



[Retour à la liste des Sociétés](#)

Création de la Société

Dès 1880, les activités minières, de traitement métallurgiques et d'exploitations ferroviaires sont abandonnées. Une nouvelle société, la SA La Métallurgique, est créée pour s'occuper uniquement de la construction de matériel dans les Ateliers de Tubize, la Sambre et Nivelles. Le siège social reste fixé à Bruxelles.

Le contrat constitutif de la Société a été passé le 09/08/1880 par devant Mr Van Halteren, notaire à Bruxelles. Le nom de la nouvelle société était « La Métallurgique, société anonyme de construction », dont le siège était établi à Bruxelles. La société avait pour objet : « la confection et le commerce de machines, outils, matériel fixe et mobile de chemin de fer, routes, canaux, etc. » Elle pouvait aussi « faire toute entreprise de travaux publics offrant un débouché à ses produits ». La Société prenait cours le jour de la signature de l'acte constitutif, dont le 09/08/1880.

La SA Métallurgique et Charbonnière Belge apportait à la nouvelle société tout ce qu'elle possédait : immeubles, mobiliers, etc. Les immeubles consistaient en : usines de Châtelineau, ateliers de Nivelles, ateliers de Tubize, ateliers de la Sambre, l'hôtel de Bruxelles. Pour prix de son apport, la Société Métallurgique et Charbonnière Belge reçut 26000 actions à la valeur nominative de 200 fr. à distribuer entre ses actionnaires.

La Banque européenne pour favoriser les travaux publics, l'industrie, le commerce et l'agriculture, société anonyme, faisait apport de la somme de 799500 fr. pour la souscription de 3995 actions de 200 fr. chacune.

Les premiers administrateurs de la nouvelle Société étaient :

Herni Bockstael, demeurant à Mons

Arthur Du Roy de Blicquy, demeurant à Bruxelles

Emile Giros, demeurant à Saint-Dizier (Haute-Marne, France)

Jacques Palotte, demeurant à Paris

Auguste Vandevin, demeurant à Bruxelles.

Les commissaires étaient :

Jean-Georges Vanden Sande, colonel en retraite, demeurant à Schaerbeek

Emile Bockstael, ingénieur et bourgmestre, demeurant à Laeken

Clément Maus, ingénieur, demeurant à Ixelles.

Situation en 1904

En 1904, en vue du renouvellement général des autorisations qui avait été accordées jusqu'ici aux Ateliers de Tubize depuis 1855, une fiche de renseignements sur le personnel et ses conditions de travail avait été fournie.

Elle indique que le nombre approximatif d'ouvriers employés était de 500, tous des hommes, travaillant 10 heures par jour, avec un repos de 1h20 journalier et le dimanche. L'usine employait alors 489 ouvriers de jour et 6 de nuit. Le travail s'effectuait de 7h à 18h et, pour la nuit, de 18h à 6h. Il y avait aussi 5 garçons employés par l'usine.

Les bâtiments étaient chauffés au charbon et au coke dans des poêles, l'éclairage se faisait à l'électricité et au gaz, la ventilation des locaux par des fenêtres, vasistas, cheminées et lanterneaux. Le sol des ateliers était arrosé et lavé au moins deux fois par semaine. Les murs étaient blanchis à la chaux intérieurement comme extérieurement et les vitres nettoyées 3 ou 4 fois par an. L'air ne manquait pas puisque chaque ouvrier disposait d'un volume d'air variant de 49 à 308 m³. Un médecin était attaché à l'établissement pour les soins à donner aux ouvriers. En cas d'absence, on avait recours à l'un des deux autres médecins de la localité. Deux pharmaciens, voisins de l'établissement, fournissaient les médicaments et objets de pansement.

