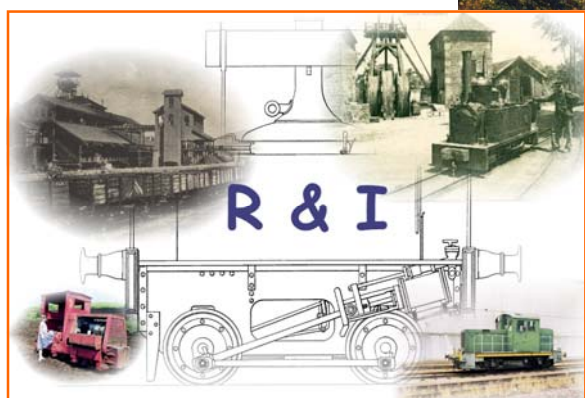


Rail et Industrie

LE BULLETIN DES AMIS DES CHEMINS DE FER INDUSTRIELS



n°40

Juin 2010
Parution Trimestrielle
Prix : 9,50 Euros

L'Association Métallurgique pour la Fabrication du Coke à Willebroek – Flandre – Belgique

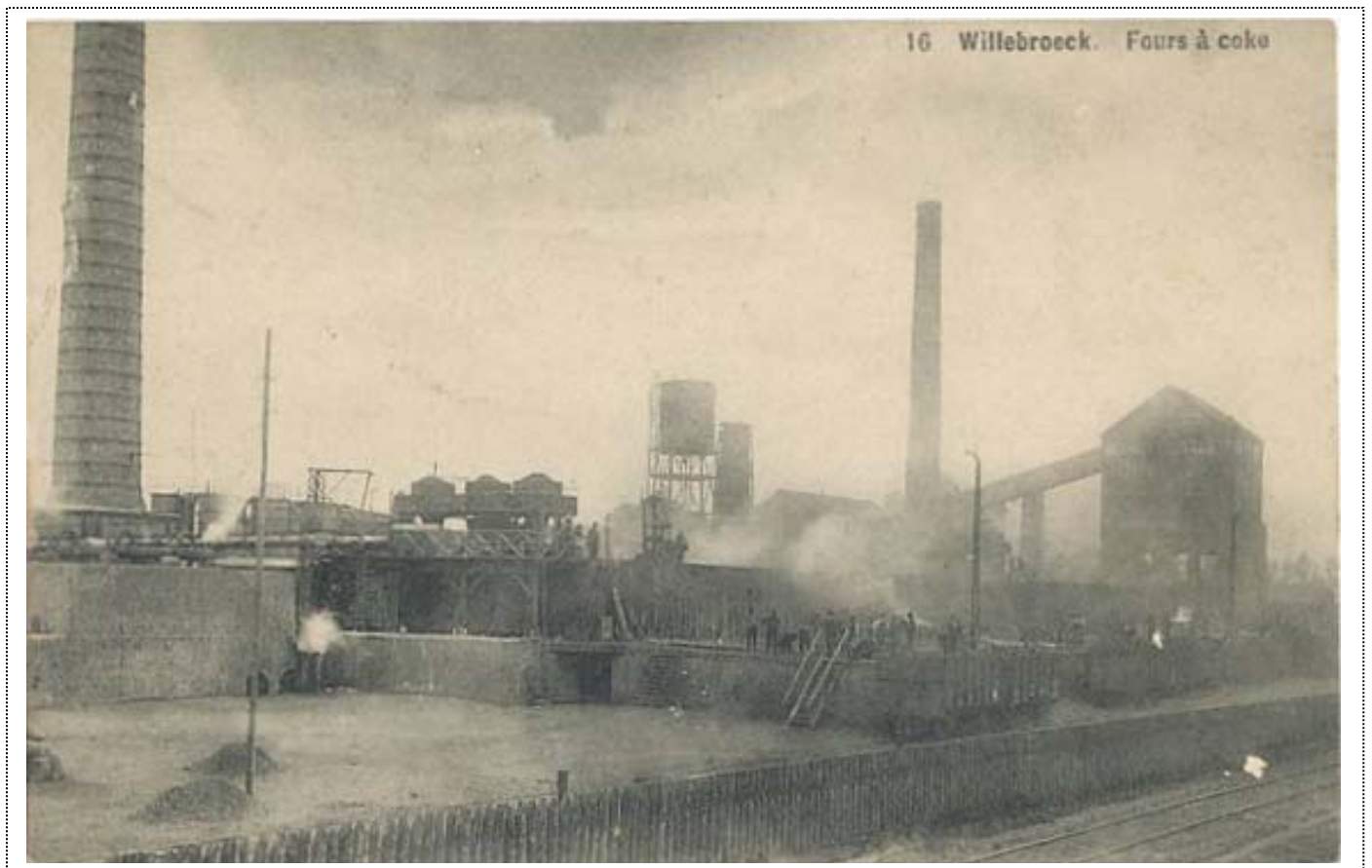
Par Eric Van Winghe – Traduction de Charles Ocsinberg
Photographies d'Herman Gijbert Hesselink transmises par Roger Crickelaire

