EMPAIN *(Édouard)* (Général Baron), Banquier (Belœil, 20.9.1852-Bruxelles, 29.7.1929).

Il y a quelque septante ans, Édouard Empain, âgé de vingt-sept ans (il était né à Belœil, le 20 septembre 1852), débutait modestement à la Société Métallurgique, à Bruxelles, sous la direction d'Arthur du Roy de Blicquy; rapidement, il y était promu chef du bureau des études, et, en très peu de temps, ingénieur en chef et administrateur très apprécié. Mais bientôt, au contact des choses de l'industrie, il sent la force de réalisation qui naît de l'ambition personnelle; doué d'une imagination qui devait par la suite être heureusement féconde, il abandonne, à la « Métallurgique », son poste que d'aucuns auraient envié et, sans appui matériel, — il était l'aîné d'une famille de sept enfants, — il fait bravement face à la vie, avec la certitude qu'elle lui obéira.

L'exploitation d'une carrière de pierres dans la province de Namur, qu'il réalise avec Terlinden, lui assure un premier succès. Mais là n'était pas sa voie; l'industrie des transports, avec laquelle il avait pris contact à la « Métallurgique », l'attirait invinciblement. Comprenant que la traction vicinale était le complément naturel des réseaux de chemins de fer, Empain fut un des premiers qui eurent l'intuition des promesses que contenait ce mode de transport, surtout à proximité de grandes agglomérations et dans les régions industrielles. Dès lors, il fonda la Société des Railways Économiques de Liège-Seraing et Extensions, qui établit entre Liège et Jemeppe, sur la rive gauche de la Meuse, le premier vicinal de la région.

Que de difficultés surmontées pour réaliser cette innovation! Empain faisait figure de précurseur, alors comme aujourd'hui, trop souvent incompris des capitalistes et généralement des administrations publiques. L'ardente ténacité de son auteur allait, seule, lui assurer le succès.

Cependant la création par les Pouvoirs publics de la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux devait ralentir son activité dans ce champ désormais limité. Empain se tourne vers la France, qui, dans la suite, deviendra sa seconde patrie. Il s'associe d'abord avec Caze pour la création de lignes vicinales d'intérêt local et fait naître la Société des Chemins de fer Économiques du Nord (1883), qui est l'origine d'étroites relations économiques et financières entre la France et la Belgique. La construction du premier chemin de fer d'intérêt local dans ce département lui vaudra la Légion d'Honneur. Puis, ce sont successivement les sociétés : Chemins de fer du Périgord, de Paris-Épinay-Trinité, Vicinaux français, Chemins de fer du Calvados, Chemins de fer de la Banlieue de Reims, qui sont ou créées ou rachetées et auxquelles une vie nouvelle est communiquée (1884 à 1894). Dans l'entretemps, les sociétés d'Ixelles-Boendael et des Tramways à vapeur du Sud de la Hollande étaient fondées.

Se rendant nettement compte du rôle que devait jouer la haute banque dans les affaires industrielles, à une époque où, pour beaucoup, l'activité bancaire se limitait au commerce de l'argent, Empain avait fondé (1881), sous son nom, la banque qui, par la suite, sera exclusivement le régulateur financier des sociétés dont il est l'animateur. Elle deviendra la Banque Industrielle Belge (1919), qui a conservé son caractère primitif et constitue un élément de premier ordre dans l'économie industrielle du pays.

Vers 1891, la traction électrique pour les tramways urbains apparaît timidement. Empain, avec cette faculté de prolonger dans l'avenir les éléments du présent, devine le grand essor que prendra cette application de l'électricité dans les transports en commun. Sans tarder, il entre résolument dans ce champ nouveau. Les tramways électriques de Boulogne, de Lille, du Caire, d'Astrakan, de Gand, de Charleroi, du littoral, sont construits en l'espace de dix années. Et cette activité se poursuit en Russie, en Espagne et en Chine, où il est le promoteur de la grande ligne de chemins de fer transversale qui, quoique inachevée, relie les provinces occidentales au réseau ferré des régions maritimes.

Mais le novateur hardi allait se montrer administrateur prévoyant. Bien que toutes ses entreprises fussent basées sur des concessions de services publics, ce qui leur donnait un caractère de stabilité et de confiance, elles comportaient, quand même, un certain risque en relation avec le développement économique des régions desservies. Si, au contraire, l'actionnaire ou le capitaliste isolé pouvait confier son épargne à une société à portefeuille possédant elle-même des titres des diverses entreprises, il est clair que, par la compensation des risques divers, la sécurité et le rendement devenaient assurés contre les défaillances ou les insuccès partiels toujours possibles.

