

Activités industrielles

Cet ouvrage ayant surtout un caractère historique, nous n'avons pas cru devoir faire un inventaire exhaustif des entreprises de notre ville.

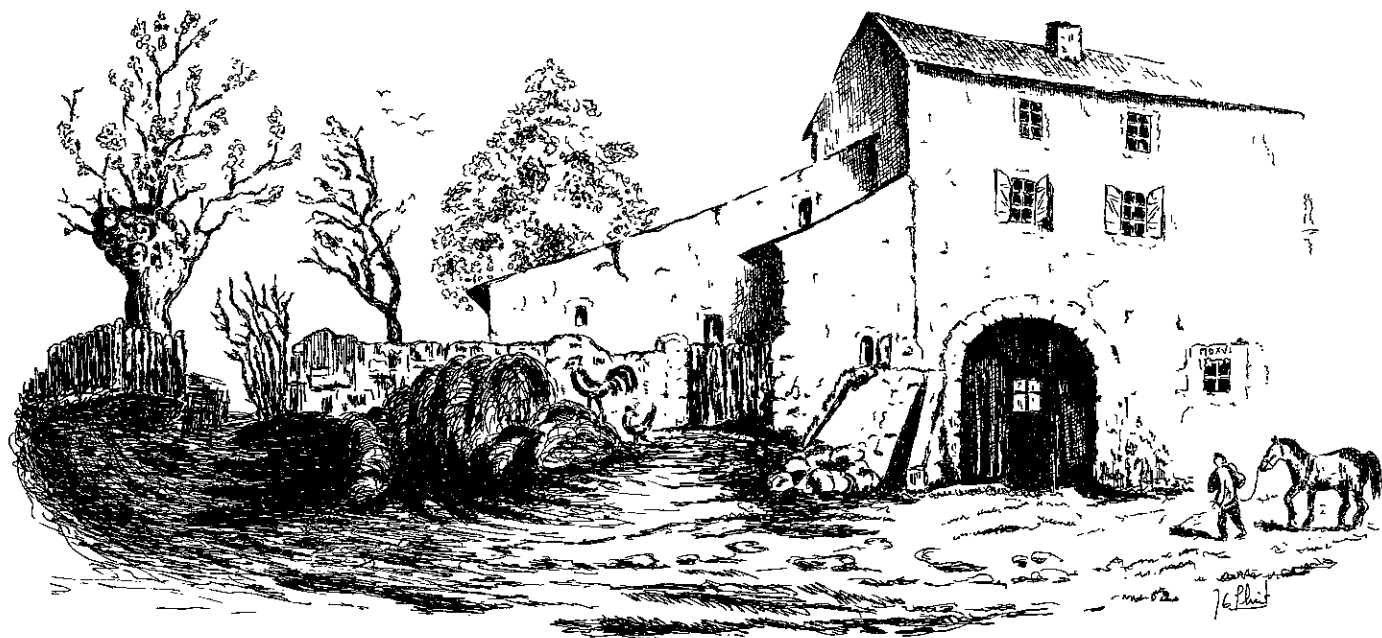
Nous nous contentons ici de ne parler que des plus anciennes ou de celles qui ont marqué plus particulièrement l'évolution de notre cité.

Nous n'en oublions pas pour autant les dernières nées qui constituent, ou ont constitué, néanmoins le tissu industriel et commercial de Florange telles que les entreprises : Calluud, Camisan, Bergantz, Solotra (transports) ; Schwartz (primeurs en gros) ; Saucosa (charcuterie) ; Someflor, Lemforder, S.L.C.A., Société des Ateliers de Florange, Euroalliages, Allied-Signal, Neolor (métallurgie) ; Sovitec (microbilles) ; Thuillier, Euro-imprim (imprimeries) ; Kaes, La Rose (boulangeries industrielles) ; Peugeot, Renault, Citroën aujourd'hui disparue (garages) ; Weber, Capon (hôtels) ; Station d'épuration GDF ; Compagnie générale des eaux ; etc.

Les moulins

Depuis des temps immémoriaux, Florange disposait de moulins installés au bord de la Fensch. Le plus ancien se trouvait au bas du village. Avant la Révolution de 1789, il était exploité par Jean Muller. Vers le milieu du XIX^e siècle, la famille Archen en devint propriétaire. Le moulin ferma ses portes en 1956 après avoir subi des transformations : actionné d'abord par une roue à aube, une turbine lui fut substituée peu après la Première Guerre mondiale.

Un second moulin, appelé «Moulin Rouge» se situait à Daspich. Il cessa de fonctionner à la fin de la Première Guerre mondiale. Après son rachat par la maison de Wendel en 1920, il fut transformé en entrepôt de marchandises. Il



*Moulin Archen.
Collection J.-C. Schmit
(d'après une lithographie ancienne).*

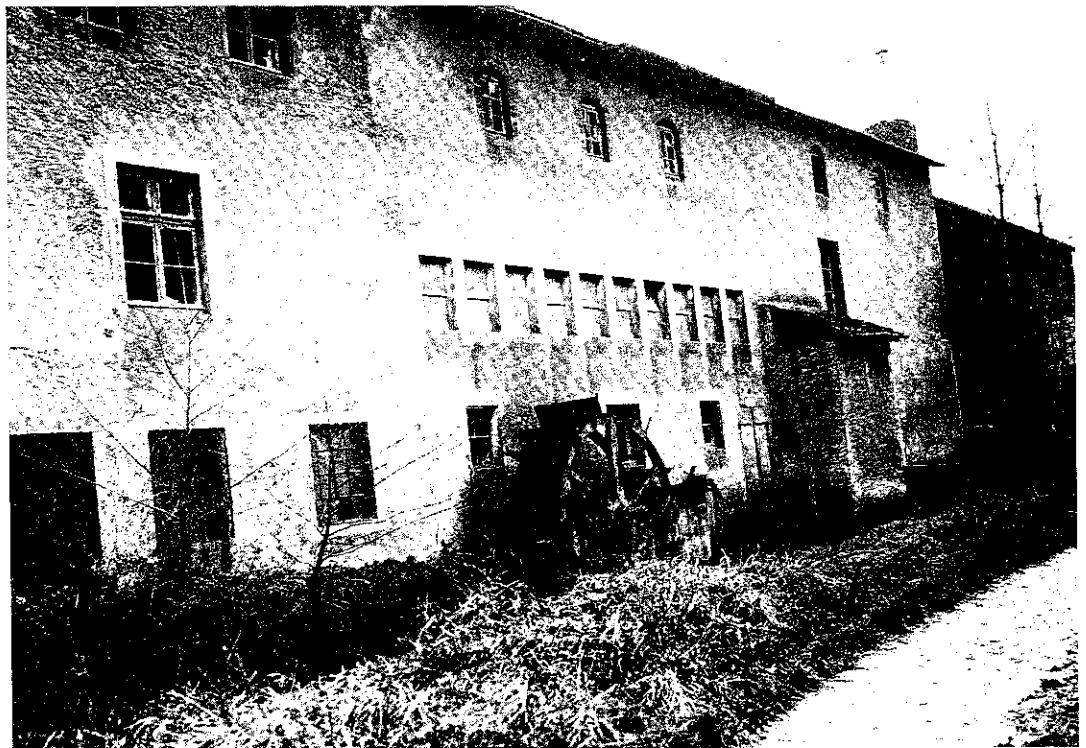
constitua alors le centre d'approvisionnement des magasins de détail des familles du personnel (Fensch et Orne).

Un troisième moulin à farine était implanté sur le ruisseau Kribsbach, à Ebange, à proximité des Acacias. Son origine remonte au début du XIX^e siècle. En effet, par ordonnance dressée au palais des Tuileries le 31 janvier 1821, le roi Louis XVIII «accorde la construction d'un moulin à deux tournants sur le ruisseau Kribsbach dans la commune d'Ebange en Moselle». Le propriétaire, Jean Muller, donna le nom de «Moulin-Saint-Pierre» à son établissement qui devint plus tard propriété de la famille Gauvillé de Metz. Il cessa son activité vers 1900 et sera transformé peu après en fabrique de pâtes.

La tannerie

Une des plus anciennes industries de Florange est sans conteste la tannerie. Située au bord de la Fensch, à proximité de la rue de l'Ancienne Tannerie, elle avait été créée par Jean-Baptiste Wonner. Celui-ci, après avoir effectué le tour de France de compagnon pour apprendre le métier de tanneur, participe aux campagnes d'Italie puis d'Egypte avec Bonaparte. Venu à Florange, il fonde un petit atelier de tanneur au bord de la Fensch, vers 1800. Après son mariage avec Anne-Madeleine Hym en 1803, il achète un terrain qu'il aménage en tannerie.

*L'ancienne tannerie.
Collection Mairie de Florange.*



Le tannage entièrement manuel était un travail pénible. Les peaux, après nettoyage, dépoilage et écharnage, étaient mises à macérer dans des fosses contenant de l'eau, additionnée d'écorce de chêne à différentes concentrations. Cette opération, à l'époque, pouvait durer plusieurs mois.

Il fallait ensuite laver, sécher et enfin trier les cuirs qui étaient vendus aux cordonniers, bourreliers et autres artisans selon leurs besoins. Quant à l'écorce, après usage, son tannin ayant disparu, elle était disposée dans des moules, pressée et séchée. Les briquettes ainsi obtenues étaient vendues pour le chauffage aux habitants de Florange.

Jean-Baptiste Wonner céda plus tard la tannerie à son fils Paul, né en 1811. Ce dernier transmit l'entreprise à ses deux fils : Jean-Eugène né en 1836 et Jean-Paul né en 1838.

Ceux-ci construisent de nouveaux bâtiments plus modernes à proximité de la rue de la Gare actuelle. En 1876, avec l'agrément de la municipalité qui leur cède 1 m² de terrain, ils font exécuter sur la Fensch le montage d'une roue hydraulique. Ce dernier perfectionnement permettra l'utilisation de nouvelles machines.

Plus tard, Eugène Wonner né en 1869, fils de Jean-Paul, reprend l'affaire familiale à son compte. N'ayant pas d'enfant, il arrête l'activité de tannerie en 1918. Il décédera en 1933.