Le mercredi 1^{er} février 1978, tous les journaux belges consacraient un article en première page à la fermeture prochaine de la cokerie de Willebroek (orthographié Willebroeck en Wallonie). En voilà une nouvelle ! Il va de soi que cette nouvelle remplaça ce matin là tous les ragots classiques sur la place du marché à Willebroek, chacun connaissant quelqu'un qui travaillait là. La fermeture de l'usine, un des piliers de la « Willebroek Industrielle », était le début du déclin de la force économique de la vieille commune industrielle. Beaucoup de personnes ont déjà oublié l'existence de cette usine. C'est la raison de cet aperçu chronologique depuis ses origines jusqu'à sa fermeture.



1 – la Création de l'Entreprise

Le 18 avril 1900, L'Association Métallurgique pour la Fabrication du Coke à Willebroek – Flandre - Belgique fut fondée par 12 entreprises métallurgiques, avec comme but la production de coke pour hauts fourneaux pour leur usines d'acier situées dans les provinces de Liège, Hainaut et Luxembourg. L'usine sera dénommée « De Coke » dans le parler populaire flamand.



Pourquoi s'implanter à Willebroek ? Il y a plusieurs raisons à cela. En 1900, il n'était pas encore question de mines de charbon dans le Limbourg Belge, et l'on importait de ce fait du charbon adéquat de la région de Durham en Angleterre.

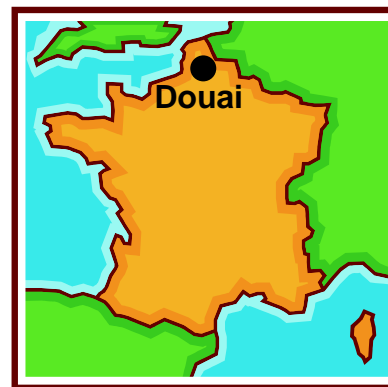
Arbel-Fauvet-Rail au bord du gouffre

Par Louis Caillot

Introduction

Le mardi 4 mai 2010, une très mauvaise nouvelle tombait depuis le Tribunal de commerce de Paris : La Société IGF Industries Arbel-Fauvet-Rail, dernier fabricant français de wagons de fret, était déclarée en liquidation judiciaire. Les éventuels repreneurs ayant déposé leurs candidatures, le verdict final devrait avoir lieu le 15 juin prochain pour l'entreprise et ses 226 salariés.

Avant de vous présenter les faits majeurs de ces derniers mois, il nous semble opportun de vous décrire rapidement l'historique de la société, issue de la réunion de deux géants de la construction de wagons de fret.



Historique de la Société Arbel

En 1869, à Rive de Gier (Loire), Lucien Arbel fondait les Forges de Couzon. L'usine produisait des roues en fer forgé et des essieux montés pour les locomotives et les wagons. En 1888, L'Arbel, laissait la direction des affaires à ses deux fils, Antoine et Pierre. Peu après, l'entreprise devenait La Société Industrielle des Etablissements Arbel. En 1890, Pierre Arbel créait à Douai les Forges de Douai, qui fabriquaient des wagons destinés au transport de houille ou de coke et des pièces mécaniques lourdes.