Ayant ainsi compris quel admirable intermédiaire ces sociétés à portefeuille seraient entre l'épargne et l'industrie, tant par la stabilité que par la possibilité de constituer des réserves et de régulariser l'octroi de la part légitime qui revient au capital dans les résultats des exploitations industrielles, dès 1881 Empain crée, dans cet esprit, la Compagnie générale de Railways à voie étroite, à laquelle succèdent la Compagnie belge des Chemins de fer réunis (1892) et, par la suite, plusieurs autres « trusts » : la Fédération française et belge de Tramways (1898), absorbée par la Fédération d'Entreprises de Transports et d'Électricité. Puis vinrent la Société parisienne pour l'Industrie des Chemins de fer et des Tramways électriques (1900) et la Compagnie générale de Railways et d'Électricité (1904), succédant à la Société russo-française de Chemins de fer et de Tramways et à la Compagnie générale de Railways à voie étroite.

Actuellement ces idées sont courantes; les « trusts » sont appelés « holdings », seul le nom a changé, et l'on peut ajouter que certaines de nos grandes banques ne sont, à vrai dire, que des « holdings », qui ont, en annexe, les fonctions exclusivement financières que la banque exerçait autrefois.

Mais la grande réputation d'Empain dans le monde des affaires fut surtout due au Métropolitain de Paris, qui, inauguré l'année de l'Exposition de 1900, lui conféra une célébrité mondiale.

Très rapidement se créent ensuite en Belgique des sociétés de production et de distribution d'électricité : Pays de Liège (1904), Bruxelloise d'Électricité, Gaz et Électricité du Hainaut, Électricité du Littoral (1905), et, en France, la Société parisienne de Distribution (en participation), de l'Électricité et Gaz du Nord, de Valenciennes-Anzin, etc., toutes sociétés qui, par la diffusion de l'énergie électrique, ont rendu et rendent encore d'inappréciables services à la vie économique des régions qu'elles desservent.

En même temps, les anciennes concessions gazières étaient dans les territoires concédés, reprises, pour harmoniser — au plus grand profit des habitants — la distribution du gaz et de l'électricité. A quarante-cinq ans d'intervalle, on n'aperçoit plus que malaisément les obstacles et les difficultés de tous genres qu'il fallut surmonter pour réaliser des réseaux régionaux de distribution après avoir vaincu — et au prix de quels efforts — l'inertie et le manque de clairvoyance des administrations publiques. Les collectivités témoignent par contre aujourd'hui d'autant plus d'empressement à s'emparer des réseaux et même des moyens de production avant l'expiration des concessions recourant au besoin à la législature pour arriver indirectement à des expropriations plus rapides.

L'action utilitaire des services publics d'éclairage, unanimement appréciée, porterait un peuple, mieux informé de ses valeurs, à mesurer davantage à leur taille les promoteurs d'entreprises aussi bienfaisantes à nos conditions actuelles d'existence. On ne l'y initiera jamais assez.

Le grand roi Léopold II, qui suivait avec l'attention la plus éclairée le développement économique de la Belgique et l'évolution de ses hommes d'affaires, ne pouvait manquer de prendre contact avec Empain, dont l'autorité et le prestige de créateur s'affirmaient dans le monde entier.

C'était, dans la Colonie, l'époque des travaux ingrats. Le Roi nourrissait de vastes projets au Congo. Sans doute, de grandes choses y avaient déjà été accomplies mais, au milieu de l'indifférence de l'opinion publique, les ressources initiales tarissaient et l'essor de la grande œuvre à laquelle le Souverain s'était consacré, était entravé.

Ce ralentissement impatientait Léopold II. Il trouve dans Empain un homme doué d'une imagination hardie, d'une prestigieuse activité, d'un esprit lucide, attiré par les réalisations de grande envergure et, par-dessus tout, confiant dans les destinées du Congo. C'est de cette rencontre que date la création des Chemins de fer du Congo Supérieur aux Grands Lacs Africains (1902), qui constitua une nouvelle et importante étape dans la conquête économique réalisée par notre Colonie. L'ingéniosité du grand financier permit ainsi de faire surgir les nouvelles ressources que le Roi avait vainement cherchées. Des concessions minières et des privilèges, attribués à ceux qui portaient les risques de cette entreprise, donnèrent, par la suite, naissance à la Compagnie Auxiliaire des Grands Lacs et à la Compagnie Minière des Grands Lacs, dont l'objectif est d'aider la société-mère à exploiter les avantages qui lui ont été concédés.