La roue à aube avec son axe rouillé était encore visible dans les années quarante. Quant aux autres installations, elles furent démolies vers 1960, lorsque l'entreprise de récupération de métaux Bour s'établit dans ce lieu. Elles comportaient encore un vaste bâtiment de deux étages, construit sur un rez-de-chaussée en bordure de la Fensch ; il abritait dans sa partie basse quelques fosses en briques de cinq mètres sur quatre. Un autre bâtiment en ruines, qui servait de hangar, se situait en surélévation, près d'une cheminée fissurée. Enfin un hangar en bois, situé plus près du village, contenait les restes d'un quai pour le chargement et le déchargement des chariots.

Le chemin de fer public

C'est le 16 septembre 1851 que la ligne de chemin de fer Metz-Thionville fut ouverte au trafic ; elle était la première ligne de l'Est à relier Thionville à Paris. Venant d'Uckange, elle abordait notre commune par Ebange, puis continuait vers Thionville, séparant Daspich de Maison-Neuve. Sa construction avait été décidée par décret du 27 mars 1842, mais des rivalités locales, comme il s'en produit de nos jours, avaient retardé la mise en chantier.

Une seconde ligne, reliant Audun-le-Roman à Thionville, fut mise en service le 25 avril 1863 sous le nom de ligne des Ardennes. Venant de Hayange, elle longeait le bois de l'Etoile puis passait entre le village et la propriété de Bétange. Cette voie, comme celle de Metz, rejoignait la gare de Thionville située alors à Beauregard, sur la rive gauche de la Moselle.



*La gare de Florange entre les deux guerres.
Collection W. Portenseigne.*

Ce réseau, annexé par les Prussiens après la défaite, le 10 mai 1871, ne fut exploité par l'envahisseur que le 1^{er} août suivant. La gare actuelle de Thionville ne fut construite qu'en 1878, pour remplacer celle de Beauregard devenue trop exigüe. D'abord à voie unique, ces lignes furent mises à double voie à la fin du XIX^e siècle. Quant à celle de Thionville-Metz, elle fut mise à quatre voies en 1917 pour des raisons stratégiques. Ce réseau avait pris la dénomination de : «Kaiserliche General Direktion Der Eisenbahnen in Elsass Lothringen» (compagnie impériale des chemins de fer d'Alsace-Lorraine).

Pour faciliter la liaison Audun-le-Roman - Metz en évitant Thionville, un raccordement fut mis en service en novembre 1906 (appelé voie de la Courbe). C'est en 1883, à la demande des Florangeois désirant se rendre soit à Hayange, soit à Thionville, qu'une gare fut édifée près du passage à niveau de la route de Veymerange. Ce ne fut d'abord qu'une modeste halte marquant l'arrêt du train.

Le trafic ferroviaire ne cessait de s'intensifier en même temps que progressait l'industrialisation de la région. Il fut alors décidé d'implanter une gare de triage de wagons de marchandises, dès 1907, entre la gare de Florange et les abords de Gassion, en direction de Thionville.

Long de 2 100 mètres sur près de 16 hectares, un remblai de pierres et de crasses de hauts fourneaux y est aménagé. La construction d'un château d'eau, d'une réserve de charbon et d'un atelier où seront employés jusqu'à 30 personnes, va bientôt compléter l'installation. Le nombre de voies ira en augmentant pour atteindre le chiffre de 34.

Afin de loger le personnel, 11 petits immeubles comportant 30 logements seront édifés à proximité de la route de Veymerange : c'est la cité de la gare. Ils seront affectés aux responsables des installations et de l'entretien du matériel. Après la Première Guerre mondiale, le réseau est remis à l'autorité française qui reprend l'exploitation dès le 1^{er} décembre 1918 sous le nom de «Compagnie des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine». Cependant les trains continueront de rouler

à droite comme en Allemagne, pendant un certain temps. La gare de triage de Florange va devenir l'une des plus importantes de la région de l'Est.

A partir de 1938, suite à la nationalisation du chemin de fer, la Compagnie des Chemins de Fer d'Alsace-Lorraine deviendra SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer Français), comme les diverses autres compagnies.

Le conflit de 1939 donna une vocation stratégique à la gare de Florange, en raison de la proximité de la frontière. A partir de l'armistice de 1940, elle fut contrôlée et dirigée par les autorités allemandes de Trèves. Les installations firent l'objet de quelques bombardements aériens alliés qui causèrent peu de dégâts à Florange. La libération de septembre 1944 rendit à la France ces installations qu'il fallut remettre en état. Le trafic lui-même ne put reprendre que la paix retrouvée et le réseau rétabli. La gare de Thionville avait subi de très gros dégâts et le pont Sud de Thionville avait été détruit. Ce n'est qu'à partir de 1952 que les trains pourront à nouveau rouler normalement.

L'activité de Florange deviendra alors intense. L'effectif atteindra 198 cheminots, travaillant pour la plupart en 3 équipes de huit heures chacune. Quotidiennement 1 400 à 1 600 wagons de marchandises les plus diverses seront triés grâce à trois machines de manœuvre.

On vit arriver un personnel de tous les horizons de France, notamment du Sud et de l'Ouest. A l'intention des célibataires, un foyer fut édifié près de la gare de voyageurs, rue du Chemin de fer comme il se doit, et une cantine fonctionna quelque temps à leur intention. Les locomotives à vapeur destinées aux manœuvres furent bientôt remplacées par des locotracteurs diesel beaucoup plus fonctionnels.

La ligne Thionville-Valenciennes fut la première de notre région à être électrifiée : ce procédé nouveau datant de 1950 utilisait à grande échelle un courant alternatif à fréquence industrielle (50 Hz). Il permettait une grande facilité d'utilisation ; il supprimait les poussières, la fumée, et surtout la préparation fastidieuse des machines.

La mise en service du tronçon Audun-le-Roman - Thionville eut lieu le 23 juin 1955. Quant à la ligne Thionville-Metz, elle fut électrifiée un an plus tard. L'activité de la gare de triage de Florange demeura intense jusqu'en 1963, date à laquelle Woippy prit le relais pour une charge trois fois supérieure. Le trafic régresa inexorablement pour cesser en 1987. Les installations furent démontées peu à peu. Cette étendue présente actuellement l'aspect d'un immense terrain vague, où percent des herbes sauvages à travers l'ancien ballast. La gare de voyageurs, qui avait été déplacée de l'autre côté de la route de Veymerange, avait vu son activité diminuer à la fin des années cinquante, en raison du développement de la circulation automobile. Elle dut fermer ses portes dès le début des années soixante, pour insuffisance d'usagers, puis désaffectée. Un service de cars prit le relais. Quant aux habitations SNCF, elles furent cédées à la société des HLM de l'Est en 1977.

Le chemin de fer privé (Wendel-Sollac)

Au XIX^e siècle, avec l'essor de l'industrie du fer dans notre région, les transports ne cessèrent de se développer pour l'acheminement des matières premières et les livraisons de produits sidérurgiques. La voie d'eau, par la Moselle, avait connu un grand développement. Des embarcations de 25 mètres de long, 4 mètres de large, un mètre de tirant d'eau sont tractées par des chevaux le long de la berge. Elles assurent le transport des pondéreux, dont les combustibles provenant de Rhénanie et de Westphalie.

Un port avait été aménagé au bord du fleuve entre Maison-Neuve et la ferme Gassion. Depuis ce port, les marchandises étaient acheminées jusqu'à Hayange sur des chariots tirés par des attelages. Ce moyen de transport n'autorisait que de faibles tonnages et causait des dégâts aux chemins que l'on devait réparer en permanence, surtout l'hiver. Aussi en septembre 1841, la maison de Wendel demanda-t-elle l'autorisation de construire un «Railway», c'est-à-dire un chemin de fer, entre Hayange et la Moselle. Il faut dire que ce mode de transport existait déjà depuis 1823 en Angleterre. L'autorisation préfectorale arriva six mois plus tard et en cette fin de 1842, les travaux étaient terminés : il s'agissait d'une voie ferrée à traction animale de 1,13 m d'écartement, longue de 7 kilomètres.

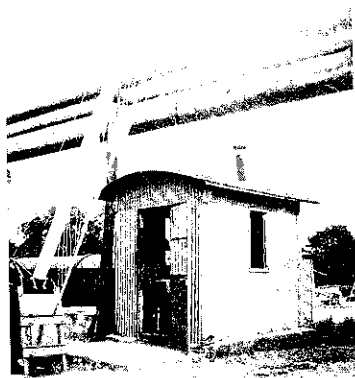
Ce «chemin de charrois» ne nécessitait ni clôture de ligne ni passage à niveau gardé. Si la vitesse de ce nouveau moyen de transport restait lente, elle permettait en revanche de tirer des wagons de 2 tonnes quel que soit le temps, ce qui était considérable, et cela sans détériorer le chemin.

Dès 1865, la largeur de voie passa à 1,44 m et l'utilisation de la machine à vapeur permit des transports beaucoup plus importants, pouvant circuler jusqu'à 18 km par heure. Par mesure de sécurité, le transport n'était effectué que de jour. Cette voie suivant la Fensch fut rapidement raccordée à la ligne Thionville-Metz ; il était dès lors facile de livrer les rails fabriqués à Hayange à partir de 1846 ; ces barres de 4,50 mètres, pesant 37,500 kg trouvaient leur place sur des wagons spéciaux.

Un projet de gare à Ebange avait été étudié mais en raison de son prix élevé, la maison de Wendel ne le réalisera qu'en 1896 ; cette gare, dès son origine, comportait sept voies avec embranchement au réseau public. Dès lors, les installations seront agrandies et modernisées en fonction des besoins. Un service de voyageurs fut bientôt établi pour le personnel des usines. On vit alors circuler, aux prises de postes, des wagons avec bancs de bois semblables à ceux utilisés par les services publics. Les quatre voitures de voyageurs de 1913, passeront à 8 en 1920 pour le transport de 1 000 abonnés. Pour ce service, des quais furent construits à Daspich, Serémange et Hayange puis à Bétange, Florange et Suzange. Le prix du transport du personnel par chemin de fer resta toujours modique.

L'activité industrielle se développant, une seconde voie est mise en place entre Hayange et la gare d'Ebange, tandis que des passages à niveau sont aménagés. La gare d'Ebange est équipée de grues à vapeur et la charge des wagons de marchandises est doublée pour atteindre 20 tonnes.

