reliée à toutes les villes importantes du pays.

3. La production

L'usine pouvait théoriquement assembler 2500 voitures par semaine. La production moyenne annuelle s'élevait à 110.000 unités.

Tableau 1 : Chiffres de production¹⁰

Année	Nombre de voitures produites hebdomadairement
1973	1760
1974	1550
1975	1210
1976	1460
1977	1930
1978	1850
1979	1810

Les modèles suivants y furent construites : MGB et MGB/GT, MG 1100, MG 1300 MK II, Jaguar XJ, Triumph Spitfire, Triumph P6, 2000, Stag ainsi que divers modèles Austin Morris, Mini, Allegro, Marina, etc. Les pièces (moteurs et suspension) arrivaient d'Angleterre dans des caisses en bois et étaient assemblées au châssis en Belgique. La méthode de production répondait aux normes ISO. Les taxes d'importation prélevées par l'Etat sur ces produits étaient importantes. Dès lors, afin de les éviter, de plus en plus de pièces détachées furent fabriquées en sous-traitance en Belgique. Vers la fin des années 70, presque 60% des pièces des voitures anglaises assemblées à Seneffe étaient fabriquées en Belgique.

4. Le personnel

L'usine a connu une évolution importante du nombre de personnes employées de sa création jusqu'à sa fermeture. En effet, à ses prémisses, elle occupait un peu plus de 1000 personnes tandis qu'en 1978, peu avant son déclin, celui-ci était trois fois plus important. Le personnel était recruté principalement dans la région du Centre. La direction du groupe British Leyland estimait le potentiel de recrutement local dans un rayon de 10 à 15 miles (16 à 25 km) autour du site de Seneffe¹¹. Les ouvriers qui étaient engagés ne possédaient pas de diplôme ou de formation particulière. Ils étaient formés par l'entreprise qui recevait des aides de l'Etat belge à cet effet.

Il semblerait qu'il n'y ait pas eu de mouvement de grève conséquent jusqu'en 1975 ce qui s'explique facilement par un contexte économique favorable.

*Tableau 2 : répartition du personnel*¹²

Années	Ouvriers	Employés et cadres	Total
1970	1051	98	1149
1973	2595	224	2819
1978	3059	275	3334
1979	2734	225	2959

5. La fin de l'usine

A la fin des années 1970, BMC British Leyland était confronté à une situation difficile. Des tentatives de vente du site à General Motors avortèrent par manque d'intérêts économiques. En effet, les coûts salariaux du site belge apparaissaient pour le groupe comme trop élevés. De plus, la politique interne du groupe s'est révélée désastreuse. Cette dernière consistait à privilégier certaines marques par rapport aux autres. Ainsi, la production de l'MGB est arrêtée alors que ce modèle était encore très demandé aux USA. D'autres facteurs qui ont joué sont : la concurrence énorme d'autres marques sur notre territoire (GM, Ford ou VW), l'arrivée des voitures japonaises, la modernisation technologique des chaînes de montage, l'effondrement de la Livre Sterling, une production moteur vieillissante qui n'était pas toujours adaptée aux nouvelles normes anti-pollution, etc.

Pendant l'hiver 1980-1981, la société décide la fermeture de sa division d'assemblage, qui était la plus importante avec 800 travailleurs, et de ne maintenir sur le site que la section de finition qui comprenait 250 ouvriers. L'entreprise cesse définitivement ses activités en 1981. Cette décision pesa sur l'industrie belge qui peinait à se remettre de la fermeture de l'usine Citroën en région bruxelloise¹³. Beaucoup d'ouvriers formés professionnellement s'orientèrent vers les garages et carrossiers locaux.

Les différents bâtiments restèrent longtemps vides. Une partie des archives furent récoltées par Eric Warte de l'Ecomusée régional du Centre. Dans ces lieux fréquentés jadis par 3000 ouvriers, divers événements sont actuellement organisés hebdomadairement (brocante, concert, etc.) par la société « Seneffe expo ». Les gigantesques parkings sur lesquels les voitures étaient entreposées attendent encore une réhabilitation.

1 G. Vande Vijver, A. Vittone, dans *Bulletin de l'association Patrimoine industriel Wallonie-Bruxelles*, n°66, p. 3-6.

2 cf. *Le Soir*, 22.11.2006, n°271, p. 6.

3 Cette fermeture est considérée comme une véritable réussite financière par les responsables du groupe Renault. Il faut souligner que cette décision n'a aucune répercussion conséquente sur les consommateurs. Même en Belgique, le mouvement de boycott des produits Renault n'a pas duré.

4 De nombreux hainuyers occupent également un emploi dans ce secteur en travaillant dans les usines à Valenciennes (France) du groupe Toyota. Cependant, la majorité de ces emplois sont peu qualifiés.

5 Mateo Alaluf, *AGC-Splintex : une grève du XXIe siècle* dans <http://politique.eu.org/archives/2005/04/1.html>, 2005. Article publié également dans la revue *Politique*, avril 2005.

6 *Ibidem*.

7 Cf. <http://www.bois-du-luc.com>.

8 Les auteurs remercient l'Ecomusée régional du Centre qui a assumé la numérisation des documents photographiques qui illustrent notre article.

9 L'opération de modification de la carrosserie est appelée facelift.

10 Ces données proviennent de rapports conservés à l'Ecomusée régional du Centre.

11 Ecomusée régional du Centre, fonds Leyland, mémorandum de la direction, circa 1975.

12 Ces chiffres proviennent de rapports conservés à l'Ecomusée régional du Centre.

13 Les usines Citroën ont fermé en 1980 provoquant la perte de plusieurs milliers d'emplois à Bruxelles. Cf l'excellent dossier réalisé par La Fonderie : *Du carrosse princier à la voiture populaire*.