Cette rencontre du grand Roi et du puissant homme d'affaires eut d'autres conséquences heureuses pour l'activité intérieure du pays. Le Roi avait suivi avec intérêt les courageux efforts de Julien Dulait, qui, conscient de la rapide évolution de l'électricité dans les voies industrielles, était parvenu à créer deux usines de construction de matériel électrique, l'une à Charleroi et l'autre à Jeumont, lesquelles ne comptaient pas, ensemble, à ce moment, quatre cents ouvriers. Les sources du crédit étaient taries et la situation angoissante; les usines naissantes étaient étouffées par la rude concurrence allemande qui guettait leur épuisement pour les reprendre, les supprimer, et consolider ainsi son monopole sur la Belgique.

Le Roi, comprenant les espoirs de Julien Dulait, recourt à Empain; celui-ci crée la Société des Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi (1904) et, par la suite, la Société des Forges et Ateliers de Constructions Électriques de Jeumont (1906). On sait ce que sont devenues, depuis, ces belles entreprises, dont les brillants états-majors d'ingénieurs et de techniciens dirigent des milliers d'ouvriers.

C'est vers cette époque qu'Édouard Empain conçut le chemin de fer électrique, genre métropolitain, entre Bruxelles et Anvers. Cette réalisation, tout en étant un élément de développement de premier ordre pour les deux grandes villes, aurait, par surcroît, donné un aliment aux Ateliers de Constructions Électriques, dont les débuts étaient très difficiles. D'après le plan financier, le capital à immobiliser devait se contenter d'un modeste intérêt, le surplus des bénéfices allant dans les caisses de l'État. Mais le Gouvernement poursuivant, à ce moment, une politique de régie, venait de reprendre les réseaux de la Compagnie du Grand-Central. D'autre part, l'Administration des Chemins de fer voyait d'un mauvais œil l'établissement d'une exploitation intensive, menée industriel-

lement à côté de ses réseaux conduits suivant des pratiques surannées. Dans ces conditions l'affaire, dont il fallait saisir les Chambres, devait mourir dans les mains molles des politiciens.

Mais déjà d'autres réalisations occupaient l'esprit de cet homme d'affaires génial. Vers 1906, on parlait beaucoup d'expansion, même d'expansion « mondiale »; comme toujours, beaucoup de verbalisme se mêlait à ce mouvement. Empain avait fait de l'expansion pratique; il méditait dans ce domaine une audacieuse réalisation; l'Égypte l'attirait, il y avait créé, en collaboration avec d'autres groupes, les Tramways du Caire.

Une entreprise plus grande, plus fabuleuse, le séduisait : il avait rêvé de faire surgir à près de 10 km du Caire, aux confins du désert, une ville ultra-moderne, fastueuse comme son ancêtre légendaire; son audace constructive réalise ce rêve et crée Héliopolis (1906), qui compte actuellement quelque 87,000 habitants.

Parmi tant d'aspects de cette prodigieuse activité, il en est encore un à évoquer. Tout au début de la guerre, le Gouvernement fait appel au baron Empain, anobli en 1907 par Léopold II, en témoignage de reconnaissance des éminents services rendus au pays. Nommé colonel, il a pour mission, avec un corps spécial créé et placé sous ses ordres, d'exploiter, de relier et d'étendre les réseaux vicinaux.

Mais, fin 1914, l'armée belge se retire sur l'Yser et s'y trouve dans un pénible dénuement. C'est au baron Empain que l'on confie la haute direction des services de l'intendance et du ravitaillement en matériel technique et de la coordination des commissions d'achats de Paris, Londres et New-York. Sous son impulsion, une improvisation grandiose est réalisée. Dès les premières semaines de 1915 des magasins centraux sont installés et les services fonctionnent avec régularité. Et, pendant toute la durée de la guerre, le baron Empain qui — avec un désintéressement qu'il est à peine besoin de souligner — avait mis ses vastes bureaux de Paris et son personnel à la disposition des services d'armée, continue de diriger, avec une activité devenue légendaire, les services techniques de l'armée en campagne : en décembre 1916, il était commissionné général pour la durée de la guerre. Tout en s'occupant d'achat et de fabrication de munitions et d'armements, le général groupe, à Paris, diverses personnalités utiles au pays et use, pour des fins patriotiques, de l'influence que lui conféraient ses hautes relations officielles, de ses puissants moyens matériels et de l'immense crédit dont il dispose personnellement, donnant ainsi la haute mesure de son dévouement à la Patrie.