L'usine de Couzon à côté de Rive de Gier (Loire) – collection privée -

Après un voyage aux Etats Unis et après les expositions de 1899 et 1900, L. Arbel s'intéressait au développement des wagons de grande capacité construits par emboutissage. Il décidait la création d'un nouvel atelier doté d'un four Martin de 7 tonnes et d'une presse à forger de 3000 tonnes. L'entreprise prenait peu après son appellation définitive et devenait Les Etablissements Arbel. Elle œuvrait plus particulièrement dans l'emboutissage des tôles et la construction de wagons de grande capacité. Après la seconde guerre mondiale, la production augmentait sans cesse et Arbel présentait à son catalogue une multitude de véhicules ferroviaires, depuis la petite berline minière jusqu'à l'imposant minéralier à boggies. Arbel opérait aussi dans la location de wagons.

Les roulages des Mines de la Houve (Moselle)

Par Patrick Etiévant

Introduction

Les Houillères du Bassin de Lorraine (H.B.L) ont exploité jusqu'en avril 2004 un gisement appelé champ de Vernejoul, à côté de Creutzwald dans le département de la Moselle. Ce gisement était composé de 4 couches de charbon de faible pendage exploitées entre 450 et 550 mètres de profondeur.

L'exploitation industrielle de ce gisement situé sous la forêt de La Houve (Huf) remonte à la fin du 19ème siècle. Les derniers temps, elle s'effectuait à l'aide du puits de Vernejoul (extraction du charbon), du siège II comprenant les puits n°III et n°IV - utilisés pour le personnel, le matériel, la remontée des stériles, et l'extraction du charbon en secours - et du puits Ouest - matériel, retour d'air -.

Jusqu'à la fin des années 1990, les 2 tailles mécanisées au moyen de haveuses à 2 tambours réalisaient une production journalière variant entre 8.000 et 12.000 tonnes brutes. L'ensemble du charbon extrait des tailles était acheminé jusqu'à un silo de stockage souterrain à l'aide d'un grand roulage à voie métrique situé à l'étage 500 et mis en service en 1950. Le charbon était ensuite remonté au jour par le puits de Vernejoul pour être traité dans le lavoir. Le tonnage de charbon transporté ainsi que les quantités de matériels acheminés aux tailles quotidiennement permettaient au roulage souterrain de La Houve d'être l'un des plus importants de France.