*Le garde-barrière,
avenue de Bétange
(chemin de fer de Wendel)
vers 1950.
Collection Marcel Hym.*



Le service de transport devient une véritable entreprise au sein des usines de Wendel. La seule gare d'Ebange emploie 150 personnes. Après la Première Guerre mondiale, le personnel est doté d'un uniforme avec casquette, ce qui lui donne une identité particulière.

Des périodes difficiles s'annoncent : la crise économique à partir de 1930 puis les événements sociaux de 1936 vont faire évoluer le chemin de fer comme beaucoup d'autres services. Apparaît alors un matériel puissant. Les locomotives de 40 à 50 t de 1914 sont remplacées en 1937 par des engins de 60 à 80 t, tandis que les wagons doublent leur capacité.

De même, le matériel de voie se transforme et réduit la peine des hommes d'équipe ; ceux-ci ont vu leur temps de travail hebdomadaire diminuer de 60 h en 1914 à 50 h en 1935 puis à 40 heures en juillet 1937, suite aux accords Matignon.

Les liaisons entre usines, avec le chemin de fer public, et le port d'Uckange se développent. Ceci permet le transbordement sur les péniches, dont quelques-unes sont encore à traction animale. Coke, houille, minerai, chaux, rails, poutrelles et tôles sont les principales marchandises transportées.

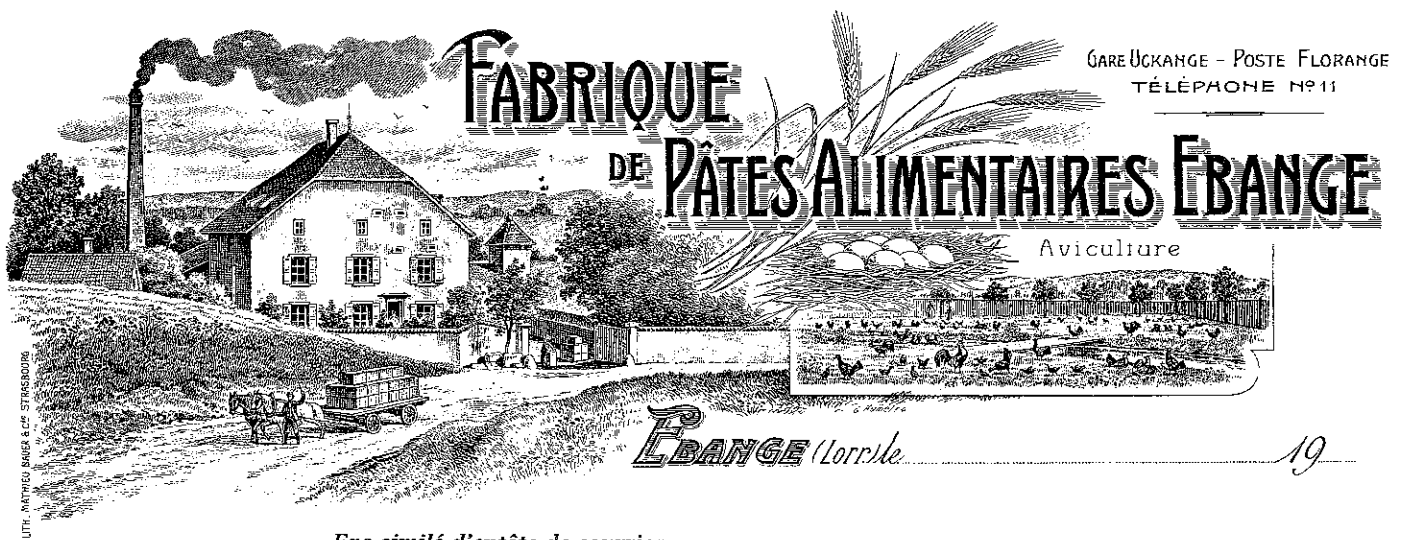
Durant l'occupation de 1940 à 1944, les installations sidérurgiques sont réquisitionnées par l'autorité allemande et deviennent les Hermann Göring Werke. A la Libération, le chemin de fer de Wendel n'est plus en état de fonctionner normalement : une grande partie du matériel est hors d'usage ou a été emporté vers l'Allemagne.

Devant une telle situation, il est indispensable d'acquérir un nouvel outil de travail. Quelques locomotives et wagons sont retrouvés Outre-Rhin. De nouveaux équipements font leur apparition sur le réseau : c'est l'époque des premières locomotives diesel et de wagons plus fonctionnels. Le personnel qualifié pour ces nouveaux matériels est difficile à recruter, vu le manque de logements.

Avec la création de Sollac, le transport ferroviaire des usines va être bouleversé même si, en principe, chacune des entreprises dispose de son propre réseau. Il sera nécessaire parfois d'utiliser les mêmes lignes. Pour satisfaire aux besoins, la gare d'Ebange devra être agrandie ; c'est pourquoi à partir de 1952 le nombre de voies est porté à 25. Aux deux millions de tonnes transportées par rail chaque année aux établissements de Wendel s'ajouteront les 1,6 million de tonnes de Sollac.

Les locomotives à vapeur disparaissent au fur et à mesure de leur vieillissement et bientôt ne circulent plus que des locotracteurs diesel. Le transport du personnel par chemin de fer est abandonné. La crise de la sidérurgie, avec ses restructurations, amène de profonds changements dans le transport ferroviaire des entreprises. Le réseau de Wendel est repris par Sollac en même temps que l'usine à fonte. Ces dernières années, le matériel a subi de nombreuses transformations : c'est ainsi qu'aiguillages, machines, passages à niveau sont commandés à distance.

Dans l'enceinte de la gare de triage d'Ebange, une partie est louée à la SNCF depuis 1932. Actuellement trois faisceaux de triage, totalisant 27 voies, permettent les raccordements et les échanges avec la SNCF.



Fac-similé d'entête de courrier.

La fabrique de pâtes Schiltz

Au début du siècle, Adolphe Schiltz est dessinateur au bureau technique de la maison de Wendel. Son oncle, épicier à Hayange, voit venir chez lui de nouveaux clients depuis 1897, date à laquelle les premiers immigrants d'Italie du Nord arrivent dans notre région. Ils sont de grands consommateurs de pâtes. Pour satisfaire la nouvelle clientèle, ces produits doivent être importés faute de fabrique à proximité.

Encouragé par son oncle, Adolphe Schiltz est bientôt convaincu qu'une production sur place est prometteuse. Le «Moulin-Saint-Pierre» à Ebange est à louer. Après conclusion d'un bail, le dessinateur abandonne le bureau et vient s'y établir en 1903. Du matériel est acheté et les installations sont transformées. Avec l'aide de personnes formées en Italie, compétentes dans la fabrication des pâtes, il en commence la production : c'est le succès auprès de la communauté italienne. L'entreprise devenant prospère, M. Adolphe Schiltz achète la propriété en 1905. Hélas en 1907, dans la nuit du 16 au 17 novembre, un incendie détruit l'ancien moulin, dont l'intérieur était entièrement en bois. Un bâtiment en dur, mieux adapté, est très vite reconstruit.

Les pâtes constituées d'un mélange de farine et de semoule de blé dur, sans œufs mais avec adjonction de safran pour la coloration, étaient de plus en plus demandées. Après la guerre 1914-1918, lorsque la Lorraine redevint française, la réglementation fut modifiée : la farine ordinaire disparut, remplacée par de la farine de blé dur exclusivement, provenant surtout d'Algérie.

A partir de 1926, M. Adolphe Schiltz fut secondé par son fils aîné, Georges, nouvellement diplômé d'une école d'ingénieurs des Arts et Métiers. Le premier assurait l'administration et la vente, le second la partie technique et la fabrication.

La production quotidienne variait de 800 à 2 500 kg selon qu'il s'agissait de nouilles, vermicelles, macaronis longs ou coupés, coquillettes. Une vingtaine d'employés, dont les trois quarts étaient des femmes, assuraient préparation, séchage, conditionnement et livraison. L'entreprise poursuivit sans relâche sa modernisation : une chaudière à vapeur remplaça la roue à aube en 1916. Dès 1919, des camions à bandage plein relayèrent les attelages de chevaux. Un plan d'eau d'un hectare compléta l'étang de 64 ares déjà existant. Une turbine hydraulique, installée en 1918 raccordée à une dynamo, puis plus tard à un alternateur, fut la source d'électricité jusqu'en 1934, date à laquelle la fabrique fut reliée au réseau public.

De nouvelles machines produisaient les pâtes qui étaient vendues jusqu'en Franche-Comté et en Champagne. Avec l'arrivée des Allemands en 1940, l'entreprise dut s'arrêter faute de matière première. L'occupant, sous la menace, obligea la fabrique à reprendre son activité après l'avoir réapprovisionnée en farine.

La production reprit en 1944, semblable à celle d'avant-guerre, fournissant les magasins de gros tel que «Fensch et Orne» (magasin de Wendel), les hôpitaux, les cantines et pour une faible part les magasins de détail. 1956 vit la fin de son fondateur. Son fils Georges assura seul toutes les responsabilités. La concurrence était devenue très vive. Il était difficile de lutter contre des sociétés de taille nationale. Malgré les efforts, la fabrique dut arrêter sa production en 1972, alors que deux hommes et six femmes constituaient encore le personnel.

Ce fut la fin des pâtes «Napoli», une des activités industrielles de Florange pendant 69 ans. M. Georges Schiltz devait décéder en 1985, à l'âge de 81 ans. Le petit-fils du fondateur transforma l'entreprise du Moulin-Saint-Pierre en négoce de produits céréaliers.

Weimerskirch, bois industriels d'Alsace-Lorraine (BIAL)

Monsieur François Weimerskirch, originaire du Luxembourg, était employé à la mine d'Algrange en qualité de charron. Travaillant à la confection de manches d'outils, dont on se servait alors abondamment, il fut sollicité par son directeur pour exercer l'activité à son propre compte. L'offre acceptée, François Weimerskirch fonda son entreprise en 1898. Il s'entoura de quelques compagnons après avoir fait l'acquisition, près de la gare d'Algrange, d'une petite scierie, et d'outils nécessaires.

Le marché de la mine lui offrant des débouchés restreints, il élargit sa clientèle aux artisans de la région. Un incendie ravagea ses installations en 1910. Désireux d'agrandir sa menuiserie et de diversifier son activité, il décida d'abandonner l'ancien site trop étroit et d'accès peu facile. Ses recherches l'amènèrent à Florange, au lieu-dit le «Breuil», à proximité de la gare. C'est là, sur un terrain d'environ 4 hectares, qu'il implanta sa nouvelle scierie en 1911. Les machines étaient alimentées par un groupe central électrique et une chaudière. Le combustible tout désigné provenait des déchets de bois de la scierie, le courant électrique n'étant pas encore distribué à Florange à cette époque.