Mais en 1918, l'armistice rend le général, devenu en 1917 aide de camp du roi Albert et général honoraire, à ses œuvres industrielles. Il fallait rétablir les usines — notamment celles de la construction et celles de la production de l'énergie électrique — qui avaient le plus souffert de l'occupation allemande. Tout en y appliquant ses soins, son regard d'aigle s'arrête sur l'industrie chimique, dont il pressent l'extension en Belgique. Il crée la Compagnie Belge des Industries Chimiques (1919), reprend les usines de Droogenbosch, instaure des fabrications nouvelles et fonde plusieurs industries à base de chimie industrielle : Compagnie Progil, Compagnie Bergougnan, etc.

Après avoir manié tant d'hommes, conduit avec sûreté et succès tant d'entreprises, arrivé à un âge où d'autres ont pris leur retraite, le baron Édouard Empain nourrissait encore de vastes projets, qu'il regrettait de ne pouvoir conduire à bonne fin.

Cet homme dont le nom évoque à lui seul un demi-siècle d'heureuses réalisations financières et industrielles, sans aucun échec, avait le souci profond de la stabilité et de la sécurité de ses entreprises. Les statuts de ses sociétés, marqués de son empreinte, constituent des modèles par leurs ingénieux agencements. Il voyait grand et loin et sa politique de parcimonie dans l'attribution des « dividendes » et ce, au profit des « réserves » et des « amortissements », a assuré, avec une exemplaire probité, le développement régulier et sûr des affaires et, partant, des bénéfices considérables à ceux qui lui faisaient confiance. Aussi bien, conservait-il jalousement les titres des sociétés qu'il avait créées avec une prudente audace et gérées avec sagesse; c'est, dit-on, le secret de son immense fortune.

Mais cette fortune même a fait plus d'heureux que d'envieux. Il fut un des premiers à s'inscrire pour un don princier quand, ensemble, les Universités de Louvain et de Bruxelles, après la guerre, vinrent solliciter des appuis financiers pour leurs Facultés techniques. Il apporta aussi d'importantes contributions à la construction du laboratoire des très hautes tensions, au Fonds National de la Recherche Scientifique et, s'il savait soulager les misères individuelles avec autant de cœur que de discrétion, jamais une œuvre de philanthropie ne fit en vain appel à sa générosité.

Cet homme d'affaires éminent aimait les arts et particulièrement la sculpture, qui en est une des formes les plus sensibles. A l'angle des rues de l'Enseignement et de la Presse, il avait acquis un hôtel de style Renaissance et en avait conçu lui-même l'aménagement et la décoration intérieure. Pendant plusieurs années, une équipe de sculpteurs sur bois, de Malines, travailla à reproduire les pièces artistiques qu'il avait distinguées dans les musées du monde entier. Ces reproductions, qui ornent les salles donnant sur l'escalier monumental, jointes à des tapisseries anciennes et à des sculptures de Jef Lambeaux et de Boncquet, constituent un ensemble d'une grandeur quelque peu sévère, mais qui cadrait bien avec les sentiments profonds de leur promoteur.

Cependant, il n'y mettait aucune ostentation. Ce grand financier, qui aimait l'argent pour sa puissance créatrice, était lui-même économe et aucun des poisons de la vanité n'avait de prise sur lui. Pratiquant la simplicité, qui est une vertu chez les puissants, il était cependant sensible aux honneurs qui lui furent prodigués tant en Belgique qu'en France. Il tenait à son titre de général; n'avait-il pas, d'ailleurs, l'air martial d'un soldat? Sa barbiche légendaire, ses sourcils épais abritant des yeux éclairés par une flamme intérieure, son torse puissant, son allure droite et décidée, tout cela respirait la mâle énergie et l'habitude du commandement.

Comme tant d'autres, il eût pu jouer un rôle de premier plan dans la vie publique de son pays, mais la politique avec ses compromissions, ses renoncements, ses hésitations dans l'action, n'avait pour lui aucun attrait. Il avait trop connu cette époque où les gouvernements, non contents de tenir les hommes d'affaires en suspicion, leur marchandaient un appui nécessaire à l'extérieur du pays.