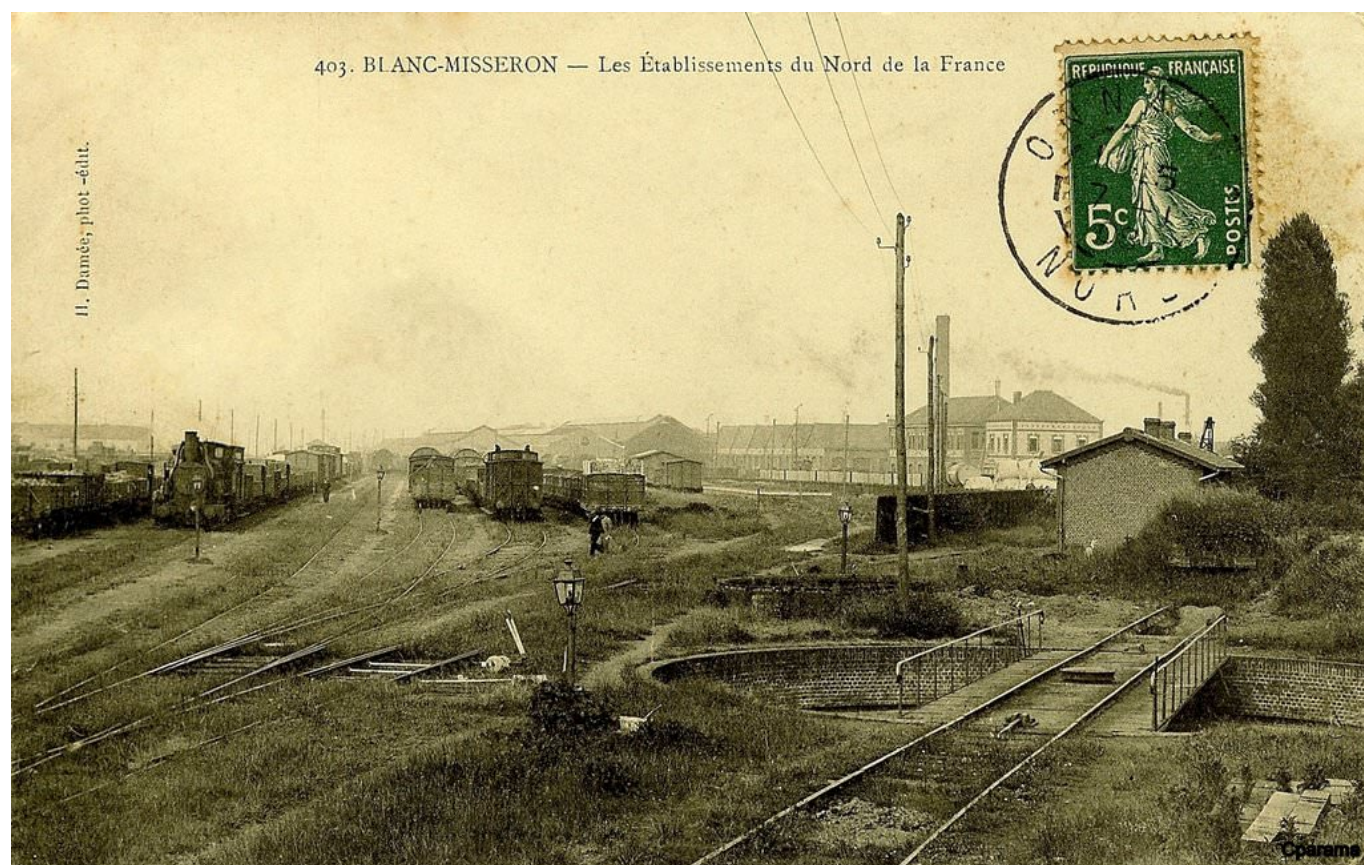
Des précautions particulières étaient prises pour protéger les ouvriers des dangers des machines. Ainsi, les chaudières à vapeur (générateurs) étaient visitées plusieurs fois chaque année. Tous les ouvriers travaillant au rez-de-chaussée, ils étaient très peu exposés en cas d'incendie. Néanmoins, l'établissement possédait deux pompes à incendie sur roues, avec tous leurs accessoires. En outre, des prises d'eau se trouvaient à différents endroits, à l'intérieur et à l'extérieur des bâtiments.

Il n'y avait pas de dégagement de poussières et les dégagement de gaz n'étaient pas à craindre en raison des grandes dimensions des locaux et de la ventilation. Les machines à vapeur étaient protégées par des garde-corps. Les engrenages, volants, etc. qui présentaient un danger étaient garantis par des enveloppes en tôles. Les passages dangereux, près des courroies, étaient protégées par des planches mobiles, des cages ou des

garde-corps.

Les ouvriers quittaient généralement les locaux de midi à 1 heure. Presque tous allaient dîner chez eux et quelques uns prenaient leur repas de midi dans la salle d'attente. Il y avait, pour les ouvriers, 20 lieux d'aisance, construits entièrement en béton armé, avec citernes en maçonnerie cimentée. Ils étaient nettoyés tous les jours à l'eau. On faisait usage, dans les urinoirs, bouches d'égout et autres endroits où cela était nécessaire d'acide phénique, de chlorure de chaux et de sulfate de fer.

La filiale des Ateliers de Construction du Nord de la France à Blanc-Misseron



Pour contourner la réglementation française, La Métallurgique crée en 1882 les Ateliers de Construction du Nord de la France (ANF) dont l'usine de montage est établie à Blanc-Misseron (Crespin).

Des locomotives y seront assemblées dès 1885 à destination des réseaux secondaires français qui imposaient l'usage de matériel de construction française dans leurs cahiers des charges. Cet atelier de Blanc-Misseron

assemblera près de 400 locomotives à vapeur entre 1885 et 1911 pour le compte des Ateliers de Tubize.
[Autre version : En 1909, la production s'achève, après 366 ou 376 locomotives à vapeur (les n° 50 à 59 n'ont pas été attribués !).



Des droits de douanes réellement prohibitifs frappaient les machines à vapeur à leur entrée en France. Ils s'élevaient à 30% du prix auquel ces machines étaient vendues par les industriels français.

Dès 1884, les Ateliers de Tubize installent un atelier de montage à Crespin-Blanc-Misseron. Il y expédient leurs machines en pièces détachées. Blanc-Misseron les monte, les peint, les essaye et y applique une plaque de constructeur. Près de 400 locomotives seront ainsi montées jusqu'en 1911.

La rigueur douanière plus grande a rendu nécessaire, plus tard, la création d'une nouvelle société entièrement indépendante.

Depuis 1892, les grandes pièces assemblées de plus de 125 kg payaient le prix énorme de 50 frs les 100 kg, tandis que non assemblées, ce prix n'était que de 10 frs.

En 1907, une nouvelle proposition de loi vit le jour qui allait « liquider » les montages divers établis au-delà de la frontière. « Son frappés d'un droit de 50 frs les 100 kg : les châssis d'automobiles, complets, assemblés ou en pièces détachées; les pièces de caisses, de châssis de bogies en tôle d'acier ou de fer embouties pour voitures et wagons de chemins de fer et tramways à voie normale ou étroite; les pièces en tôle de fer ou d'acier pour machines à vapeur, locomotives, machines à vapeur routières et tenders à voie normale et à voie ordinaire; les pièces en tôles de fer ou d'acier pour chaudières à vapeur de toutes espèces ».

Ajoutons à cela que le cahier des charges type pour les adjudication de matériel destiné aux Chemins de Fer départementaux, secondaire et tramways prescrivait l'acquisition de matériel construit en France.

D'après A. DAGANT, 125 ans de construction de locomotives à vapeur en Belgique

[Retour à la liste des Sociétés](#)