Les Etablissements Weimerskirch.

5^e à partir de la gauche, Jean Bourg ; 6^e, François Weimerskirch ; 3^e, Stammler ; 1^{er}, Engel.

La société Bourg travaille pour Weimerskirch.

Collection E. Bourg.

En plus des ouvriers, l'entreprise eut bientôt ses propres équipes de bûche-rons. Un embranchement relia l'usine à la gare, ce qui permit de compléter les transports par chariots. A côté de la scierie et de l'atelier, on vit apparaître un chantier de confection de poteaux destinés aux lignes électriques et téléphoniques ainsi que de bois de mine. Les grumes (épicéa et sapin) provenaient des Vosges, du Luxembourg, de Belgique ou d'Allemagne.

Après le conflit de 1914-1918, un atelier de traverses de chemin de fer fut édifié, employant les meilleurs chênes. Les résineux résistant mal aux intempéries, François Weimerskirch, à la recherche de progrès technique, se dota d'une installation d'imprégnation de créosote. Ce procédé, appliqué tant aux poteaux qu'aux traverses, assurait une grande longévité.

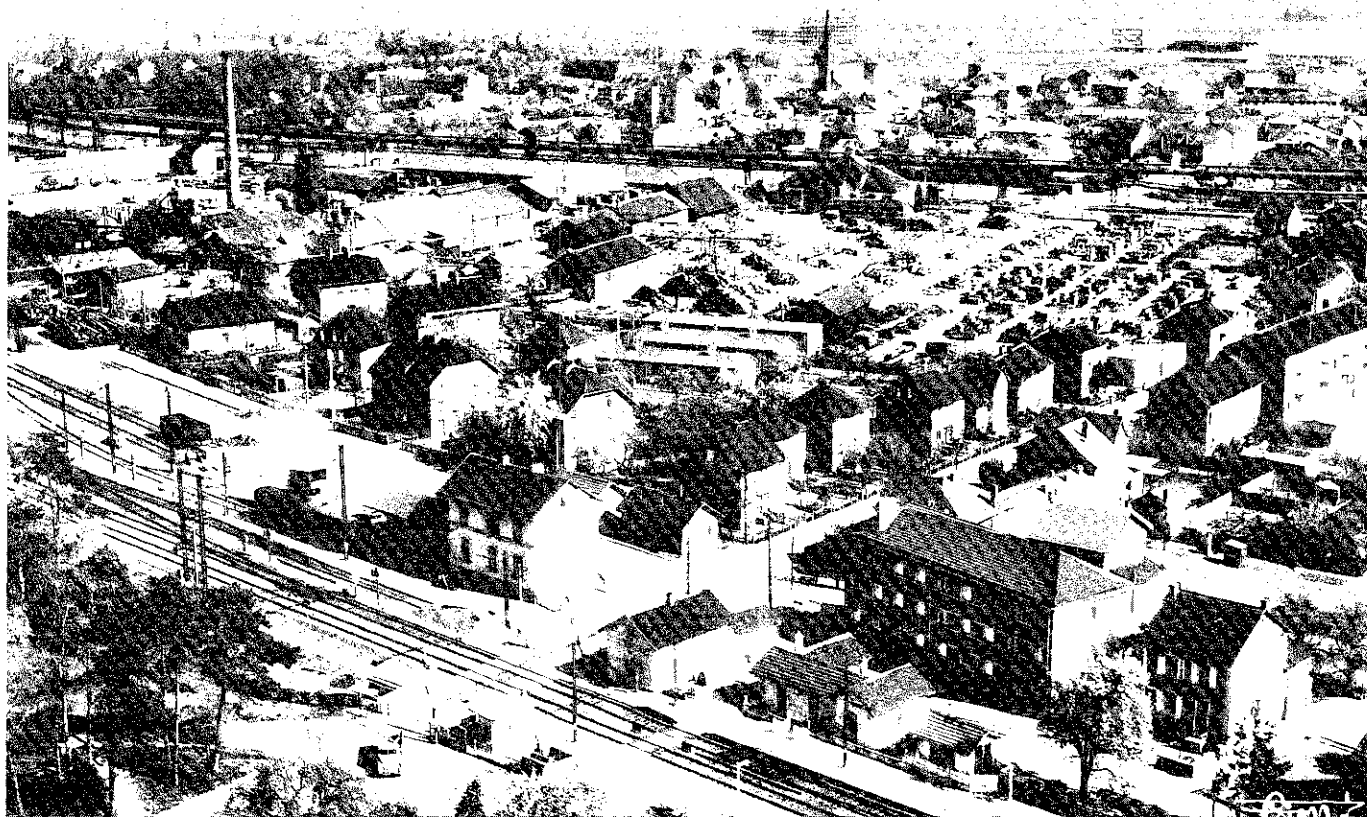
En 1936, en raison de la crise économique du moment, M. Weimerskirch fut contraint de modifier sa gestion commerciale et de rechercher des capitaux extérieurs. La famille de Mortemart (vieille famille française qui appartenait à la branche des Rochechouart originaire de la Marche dont les membres les plus connus sont Mme de Montespan et l'abbesse de Fontevault) vint alors s'associer pour 50 % à l'affaire, qui se transforma en s.à.r.l. et prit le nom de «Weimerskirch et Cie» ; cette nouvelle société comptait plus de 200 personnes. Les clients principaux étaient les mines de fer, la sidérurgie, les houillères de Lorraine ; l'exportation constituait une part non négligeable du chiffre d'affaires. L'entreprise poursuivit sa modernisation, l'électrification se généralisa avec le raccordement au réseau électrique public.

On voit bientôt apparaître des séchoirs et des installations pour la manutention. Des camions assurent également le transport interne, l'ancienne locomotive de manœuvres ne suffisant plus à la tâche. De petites unités de scierie sont implantées dans les ateliers, afin de faciliter la fabrication des caisses, bois industriels, parqueterie traditionnelle ou mosaïque. L'essor se confirme jusqu'en 1940. Après le conflit mondial, l'entreprise qui a maintenu son activité va connaître de nouveaux développements, en raison des besoins de la reconstruction.

A partir de 1951 apparaît un nouveau produit : la palette de manutention en bois. François Weimerskirch, pressentant son utilisation à grande échelle, va en commencer la fabrication ; pour s'en donner les moyens, il achète des terrains qui lui donneront un ensemble de près de 8 hectares. Une installation de scierie pour résineux est mise en place. Il se dote d'un parc de camions pour les approvisionnements et les livraisons.

Agé de 76 ans, François Weimerskirch décède en 1953. Josy Weimerskirch, son neveu, et Lucien Junk, son gendre, un ancien de la maison, assurent la gérance de l'usine. Les prévisions de l'ancien directeur se révèlent exactes ; la sidérurgie, et en particulier la Sollac vont constituer des débouchés importants : palettes, traverses et bois de calage. La production annuelle de traverses oscille entre 80 et 100 000 unités tandis que celle des palettes de manutention avoisine les 400 000. La parqueterie occupe une place de plus en plus importante avec le parquet de chêne.

*La gare de Florange, B.I.A.L.
On notera les grands bureaux de Sollac en construction.
Collection Lucien Arcade.*



L'effectif est porté à 240 personnes, puis bientôt à 270. La surface des bâtiments couvre 15 000 mètres carrés (1,5 hectares). Le marché des poteaux de bois qui ne cesse de diminuer provoquera l'arrêt de cette production vers 1960. En 1964, la famille de Mortemart, qui détenait la moitié du capital, renforce sa position pour arriver à plus de 90 %. Pour faire face à la demande de bois sous rails, la société fait l'acquisition d'une scierie pour bois feuillus. La menuiserie étend son champ d'action en collaborant avec la société de constructions métalliques Fillod pour l'aménagement intérieur de ses bâtiments. La loi de programmation créant les Collèges d'Enseignement Secondaire (C.E.S.) leur ouvrira un vaste marché à travers toute la France.

1970 voit la fin de la confection des manches d'outils qui a été à l'origine de l'entreprise. Des artisans aux charges faibles se sont en effet spécialisés dans cette fabrication, rendant la concurrence impossible. En 1968, Bial ouvre un magasin de produits pour bricolage à Thionville, en plus de celui de Florange. Ils seront bientôt suivis par ceux de l'hypermarché Géric et du centre commercial Cora de Metz. En 1976, une cellule commerciale est ouverte au centre Ferial de Fameck.

Les premières difficultés sont apparues dès 1975, avec la fermeture des mines et les restructurations de la sidérurgie. La rationalisation de l'activité se traduit par une diminution progressive du personnel. Les modernisations successives de l'appareil de production n'ont pas suffi à pallier la chute constante des marchés avec les clients industriels et les difficultés de la filière bois.

Pour conserver son activité industrielle, Bial est contraint, à partir de 1981, de mettre en œuvre un second plan de modernisation destiné à améliorer de façon sensible la productivité, seule solution face aux difficultés économiques. Cependant, ce plan ambitieux ne reçoit pas l'aval des partenaires financiers (banques et organismes de crédit) ; devant les difficultés de trésorerie grandissantes, la direction de l'entreprise, afin d'éviter la cessation de paiement, demande le bénéfice de la suspension provisoire des poursuites ; celle-ci lui est accordée le 22 juillet 1983 par le tribunal de Strasbourg.

Les plans de redressement et d'apurement du passif mis en place sont acceptés par le tribunal. Il s'agit d'un plan de redressement comportant : l'arrêt des secteurs industriels déficitaires, en particulier des scieries, la conservation des secteurs industriels, paletterie et bois sous rails, et le maintien des activités commerciales (négoce de Florange et Géric).

Ces mesures s'accompagnent malheureusement d'un important plan de licenciement.

A partir de 1984, grâce à l'arrêt des secteurs déficitaires, l'entreprise retrouve progressivement sa santé financière. De plus, la vente de son actif forestier lui permet de procéder à l'intégralité du remboursement du passif en trois ans.

Le tribunal de Strasbourg constate le respect du plan d'apurement et clôt la procédure le 23 mars 1987.