Il eut de grands succès et des heures angoissantes, mais, jamais, il n'a été enivré par les uns, ni accablé par les autres. Il créait, un peu comme un artiste : l'idée, d'abord nuageuse, se précisait dans le calme où il s'isolait à dessein; puis, quand elle apparaissait claire à son imagination, il travaillait passionnément à sa réalisation. Il fallait, paraît-il, agir vite; sous son impulsion, tout devait céder : « J'ai fait dans ma vie des choses plus difficiles que cela », disait-il à ses collaborateurs, quand un problème épineux devait être résolu sans délai. Il suivait les détails des affaires, interrogeant souvent les techniciens avec une précision qui les déconcertait, imprimant à toutes choses la marque de son esprit pratique, qui pensait vite et juste. Comme beaucoup de grands créateurs — qui sont des poètes, mais qui n'écrivent pas — il avait la parole rude et savoureuse, abondante aussi en images pittoresques. Mais, contraste piquant, il savait aussi convaincre en charmant. Au fur et à mesure qu'il grandissait, il semblait devenir plus distant des autres hommes, non pas parce qu'il savait que l'entourage des grands hommes est souvent leur faiblesse, mais, sans doute, parce qu'il était semblable au chêne isolé qui domine la forêt.

Le baron Empain aimait la vie et craignait la mort, mais chez lui, ce n'était pas la crainte instinctive et banale de tous les êtres. Comme il ne vivait que pour agir, il appréhendait l'heure du grand repos et cette pensée lui était intolérable.

On a dit que cet esprit si fort, qui confessait la foi religieuse, y mêlait quelque superstition antique : ce ne serait pas surprenant, parce qu'il avait beaucoup d'imagination et qu'il n'avait pas le goût des sciences naturelles. Mais ce qui est certain, c'est qu'il était de ceux qui, dans la vie, se comportent comme le matelot de Montaigne dans la tempête : « O Dieu ! si tu le veux, je serai sauvé; si tu le veux, je périrai, mais toujours tiendrai-je droit mon timon ».

Il devait l'abandonner, lui aussi, un jour, à l'extrême limite de la vie, car il fut à la tâche jusqu'au dernier moment.

C'est le 22 juillet 1929 que le baron Empain s'éteignait en son domaine de Woluwe, à l'âge de septante-sept ans; deuil dont la nation n'a peut-être pas mesuré le caractère collectif, en raison même de la simplicité des funérailles. Cette simplicité ne rendait-elle pas plus apparente encore, par son contraste, la grandeur du disparu? Dans un silence impressionnant et attristé, une assistance émue se pressait, le 25 juillet, sous les voûtes de la collégiale des Saints-Michel-et-Gudule. Le Roi, le prince Léopold, le roi d'Égypte s'étaient fait représenter à la messe de funérailles; S. Exc. Mgr Micara, nonce apostolique, chanta les absoutes. Une foule de membres de l'aristocratie, de la magistrature, de l'armée, de la finance, de l'industrie, du barreau et de la presse s'étaient joints aux parents, amis et admirateurs de l'illustre défunt pour lui rendre un dernier hommage.

Ainsi disparaissait, dans la piété reconnaissante, l'un des plus grands hommes et des plus grands animateurs du temps. Sa dépouille fut transférée quelques mois après dans la cathédrale d'Héliopolis, au cœur de ce monde qu'il avait créé et qui allie le symbole impressionnant de l'audace humaine au silence et à la solennité du désert tout proche.

La grande paix, après une vie qui fut toute de combat.

Le baron Empain a duré, dans le monde des affaires, plus d'un âge d'homme; notre pays peut s'honorer de ce génial talent de créateur, qui s'est si longtemps exercé pour augmenter le patrimoine national et sans lequel la Belgique ne serait pas tout à fait ce qu'elle est.

8 août 1949.
C. Camus.

Tribune congol., 31.7.1929, p. 2. — *Pourquoi Pas?* 11.4.1919. — P. Daye, *Léopold II*, Paris, 1934, pp. 404, 427. — *Almanach ill. du Soir*, Bruxelles, 1930, p. 244. — *Journal du Congo*, 30.12. 1911 (biographie). — L. Bauer, *Léopold le Mal-aimé*, Paris, 1935, pp. 184, 230.

Inst. roy. colon. belge
Biographie Coloniale Belge,
T. II, 1951, col. 357-365