

Les Ateliers de Braine-le-Comte et ceux du Thiriau, presque centenaires, se sont unis en 1983 pour former une société unique, implantée dans la région du Centre. Notre "raccourci historique" montre sommairement les grandes phases de leur existence.

Cette entreprise nouvelle, qui occupe 600 personnes, nous l'avons rencontrée en septembre, au moment où, avec un partenaire allemand, elle présentait à la presse et aux autorités deux grues ferroviaires de relèvement commandées par la SNCB. C'est que le ferroviaire occupe une bonne place dans la gamme de production des ABT.

Chaque usine a bien sûr ses créneaux de prédilection, en raison des équipements dont elle dispose. Mais l'ensemble propose une gamme de fabrications métalliques et mécaniques étendue. Citons par exemple :

- des charpentes et ossatures métalliques, de la chaudronnerie classique et mécano-soudée pour centrales nucléaires et thermiques;
- des matériels de manutention;
- des grosses tuyauteries, des réservoirs, des silos;
- des chaudières à vapeur "Durray" d'une capacité allant de 1 à 15 tonnes de vapeur/heure;
- des filtres verticaux automatisés pour la séparation solide-liquide;
- des bogies à deux essieux et des bogies à trois essieux pour charges lourdes, conçus et mis au point par la société;

# ABT dans le créneau ferroviaire



- des wagons pour réseaux ferroviaires ou services intérieurs des usines;
- des ponts et des viaducs, comme les viaducs de Remouchamps, de Charleroi, de Lixhe, du Croupet des Moulins, les ponts de Aalter, Haccourt, Hermalle-sous-Argenteau, Marexhe, la passerelle de Fleurus;
- des équipements de voies hydrauliques, tels que portes d'écluses ou vannes à papillon.

ABT ne travaille pas "sur catalogue": chaque travail est le fruit d'une commande, par une grande entreprise des secteurs public et privé. Les photos que nous mon-

trons ici présentent des matériels construits pour Sidmar, les centrales nucléaires, la Sabena, les pouvoirs publics et, bien entendu, le chemin de fer. Dans le club des clients d'ABT, nous pouvons encore citer Tractonel, Electrobrel, le Canal Maritime de Bruxelles, Cockerill Mechanical Industries, Boël, Solvay, des cimenteries, des sucreries, etc.

De l'avis même de Monsieur Preud'homme, administrateur-directeur général, il faut progresser ou s'attendre au pire. Progresser, c'est bien entendu intégrer dans les productions actuelles des technologies qui donnent à ABT un avantage réel sur ses concurrents. Cela fait d'autant moins de doute que la part de capital public de la société avait été investie pour sauver les ateliers du Thiriau mis en difficulté par un retard d'actualisation de leur outil et de leur offre.

Mais la démarche n'est pas facile. Souvent, ABT travaille sur commande de bureaux d'études extérieurs. Son propre bureau d'études a déjà fort à faire pour adapter la production aux exigences des cahiers de charges et ne peut probablement pas entamer, toutes affaires cessantes, des recherches parties de rien dans des directions encore inexplorées à son niveau. Aussi la société a-t-elle, pour remporter le marché ouvert par la SNCB, conclu une association momentanée avec la firme allemande Gottwald, qui avait une bonne maîtrise des engins de levage modernes mais

peu d'expérience dans le domaine ferroviaire appliqué au réseau de la SNCB. La réunion des spécialisations a débouché sur une offre idéale, qui a satisfait la SNCB sur le plan technique et dans le domaine financier.

Les deux grues de relèvement livrées en septembre répondent étroitement aux exigences du cahier des charges et dépassent parfois les normes imposées du point de vue de la sécurité, sur le plan de l'ergonomie et dans le domaine de l'électronique. Pour tout dire, l'association ABT - Gottwald a pu optimiser les diverses caractéristiques et livrer un type d'engin qui apparaît aujourd'hui comme le meilleur au monde dans sa catégorie.

Lors de la présentation aux autorités et à la presse, les deux grues, parfaitement synchronisées, ont déplacé une locomotive de 85 tonnes, exercice délicat s'il en est, car il faut viser juste au moment de reposer l'engin sur rail. La précision et la maniabilité de ces engins nouveaux ont été confirmées par la démonstration du déplacement - par une seule grue cette fois - d'un wagon Sap, de grande longueur, doté de bogies à trois essieux du type B3-25 conçus et réalisés par ABT. Notre encadré donne aux intéressés la carte d'identité de ces engins de relèvement.

ABT n'a pas refermé le créneau ferroviaire en livrant ces deux grues. On ne rompt pas ainsi avec une tradition et une expérience presque centenaires. La société a







sur le métier la construction de bogies à 2 essieux pour véhicules à voyageurs ainsi que 6 wagons poches-torpilles dont Cockerill-Sambre se servira pour l'acheminement de fonte en fusion entre haut-fourneau et aciérie.

Les bogies à trois essieux du type B3-25 (114 unités réalisées pour la SNCB) équipent des wagons plats à grande capacité, pour le transport de brames et de lingots entre les usines sidérurgiques. Chaque essieu peut recevoir 25 tonnes de charge, ce qui donne au wagon une limite de capacité de 150 tonnes brutes au rail. La spécificité de ce bogie B3 est d'assurer une constante répartition de la charge sur chaque essieu. Il est bon de préciser ici qu'ABT poursuit le développement de ce bogie tant au point de vue études qu'essais: certains réseaux étrangers y apportent un vif intérêt.

Des bogies à deux essieux, du type Y36, plus complexes, équiperont les voitures à double étage, que les ateliers de BN livreront à la SNCB à partir de 1985. Cent

trente bogies de ce type sont commandés, et une deuxième tranche de cent trente devrait être inscrite ultérieurement au carnet de commandes.