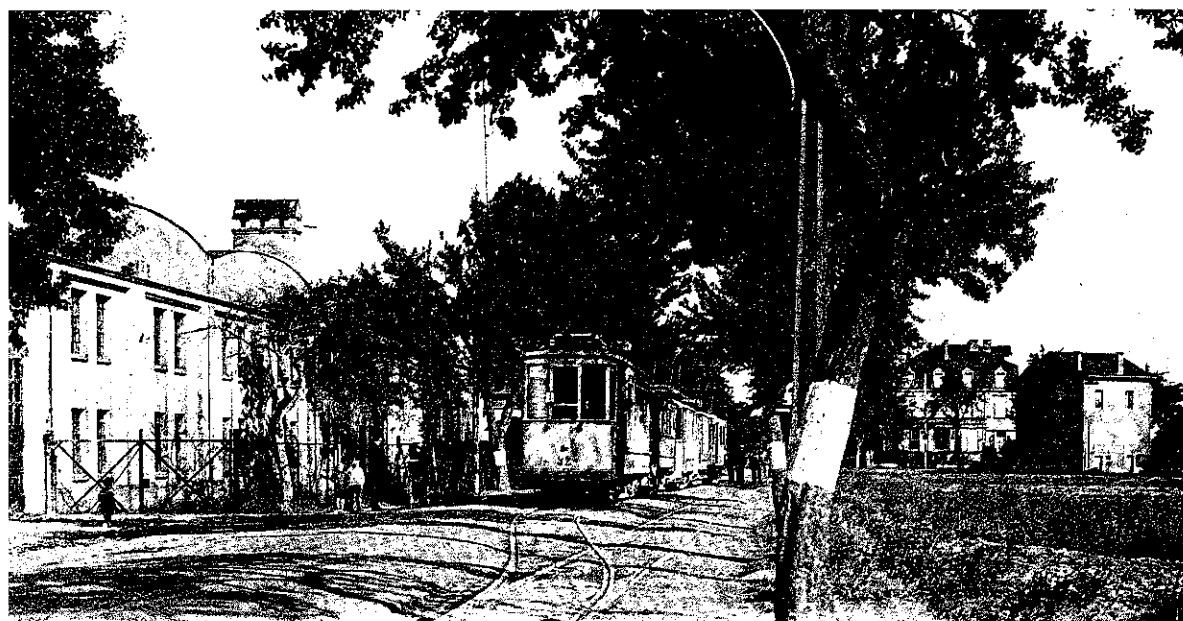
En 1989, le négoce assurait les trois quarts du chiffre d'affaires, le reste étant complété par le secteur de fabrication de palettes, traverses et divers. L'effectif dépasse à peine 50 personnes en 1990. La sidérurgie représente toujours une part importante des marchés de la société. La direction, à la tête de laquelle se trouve M. Debril, successeur de Josy Weimerskirch, consciente de la fragilité de ce secteur, étudie de nombreux dossiers ; elle essaie de diversifier encore davantage les activités dans les domaines industriels et commerciaux.

Trans-Fensch

A la fin du XIX^e siècle, une voie de chemin de fer desservait la vallée de la Fensch avec les gares de Fontoy, Knutange, Hayange, Florange et Thionville ; en raison de l'éloignement des centres des localités, elle était peu pratique. Neufchef, Serémange, Ranguieux et Fameck s'en trouvaient exclus. Aussi, un projet de tramway dans la vallée de la Fensch, reliant Fontoy à Thionville, fut-il envisagé dès 1899.

La société Vering et Waechter fut choisie pour étudier le principe et la réalisation de cette liaison. Une étude du nom de «Jeangelchen» (Le Petit Jean) proposait une liaison Yutz-Thionville-Beauregard. En 1903, des tracés de ligne furent proposés pour Thionville : le premier devait longer la Moselle tandis que le second traversait la ville.

Il restait à choisir le mode de traction. Après discussion, l'emploi de la locomotive à vapeur fut rejeté en raison du dégagement de poussières de charbon. On retint la traction hippomobile en attendant l'électricité. Vering-



*La centrale en 1950.
Collection Mairie de Florange.*



*Le tram en 1919. La cigarette à la bouche, Monsieur Eugène Holstein.
Collection Norbert Sins.*

Waechter proposa un essai à condensation de fumée, puis l'utilisation du coke, toujours sans succès.

Une autre étude avec traction électrique fut élaborée. Il s'agissait de relier Yutz à Fontoy, en passant par Thionville-Beauregard. Le département donna son accord à ce projet en 1905. On décida en 1909 des modalités de construction : la liaison se ferait de Yutz à Thionville, puis de Thionville à Algrange, avec antennes de Florange vers Fameck, et de Knutange vers Fontoy. Les travaux commencèrent bientôt.

En 1911 fut créé le «Réseau concédé des tramways de la vallée de la Fensch» par la Société lorraine des chemins de fer (Becker et Cie).

La première ligne Thionville-Yutz, avec embranchement vers la gare de Thionville, fut mise en service au mois de mai 1912. Le second tronçon Thionville-Algrange, avec les liaisons Fameck et Fontoy, fut exploité deux mois plus tard. Dès le début, ce nouveau moyen de transport eut un immense succès. Le jour de l'inauguration, un service gratuit fut proposé. Il a été rapporté que des personnes d'un certain âge, habitant Fontoy, profitèrent de l'occasion pour effectuer leur première visite à Thionville.

Le voyage Thionville-Algrange, de 18 km, s'effectuait en 75 minutes, à la vitesse de 18 km/h en agglomération et 36 km/h en rase campagne. 150 350 personnes empruntèrent le tramway durant le premier mois. Au cours de la

première année pleine, en 1913, les tramways transportèrent 3 561 276 voyageurs et parcoururent 1 059 767 kilomètres.

A l'issue de la Première Guerre mondiale, l'entreprise fut mise sous séquestre. La Société d'électricité et de gaz de Basse-Moselle reprit l'exploitation à son compte en avril 1920.

Le succès de ce mode de transport ne cessa de se développer jusqu'en 1930. Cette année-là, on enregistre un trafic de 6 511 169 voyageurs pour 1 315 009 km parcourus. Le parc comprenait alors 24 tramways (motrices) et 14 remorques. L'effectif était de 140 agents. Une ligne reliant Hayange à Neufchef fut construite en 1931. Le trafic demeura constant jusqu'en 1940.

A l'arrivée des Allemands en juin 1940, les lignes de tramways cessèrent de fonctionner pour ne reprendre qu'en novembre, sous l'autorité allemande. Le trafic se poursuivit jusqu'au début septembre 1944, peu de jours avant la libération.

Après le départ de l'occupant le 18 septembre, la Société d'électricité et de gaz de Basse-Moselle reprit l'exploitation du réseau. Rapidement, le rythme d'avant-guerre est atteint puisque 7 123 176 voyageurs sont transportés en 1946.

Les temps ont changé. Dès 1946 des autobus desserviront la ligne Thionville-Basse-Yutz, en remplacement des tramways. Ce tronçon était en effet devenu inutilisable du fait de la guerre. Ce nouveau moyen de transport, plus souple et plus rapide, allait prendre la relève.

En 1948, la ligne Fontoy-Knutange-Hayange fut assurée par des autobus. La nationalisation de la Société d'électricité et de gaz de Basse-Moselle, devenue «Electricité de France», comme beaucoup d'autres compagnies de distribution d'énergie, provoqua de nombreux changements.

En 1951, on vit la création de la Compagnie des transports en commun de la vallée de la Fensch. Cette société anonyme fut régie par les différentes communes desservies, qui détenaient les trois quarts du capital social ; des actionnaires privés se partageaient le reste. Le sigle «Trans-Fensch» faisait son apparition. Les tramways disparurent peu à peu et le dernier fit son ultime voyage le 22 septembre 1952. 30 autobus constituaient le parc des nouveaux véhicules.

Pendant 40 ans, jusqu'à 33 motrices, 14 remorques et un tracteur de service avaient circulé. Ce réseau à voie métrique de près de 30 km était cependant d'exploitation difficile. A voie unique avec des échangeurs, il suivait les chaussées souvent étroites, encombrées et parfois dangereuses.

Ce transport avait permis de désenclaver la vallée de la Fensch et les villages plus éloignés. Il avait été source d'agrément de toute une population, mais aussi hélas d'accidents, peu nombreux, il est vrai, qui avaient endeuillé notre vallée. Le plus grave s'était produit à Terville le jeudi 9 février 1928 à 18 heures, à hauteur du passage à niveau de la voie minière de Metzange : cet accident, dû à un train de mine dont un wagon s'était détaché, avait coûté la vie à 21 personnes dont 18 furent tuées sur le coup. Le second accident grave s'était produit en 1932 dans la descente de Neufchef, au pont de la mine, à la suite d'une rupture de freins ; cette fois-là, on déplora 3 morts et une vingtaine de blessés.

Avec le changement de moyen de transport, «La Centrale» qui abritait la direction et l'administration de l'entreprise, transforma ses ateliers. Ceux-ci durent s'adapter à l'entretien automobile, en même temps que disparaissait l'ancienne centrale électrique (d'où le nom de ce quartier de Florange).

En raison du développement industriel de la région et en particulier avec la création de Sollac, nous assistons à une augmentation considérable de la population. La nouvelle société de transport dut étendre son réseau. Le parc d'autobus passa à 53 unités et le nombre annuel de voyageurs atteignit 10 000 000.

En 1932-1933, la Société des transports de Basse-Moselle (S.T.B.M.) assurait déjà des liaisons par autobus avec Ottange, Ranguieux, Beuvange-sous-Saint-Michel. Celles-ci complétaient le réseau et permettaient aux ouvriers de ces localités de se rendre aisément dans la vallée de la Fensch.

En 1953 Trans-Fensch créait une filiale, la Société auxiliaire des transports de la vallée de la Fensch (SAT). Son activité s'étendait aux services particuliers comme le transport du personnel des usines, des écoliers, et aux déplacements occasionnels. Cette filiale prit un essor considérable puisqu'en 1961, avec 35 autocars, elle transporta 2 507 558 voyageurs.

Pourtant le succès de ces deux sociétés devait s'estomper peu à peu avec le développement de l'automobile. Une rationalisation s'imposa. Des véhicules plus nombreux et plus modernes furent mis en service, des itinéraires nouveaux desservis. Devant les difficultés, la SAT disparut et en 1989 une filiale de tourisme «Euromoselle» vint diversifier l'activité de Trans-Fensch en grand tourisme.