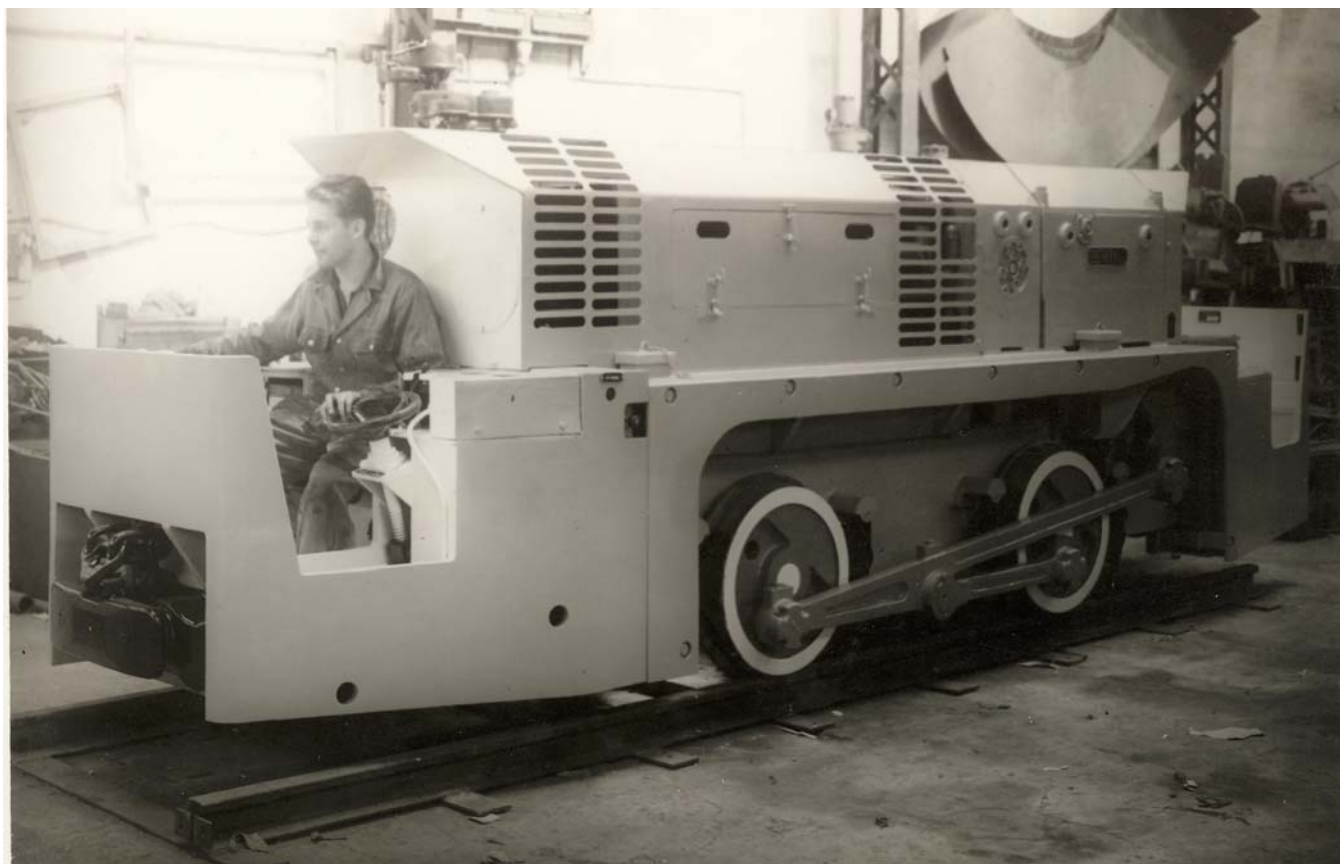
Le puits De Vernejoul - à l'avant du puis sur la droite les ventilateurs aspirants, à gauche le lavoir et le triage – photo HBL.

Historique de l'Unité d'Exploitation de la Houve

1 - Les origines

L'histoire du charbon dans la région de Creutzwald remonte aux sondages effectués entre 1853 et 1856 sous l'initiative de l'ingénieur des Mines Jacquot. Le 21 juillet 1854, à une profondeur de 213.63 mètres, la première couche de houille exploitable d'une épaisseur de 0.95 m est reconnue. Les autres sondages mettent en évidence

La société Berry à Lille emporte le marché. Ainsi, entre 1950 et 1960, 15 locomotives à moteur diesel Berry type 2755 (50 chevaux) et 10 locomotives à moteur diesel Berry type D 2784 F4 (90 chevaux) sont approvisionnées. La livraison des 15 locomotives 2755 et des 10 locomotives D2784F4 par Berry reste une énigme. En effet le registre des commandes de ce constructeur ne mentionne que 6 engins 2755 et 7 engins D2784F4 (dont 2 initialement prévues pour les puits Cuvelette à Merlebach, et jamais livrées à ce siège). Il semble par ailleurs que la commande de cette époque portant sur 12 locomotives Berry type 4735 à voie de 500/670 n'a pas été livrée à la Houve. Cette commande semble avoir été modifiée avant réalisation, permettant ainsi la fourniture de 9 engins type 2755 et 3 engins type D2784F4 supplémentaires. L'ensemble de ces locomotives à moteur diesel est mis en service à l'étage 350, et surtout à l'étage 500.