ABT entame aussi, sur base de plans fournis par un bureau d'études de Creusot-Loire, la construction de six-wagons poches-torpilles destinés au transport de fonte en fusion dans un revêtement de 79 tonnes de matières réfractaires. Six wagons, ce n'est pas la série, de sorte qu'ABT pouvait envisager d'honorer un tel engagement (ce ne serait pas le cas pour des séries importantes: ABT serait alors handicapé par la longueur insuffisante de ses ateliers). Chaque unité construite fournira plusieurs milliers d'heures de travail, et l'on peut considérer que la dernière livrée achèvera une année entière de construction. Ces wagons de 341 tonnes sur rails rouleront sur quatre bogies de quatre essieux et transporteront 150 tonnes de fonte en fusion.

Et puis, ABT fabrique aussi des

sous-ensembles (portes et parois) qui seront utilisés par BREC de mars à décembre 1985, dans la construction de 250 wagons Hbis, wagons fermés à grandes ouvertures latérales et panneaux mobiles de calage intérieur.

Ce programme ferroviaire, qui pourrait s'allonger, s'ajoute aux autres fabrications dont nous avons parlé plus haut. Cela signifie qu'ABT voit l'avenir avec une prudente sérénité. Certes, il faudrait pouvoir valoriser ce potentiel. Et par exemple placer sur le marché international des grues ferroviaires telles que la SNCB vient d'en acheter. Les réseaux ferroviaires européens en sont à renouveler leurs parcs de grues et la création de l'association ABT-Gottwald a incontestablement, sur le plan technique tout au moins, des atouts utilisables au-delà de nos frontières. N'oublions pas non plus les grues ferroviaires de petites capacités (dix fois moins puissantes) dont ABT avait fourni 13 exemplaires à la SNCB

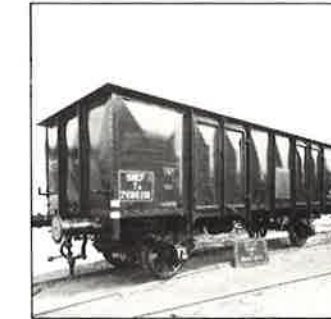
en 1980: il s'agit là aussi d'un matériel de haut de gamme.

Sans doute l'expérience d'association avec la firme de Düsseldorf va-t-elle encourager ABT à poursuivre dans l'application de technologies plus avancées. De son côté, le partenaire allemand, découvrant les potentialités du marché belge, vient d'ouvrir une succursale dans notre pays.

Ajoutant à ce progrès la célèbre "qualité belge", réputée dans le monde entier, et la recherche de prix très étudiés, ABT a de bonnes chances de franchir et de dépasser le cap du centenaire pour chacune de ses usines, c'est-à-dire les horizons 1993 et 99.

### RACCOURCI HISTORIQUE

**1893:** fondation des Usines de Braine-le-Comte, qui avaient, en 43 ans, porté trois dénominations successives: Manufacture Parmentier, Usines Eugène Rolin & Cie, puis Société Anonyme Internationale de Construction et d'Entreprise de Travaux Publics. **1936:** l'atelier "central", situé en ville, est démoli; 2 rues le remplacent dans le plan de Braine-le-Comte.



**1899:** fondation des Ateliers du Thiriau.

**1906:** expansion de ces ateliers qui se dotent d'un outillage puissant par la construction d'une grande fonderie de fonte.

**Après 40-45:** acquisition de nombreuses machines-outils modernes qui font de cet atelier de parachèvement l'un des mieux équipés du pays.

**1980:** constitution par la Région Wallonne et la SRIW des "Nouveaux ateliers du Thiriau".

**1983:** fusion des deux sociétés sous la dénomination Ateliers de Braine-le-Comte et Thiriau Réunis.

Capital: 300 millions de francs, dont 65% d'origine privée et 35% souscrits par l'Exécutif Régional Wallon et la SRIW.



## LES GRUES ABT - GOTTWALD

Les capacités de levage varient en fonction des portées de 5 m à 20 mètres et selon que la grue est calée ou non calée.

Contrepoids fixe: 20 tonnes  
Contrepoids mobile: 12 tonnes  
Compensateur d'inclinaison pour levage en courbe  
Manutention rapide du wagon-allonge sans déplacement de la caténaire  
Quatre bras de stabilisation articulés avec vérin de calage de 450 mm en course.

Motorisation Diesel hydraulique d'un essieu de chaque bogie. Translation en régime autonome: 14,4 km/h.  
Translation en remorquage: 100 km/h.  
Fonctionnement totalement autonome en chantier.  
Limiteur de couple automatique à micro-processeur, pour empêcher toute fausse manœuvre.  
Verrouillage de la flèche à l'horizontale et mise à la masse pour le travail sous caténaire.

<b>Wagon-grue</b>	
Longueur hors tout	10.600 mm
Longueur en position de travail (flèche rentrée)	13.300 mm
Hauteur en position convoi	4.220 mm
Largeur	3.100 mm
Rayon de courbe minimum	75 mètres
Base de callage:	
• Bras complètement sortis	5.500 x 5.500 mm
• Bras en positions intermédiaires	4.200 x 6.600 mm
	3.280 x 6.800 mm
• Bras rentrés	2.700 x 6.900 mm
Poids	123 tonnes

<b>Wagon-allonge</b>	
Longueur hors tout	9.500 mm
Longueur utile du plancher	8.240 mm
Largeur utile du plancher	2.784 mm
Poids avec accessoires	13,5 tonnes

<b>Capacités de levage</b>	
Nominales:	
1.000 KN à 6 m de portée	
630 KN à 8 m de portée	