Cochery

L'histoire de l'entreprise Albert Cochery mérite d'être contée en raison de son destin exceptionnel.

Albert Cochery, né en 1898 dans le Nord, travaille dans les laboratoires de chimie des «Forges et Aciéries du Nord et de l'Est» à Valenciennes dont il devient adjoint au responsable. Il y acquiert une connaissance approfondie du goudron de houille et du laitier de hauts fourneaux, sous-produits des industries minières et sidérurgiques. Il entrevoit alors l'immense champ d'application que représentent ces deux produits : la circulation automobile est en plein développement et les besoins en routes sont considérables.

Albert Cochery fonde sa propre société au capital de 210 000 F avec 3 actionnaires le 5 juin 1926. C'est à Ebange, dans notre commune, que s'implante le premier siège social de la «Société Albert Cochery et Cie» au sous-titre : Société française des goudrons pour la route. L'entreprise a pour objet la fabrication et la vente de goudrons routiers et de tarmacadam ; des bureaux et une distillerie de goudron s'implantent non loin de Maison-Neuve, en direction d'Uckange.

Dix huit mois après sa fondation, de nouveaux actionnaires portent le capital à 360 000 F. La s.à.r.l. du début devient une société anonyme dont le capital est

bientôt porté à 2 000 000 de francs. Les approvisionnements de la distillerie d'Ebange proviennent des cokeries de la région.

La nouvelle société conclut en 1928 son premier contrat important avec la direction des routes du Ministère des travaux publics : il s'agit de fournitures de goudron pour route à l'échelle nationale. La même année, Albert Cochery signe une convention avec la Compagnie du gaz de Mulhouse, pour l'implantation d'une usine de distillation de goudron dans cette ville. Une autre convention avec la Compagnie générale du gaz permet la construction de deux nouvelles distilleries de goudron, l'une à Tours, l'autre à Périgueux.

En 1930, la «Compagnie continentale du gaz», propriétaire dans l'Est de la France de diverses usines à gaz dont celle de Nancy, entre à son tour dans le groupe. Le capital social, par d'autres participations, va atteindre 8 000 000 de francs. La progression rapide du groupe continue sur sa lancée en incorporant en 1938 la «Compagnie du Bourbonnais» et la «Compagnie française d'éclairage et de chauffage par le gaz et l'électricité».

Enfin en 1941, par addition de la «Société lyonnaise des eaux et de l'éclairage» et des «Compagnies réunies de gaz et d'électricité», le capital est porté à 20 millions puis 30 millions de francs.

Parallèlement au développement des usines de distillation de goudron, les entreprises A. Cochery réalisaient dès leur origine un programme de production de tarmacadam de laitier. Pour faire face aux besoins, Albert Cochery se liait en 1931 avec de Wendel et la Société Pont-à-Mousson. Il en était résulté une usine de concassage de laitier et de fabrication de tarmacadam à Jœuf.

A la Libération, il faut remettre notre réseau routier en état. Les besoins considérables en matériaux poussent le groupe A. Cochery à créer de nouvelles filiales. Sexlal (Société d'exploitation des laitiers de Longwy) trouve là son origine en 1946, avec le tandem usine de concassage et fabrication de macadam à Mont-Saint-Martin. Cette dernière se fait avec la participation de la Société des aciéries de Longwy.

En 1948 la société Cochery devient le principal actionnaire de la société Rol Lister, propriétaire des usines de Terville, Knutange, Longwy et Isbergues (Pas-de-Calais). Avec ses sept usines, elle devient l'un des principaux fournisseurs d'enrobés de l'Est.

Albert Cochery entreprend le traitement secondaire des sous-produits du goudron. A cet effet, il implante à Ebange, près de la distillerie de goudron, un atelier de fabrication d'anhydride phtalique, assurant la transformation de la naphtaline brute des usines de la société. En plus des activités industrielles, un département «travaux routiers» avait été mis en place.

Le fondateur de l'entreprise assura son rôle d'animateur jusqu'en 1969. Il avait su prévoir le développement des transports par route et les besoins qui en découlaient. Il avait compris dès l'origine que s'associer à des partenaires sûrs pouvait permettre un grand développement. Les occasions avaient grandement servi son esprit d'initiative. Agé de 71 ans, il laissa à ses successeurs le soin de continuer son œuvre.

Il décédera le 31 décembre 1982. Des changements dans cet immense groupe Cochery entraîneront la disparition, en 1976, de l'usine de distillation de goudron et de l'atelier de fabrication d'anhydride phtalique d'Ebange. A sa place, le chantier d'exécution de travaux routiers va se développer. Cette unité, avec son parc de matériel important et ses 180 employés, réalise tous les travaux de structure de route, depuis le terrassement jusqu'à la finition.

Le 29 juin 1985 le groupe Cochery s'associe à l'entreprise Bourdin et Chaussé, créée à Nantes en 1928 : ainsi se constituera le groupe Cochery-Bourdin-Chaussé avec plus de 90 centres de travaux en France ; il regroupe 7 000 personnes dont 500 cadres et 1 500 techniciens et agents de maîtrise. Les actionnaires principaux sont la Société générale d'entreprises (Compagnie de Saint-Gobain), la Compagnie générale des eaux et Elf France. Le groupe lui-même intervient dans 109 filiales en France et à l'étranger.

C.M. Fillod

La Société de construction métallique fut créée le 1^{er} octobre 1929 par l'ingénieur Ferdinand Fillod. L'entreprise, dont le but était de construire des habitations individuelles en tôle d'acier, s'installa rue d'Alsace à Florange, à proximité des ateliers Decauville.

Les premiers exemplaires construits étaient des maisons cubiques sans étage que l'on disposait sur des socles de béton, (telles que celles que l'on peut voir encore cité Fillod). Les ateliers, qui occupaient une trentaine de personnes à l'origine, virent leur effectif passer à 40 puis bientôt à 80 personnes.

Très vite Fillod eut le souci de diversifier ses fabrications. C'est pourquoi à partir de 1935, on vit apparaître des bâtiments à parois inclinées, modulables grâce à des panneaux standards, qui s'adaptaient aux usages les plus divers. A cette époque une construction originale vit le jour : Fillod conçut et réalisa une église à parois en tôle d'acier à Crusnes, en Meurthe-et-Moselle, qui fut restaurée en 1990.

Avec la défaite de 1940, l'entreprise réquisitionnée par les Allemands fut transformée en usine d'armement. La paix revenue, l'usine Fillod dut être remise en état de marche par l'achat de nouveaux matériels. Avec un apport de capital, de Wendel entra dans l'entreprise. Celle-ci put reprendre son activité en octobre 1946. Les modèles de bâtiments fabriqués avant 1940 furent reconduits, dont celui à parois inclinées. La demande importante d'après-guerre donna un élan considérable à la société. L'effectif, de 60 personnes du redémarrage, devait atteindre 500 en 1957.

Lors de l'arrêt des ateliers Decauville en 1952, Fillod reprit les locaux restés vacants. La société Marine-Wendel d'Homécourt vint bientôt renforcer le capital de l'entreprise. La production s'intensifia pour faire face aux besoins nouveaux en direction des cinq continents : ces constructions se retrouvaient aussi bien dans les déserts surchauffés du Moyen-Orient, dans les étendues glacées de terre Adélie que dans nos cités (cantines, classes mobiles, chapelles de la Vallée, Oury, Saint-Nicolas-en-Forêt, Guénange aujourd'hui disparues). Ces bâtiments étaient

en effet installés avec leur isolation de laine de verre, sanitaire, chauffage ou climatiseurs. De même, de nombreux bâtiments de ce type furent livrés à l'armée pendant les opérations d'Algérie.

Toujours par souci de diversifier, une nouvelle fabrication fut commercialisée en 1959 : il s'agissait cette fois de locaux à parois droites de type «Alfi». De forme cubique et sans étage, ils convenaient pour les usages courants : habitations, garages, etc. Certains furent même utilisés pour des mairies, bureaux de postes, voire des hôpitaux. Avec l'allongement de la scolarité, un marché nouveau s'ouvrait ; c'est pourquoi Fillod mit au point et commercialisa des édifices à plusieurs étages. Ce type de construction se fit en collaboration avec la société Weimerskirch qui assurait la finition intérieure.

Le développement de l'entreprise nécessita un personnel de plus en plus nombreux puisqu'il atteignit avec les équipes de montage, près de 1 100 employés. Quant à l'usine de Florange, elle comptait 600 personnes. Des difficultés apparurent en 1973. Les polémiques à la suite de l'incendie du C.E.S. Edouard Pailleron, dans la région parisienne, contribuèrent pour une part à cette crise. L'effectif dut être ramené à 312 personnes.

Un nouveau départ est pris en 1975 avec la construction d'hôtels «haut de gamme» en Egypte, Hongrie, URSS et USA. L'un d'eux compte jusqu'à 18 étages. Parallèlement les ventes de baraques de chantier prennent un grand essor. Les effectifs vont alors augmenter en conséquence. Pour accroître son savoir-faire, Fillod va absorber de petites entreprises. Cette nouvelle structure augmente largement sa dimension avec 2 400 salariés.

Les ateliers de la rue d'Alsace, devenus trop exigus, seront complétés par une unité ultramoderne en 1983, dans la zone industrielle Sainte-Agathe, non loin de l'autoroute A 30. Ce bâtiment, équipé du chauffage solaire à isolation poussée, se voulait être la vitrine d'une entreprise à la pointe de la technique. L'essor trop rapide a cependant été mal maîtrisé ; un personnel insuffisamment qualifié est trop rapidement embauché. Dans ce contexte, des difficultés financières apparaissent à nouveau.

L'actionnaire principal, en l'occurrence Sacilor, ne fera pas l'effort nécessaire pour relever l'entreprise. Des mouvements sociaux importants éclatent. La société est en cessation de paiement, malgré un carnet de commandes suffisamment garni. La C.M. Fillod ne peut que décliner rapidement ; 1985 sera l'année fatale. L'arrêt définitif est prononcé le 28 février 1986. Les difficultés majeures seront de reclasser le personnel. Il faudra près de 2 années pour y parvenir.

Cette entreprise aura fonctionné pendant plus de 55 ans et aura contribué à faire connaître Florange dans le monde entier.