Une des 10 locomotives type D2784F4 livrée par BERRY pour les mines de la Houve – collection privée

Les caractéristiques de ces 2 types de locomotives diesels Berry sont les suivantes :

Caractéristiques des locomotives Berry type 2755

(2 = voie métrique ; 7 = anti-grisouteux ; 5 = puissance de 50 à 60 cv ; 5 = boîte de vitesse à 3 étages)

- écartement des roues : 1,00 m
- empattement : environ 1,00 m
- longueur hors tampons : environ 4,00 m
- largeur maximum : 1,25 m
- hauteur maximum de la caisse : 1,49 m
- masse : 8 tonnes
- moteur : Piquant PT4
- puissance : 50 chevaux
- nombre de poste de conduite : 1
- nombre d'essieux : 2
- diamètre des roues : 0,45 m
- transmission : par chaînes

Ces locomotives sont numérotées 11 à 25 à La Houve.

Caractéristiques des locomotives Berry type D 2784 F4

(D : deux postes de conduite ; 2 = voie métrique ; 7 = anti-grisouteux ; 8 = puissance de 80 à 100 cv ; 4 = boîte de vitesse Wilson ; F = moteur Deutz ou Willème ; 4 = 4 cylindres)

- écartement : 1,00 m
- empattement : 1,50 m
- longueur hors tampons : 6,16 m
- largeur maximum : 1,30 m
- hauteur maximum de la caisse : 1,695 m

L'abandon du secteur Barrois intervient vers 1971, et permet la concentration de la totalité de l'extraction dans 2 tailles du champ Falck. Au début des années 1970, l'avenir du Siège de la Houve apparait sombre. Cependant, la crise pétrolière survenue en juin 1973 relance l'énergie charbon, et par la même le siège de la Houve. Des travaux préparatoires sont alors entrepris pour mettre en valeur le gisement au nord de la faille de Diesen, c'est à dire dans le champ de Diesen (appelé aussi Traditionnel Sud) dès 1973.

La mise en oeuvre des nouveaux chantiers au sud est l'occasion d'essayer de nouvelles technologies. Des locomotives Diesel suspendues à un monorail sont alors mis en service. Ces locomotives sont destinées à assurer l'approvisionnement du matériel ainsi que l'équipement et le dés-équipement des tailles. 2 locomotives fournies par La Stéphanoise (ex SSCM Société Stéphanoise de Constructions Mécaniques à Saint Etienne, Loire) type 4-830 sont livrées en 1973. Le premier panneau du champ Diesen est mis en exploitation à partir de 1975.



Les 2 locomotives électriques type NC104 / 2TR livrées par BERRY – construction English Electric– photographie Patrick Etiévant

L'extension du réseau à voie métrique électrifié nécessite une nouvelle fois des ressources supplémentaires en engins de traction. Les sociétés Françaises susceptibles de fournir un tel matériel ayant cessé leur activité mine (SW, Jeumont, Alstom et MTE le dernier vers 1971), les HBL contactent la société Berry qui représente la Société Britannique English Electric. Le marché se conclut par l'achat d'un couplage indissociable composé de 2 locomotives électriques type NC104 / 2TR (104 : puissance en cv d'un truck ; 2TR = 2 trucks).

Caractéristiques du couple de locomotives Berry NC104/2TR

- écartement des roues : 1.000 mm
- masse : 34 tonnes
- empattement : 1.800 mm
- longueur hors tampons : 11.200 mm
- largeur maximum : 1.400 mm
- hauteur maximum pantographe abaissé : 2.035 mm
- nombre d'essieux : 2 x 2 trucks = 4
- diamètre des roues : 750 mm
- puissance unihoraire sous 500 V continu : 200 CV
- effort au crochet à 18,3 km/h : 3.360 daN
- tension de service : entre 450 et 550 V
- prise du courant : 1 pantographe à deux palettes situé sur la locomotive 1 (locomotive n°13A),
- nombre de postes de conduite : 2 (1 à l'extrémité de chaque locomotive)
- nombre de cabines pour le personnel : 2 (1 sur chaque locomotive)
- moteurs : 2 de 100 cv (1 moteur par truck disposé en travers et engrenant les 2 essieux du truck)