Les Tissus d'Essuyage Industriel (T.E.I.)

La société des Tissus d'Essuyage Industriel fut fondée en 1921 par M. Henri Levy, agent d'affaires à Thionville. Elle s'implanta route de Veymerange (rue de l'Etoile actuelle) à Florange. Sur ce site, à proximité de la gare, avait existé déjà au début du siècle une savonnerie appartenant à Auguste Hym.

En 1913 la société allemande Heinrich avait transformé les lieux devenus vacants en teinturerie de gros. Cette dernière avait utilisé pour la première fois dans l'Allemagne d'alors des solvants chlorés pour le dégraissage des chiffons dont elle faisait son activité. Deux cuves importantes ont rappelé longtemps cette époque.

Quelques années après la fin de la Première Guerre mondiale, Henri Levy y reprit une activité similaire. Il se proposait de dégraisser des chiffons souillés par le nettoyage des locomotives et des chaudières des usines sidérurgiques, afin de les réutiliser.

Une usine de tissage vient bientôt s'y adjoindre ; un atelier pourvu d'une quarantaine de métiers à tisser produisait torchons, essuie-mains, wassingues, ainsi que des torchons destinés à l'essuyage des machines. Tous ces produits subissaient un marquage spécifique au moment du tissage. Les trois premiers étaient diffusés aux hôtels, restaurants, cafés et collectivités par l'intermédiaire de représentants. Quant aux torchons d'essuyage pour machines, ils étaient livrés aux compagnies de chemin de fer, à la sidérurgie, aux mines, aux imprimeries et aux différentes industries mécaniques.

Avec cette double activité, les T.E.I. connurent un régime soutenu jusqu'en 1940. A l'arrivée des armées allemandes, l'usine de Florange fut mise à l'arrêt et la famille Levy se replia à Aubusson, dans la Creuse. Les ateliers de Florange furent mis sous séquestre par l'autorité occupante et travaillèrent durant toute l'annexion pour les Nazis.

Aussitôt après la libération, en 1944, M. Henri Levy revint à Florange et reprit possession de son entreprise. L'atelier de tissage n'était plus en état de fonctionnement : la plus grande partie des métiers avait été démontée et transportée en Allemagne. Seule la teinturerie avec ses cuves à solvants était restée intacte. Elle reprit rapidement son fonctionnement, afin d'assurer le nettoyage des tissus destinés aux chemins de fer et à l'industrie.

Le rythme d'avant-guerre fut rapidement atteint et même dépassé. Pour donner un aperçu, signalons qu'en 1950, 40 000 torchons étaient nettoyés chaque semaine pour la seule SNCF. En l'absence de machines, le tissage fut alors effectué par un sous-traitant de la région lyonnaise.

Au décès de M. Henri Levy, en 1951, un directeur fut engagé pour assurer la marche de l'entreprise, en attendant l'arrivée du petit fils Francis Ledermann en 1955, date à laquelle il termina ses études d'ingénieur.

A partir de 1955, le remplacement des locomotives à vapeur par des motrices électriques amena de nombreux changements au sein de la SNCF. L'entretien se trouva fondamentalement modifié. L'utilisation des chiffons de nettoyage par les mécaniciens, chauffeurs et personnels d'entretien, fut considérablement réduite. La perte commerciale pour les Tissus d'Essuyage Industriel fut alors très sensible.

Afin de maintenir une activité constante, la direction des T.E.I. entreprit l'entretien des vêtements de travail. Un service en assura le blanchissage ainsi que le raccommodage avec pose des boutons et des accessoires.

En quête d'innovation, Francis Ledermann introduisit l'usage des papiers industriels absorbants en remplacement des tissus. Ces nouveaux produits eurent un très gros succès. «Kleenex» et «Sopalin» furent diffusés par ses soins dans la sidérurgie, les houillères du bassin de Lorraine, les industries, les stations services, garages, etc.

Avec les années 75, le climat s'assombrit :

- la fermeture des mines et la crise de la sidérurgie réduiront les commandes,
- l'industrie papetière avec ses regroupements abaissera les marges bénéficiaires dans des proportions insoutenables,
- le déclin de l'industrie textile amènera des fermetures rendant difficiles les approvisionnements à prix compétitifs.

Le personnel constitué en majorité de femmes sera de moins en moins nombreux. Il passera de 50 à 30 employés. La société des Tissus d'Essuyage Industriel connaîtra des difficultés croissantes dans sa trésorerie. Elle devra fermer ses portes en 1981, après 60 années d'existence, entraînant le licenciement de 28 personnes. C'est était fini de la «Lumpenfabrik» (nom souvent entendu de la bouche des anciens Florangeois).

L'imprimerie Marchal

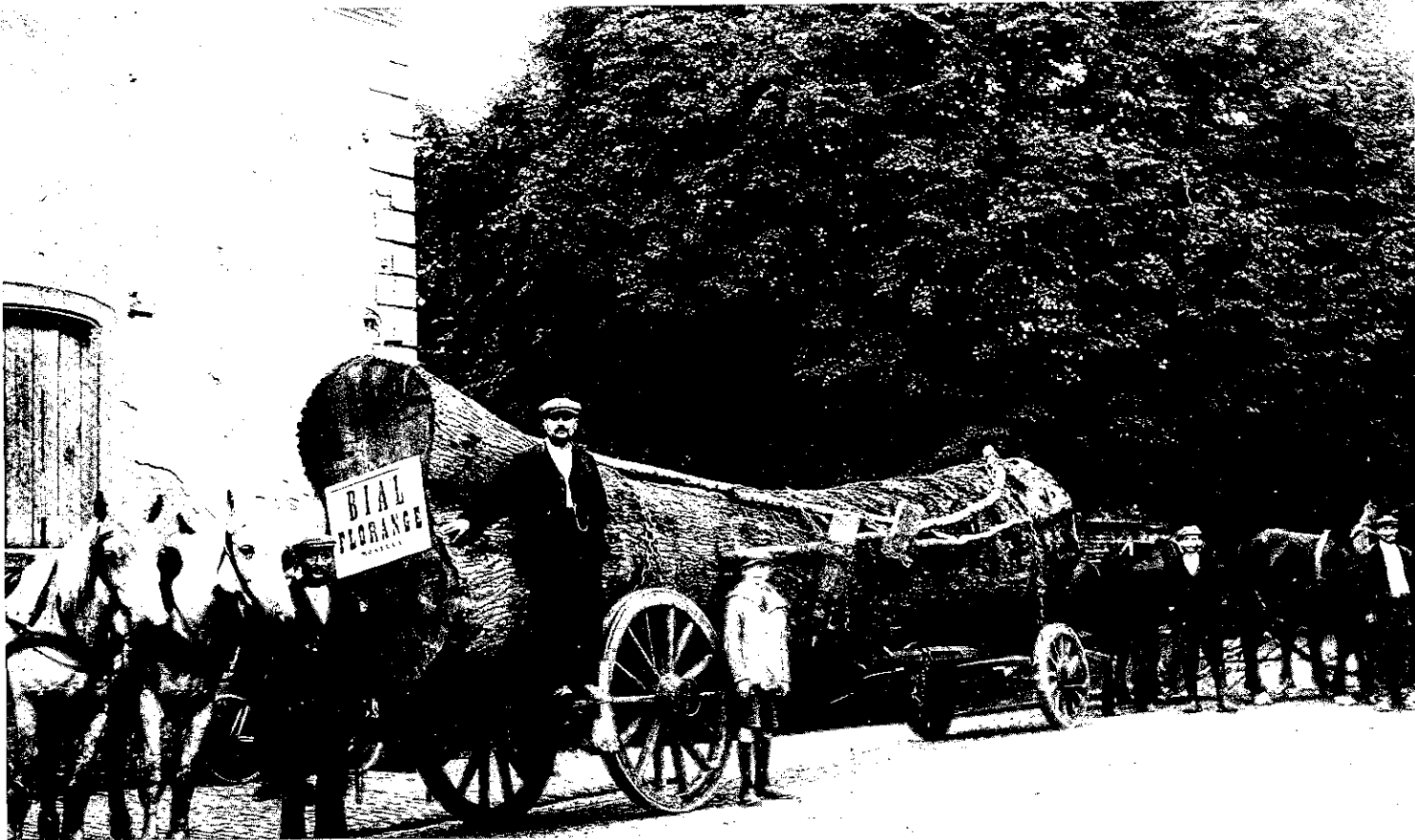
En 1928, M. Paul Marchal fonde une imprimerie au 22, rue Poincaré à Hayange. Ce modeste atelier imprime affiches, prospectus, cartes de visite, faire-part etc. Bientôt on y trouve l'impression de journaux locaux.

Pressentant le développement de la sidérurgie dans la vallée de la Fensch et désireux d'agrandir ses locaux, Paul Marchal installe un atelier à Florange en 1950 dans la Grand'Rue (la future rue de Verdun).

L'entreprise va prendre de l'extension et une cinquantaine de personnes y seront employées. L'activité de l'entreprise est axée en priorité sur les besoins en imprimés de la sidérurgie, et en particulier de Sollac. L'impression se fait sur des machines de type traditionnel «typo». A partir de 1970, les ateliers sont agrandis et modernisés. La surface atteint 1 000 m² et le procédé «offset» est appliqué.

La crise de la sidérurgie oblige l'imprimerie à rechercher une nouvelle clientèle. La modernisation des installations entraîne la suppression d'une vingtaine d'emplois. En 1977, Paul Marchal transmet la direction de son entreprise à son petit-fils Maurice Fagot. Retiré des affaires, Paul Marchal décède en 1979, à l'âge de 80 ans. L'imprimerie Marchal devait bientôt être mise sous syndic avec une succession de directeurs, sans jamais trouver de solution définitive aux difficultés.

En 1989 elle était rachetée par l'imprimerie Gérard Klopp de Thionville. A l'occasion du regroupement avec l'imprimerie Gérard Klopp, l'imprimerie Marchal a été transférée à Woippy, en juillet 1990, après quarante ans d'existence à Florange.



*Les Etablissements Bourg.
2^e à droite, Jean Bourg. Le débardage en 1922.
Collection E. Bourg.*

Les transports Bourg

En 1929, M. Jean Bourg fonde à Florange une petite entreprise de débardage forestier. Né à Carling en 1897, il avait débuté en 1920 dans la région de Saint-Avold. Ce difficile métier, utilisant voiture avec attelage de chevaux, consistait à évacuer des troncs d'arbre depuis le lieu d'abattage jusqu'à un endroit plus accessible hors de la forêt. Arrivées en bordure de route ou à une gare de chemin de fer, les grumes étaient transportées plus aisément jusqu'aux scieries. L'entreprise assurait alors une partie importante des transports de bois pour la société Weimerskirch.

Dès 1935, un camion équipé de roues à bandage plein vint compléter l'attelage. Après un arrêt en 1940-1941, l'affaire reprit ainsi jusqu'en 1945. C'est à partir de cette date que l'on assista à la modernisation du matériel de débardage : l'entreprise Bourg fit alors l'acquisition d'un tracteur à chenille et d'un camion tout terrain de l'armée américaine (GMC). Ceci contribua à la disparition de l'attelage dès l'année suivante. L'effectif passa de 3 à 5 salariés, ce qui permit d'œuvrer pour d'autres scieries de la région.

Le fils, Eugène Bourg, entre en 1947 aux côtés de son père dans l'entreprise familiale. Cette dernière prendra un nouvel essor avec le doublement du personnel et du matériel. Cette seconde équipe d'exploitation élargit la zone de travail vers l'Alsace, tout en assurant des travaux de chargement sur wagons destinés à l'exportation vers le Bénélux et l'Allemagne. Les nouveaux moyens de transport permettent bientôt l'acheminement direct par la route.

1964 marque un tournant pour la maison Bourg. La société Trindel a en effet besoin d'un auxiliaire pour le transport de matériel de lignes électriques. Eugène Bourg utilisant les engins tout terrain de l'exploitation forestière va créer une entreprise de transport qui porte son nom «Transports E. Bourg et Cie».

Avec un matériel performant, une vingtaine de personnes achemineront des pylônes par éléments dans des endroits d'accès parfois difficiles du Nord de la France, des Vosges, de l'Allemagne, de la région parisienne et du Luxembourg. La société Bourg transportera également des tronçons de pipe-line.

Après le décès de son père en 1965, Eugène Bourg poursuit la modernisation ; c'est ainsi qu'en 1968, il dote son entreprise d'un premier semi-remorque pour le transport de pièces de grandes dimensions (convois exceptionnels) ; ce camion a l'avantage de posséder un châssis extensible. Les transports forestiers qui ont perdu de l'importance sont abandonnés en 1973.

En remplacement, cette même année, la société de transport se concentre sur l'affrètement : des routiers Bourg vont sillonner tout le territoire national.

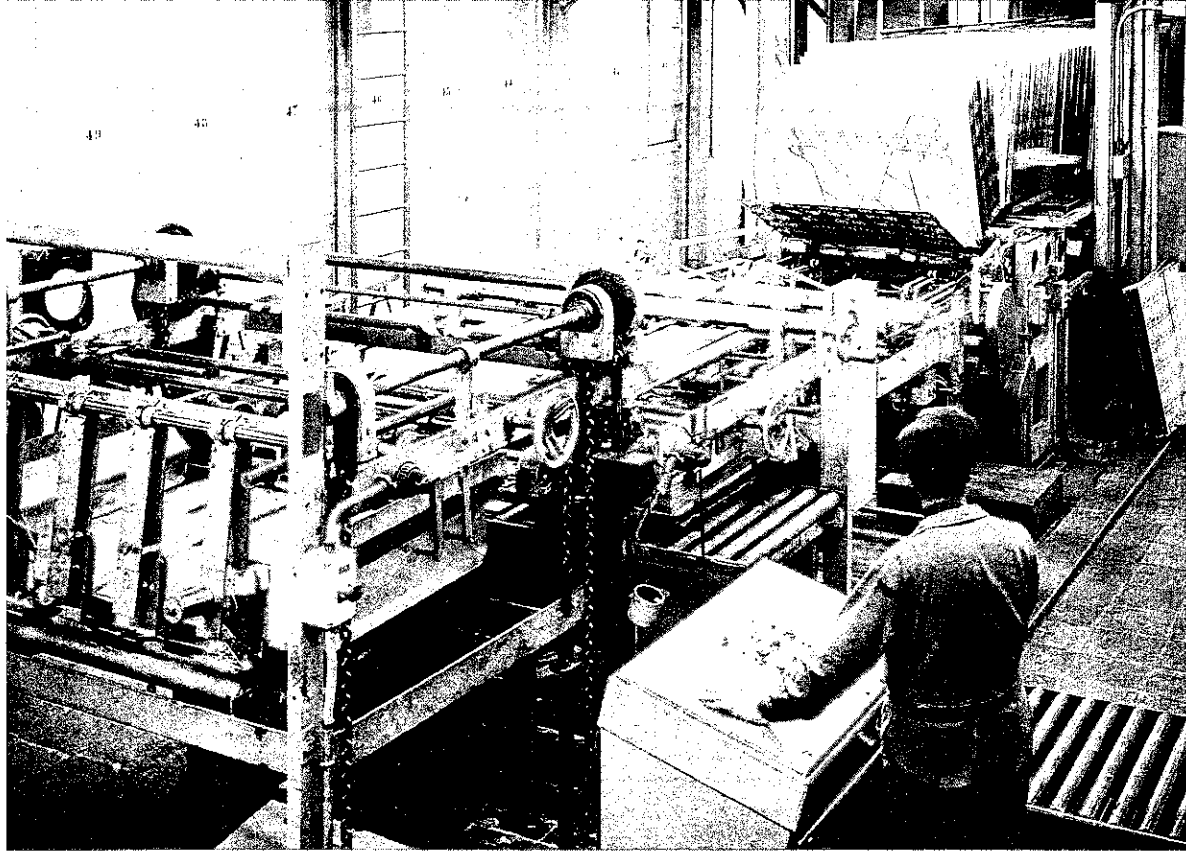
Une société de travaux industriels est bientôt mise sur pied, elle a pour objet la manutention des wagons. Des chantiers complets lui sont confiés par Sollac et Sacilor.

Fort de son esprit d'initiative, Eugène Bourg crée en juillet 1980 une deuxième société, la «Loca-Mat». Celle-ci propose en location des locotracteurs rail-route des locotracteurs classiques, des pousse-wagons, des chariots élévateurs et des engins de levage. En 1984, 48 employés assurent son fonctionnement.

Toujours attentif aux besoins et aux débouchés possibles, Eugène Bourg fonde en mars 1986, une troisième société. Cette dernière entreprise commerciale, «Zéphir-France», assure la vente, l'entretien et la réparation de locotracteurs, tracteurs et matériels industriels importés. Son action s'étend sur la France, le Bénélux, l'Allemagne. Cette ensemble de sociétés différentes, dont les sièges sociaux sont situés square Robert Schuman et avenue des Tilleuls, regroupe environ 140 personnes en 1991.

Solvi

Fondée le 8 février 1954 par plusieurs sociétés sidérurgiques, la Société lorraine de vernissage et d'imprimerie (S.O.L.V.I.) vernit et imprime dans son usine de Florange des feuilles de fer blanc et autres produits analogues provenant principalement de Sollac, et destinés aux fabricants d'emballages métalliques.



Solvi, 1974.

C'est ainsi qu'est présenté S.O.L.V.I. dans l'un de ses dépliants publicitaires. Les sidérurgistes souhaitaient en effet valoriser leurs produits. Le vernissage et l'impression des produits plats sont la meilleure illustration de cette politique. Par le jeu de restructurations dues à la crise, le nombre des actionnaires avait considérablement diminué au cours des années. En 1974, on ne comptait plus que Carnaud Basse-Indre, les Forges et Aciéries de Dilling en Allemagne et Sacilor. Voici une brève chronologie de l'entreprise :

- 1954 : Ouverture de l'usine.
- 1955 : Exploitation de 2 lignes de vernissage.
- 1956 : Démarrage des impressions (5 millions de mètres carrés produits).
- 1957 : Exploitation de 2 lignes de vernissage, 1 ligne d'impression et mise en service de la photomécanique.
- 1960 : Exploitation de 3 lignes de vernissage, 2 lignes d'impression (22 millions)
- 1962 : Exploitation de 3 lignes de vernissage, 3 lignes d'impression (26 millions de mètres carrés).
- 1965 : Mise en service d'une ligne d'impression supplémentaire.
- 1966 : Mise en service d'une ligne de vernissage et d'impression pour feuilles de grand format. (39 millions mètres carrés).
- 1970 : 5 lignes de vernissage et 4 lignes d'impression (67 millions de mètres carrés). Introduction de l'informatique.
- 1973 : 79 millions de mètres carrés produits.
- 1974 : Près de 90 millions de mètres carrés ont été imprimés ou vernis. La capacité de production permet de traiter 60 000 tonnes de fer blanc ou 95 millions de mètres carrés ; cela représente 9 500 hectares, soit la superficie du département de la Seine. A cette époque 270 personnes sont employées dans la société.
- 1984 : Après 30 années d'existence, 108 millions de mètres carrés sont imprimés ou vernis, ce qui représente 70 000 tonnes de fer traité.

Sacilor et la Société des Forges et Aciéries de Dilling en Sarre restent les deux principaux actionnaires. Les sociétés le Fer Blanc S.A. pour Sacilor et Saarlux pour Dilling assurent l'écoulement des produits dans le monde entier.

L'imprimerie sur feuilles de tôles, qui a fait d'immenses progrès depuis son origine, utilise le procédé «offset» comme l'impression sur papier. Ces feuilles de tôle vernies ou imprimées en polychromie trouvent leur emploi dans les boîtes de conserve, les boîtes de boisson et une multitude d'autres produits reconnaissables au sigle «SVI».

Suite à une grande rationalisation dans le travail, les effectifs sont passés de 250 salariés en 1984 à 150 en 1988. Cette unité autonome toujours très prospère fut intégrée en 1989 au groupe Sollac.

Sollac

Il n'est pas possible de parler de Florange sans citer Sollac. Tant d'ouvrages ont été édités sur cette entreprise que nous nous contenterons de n'évoquer que quelques points de repère.

Bien avant la Seconde Guerre mondiale, les sidérurgistes français fabricants de tôles avaient songé à la construction d'un laminoir fonctionnant en continu, à l'exemple des Américains. Ce projet, qui n'avait pas vu le jour en France en raison de restrictions de débouchés, fut repris à partir de 1945.

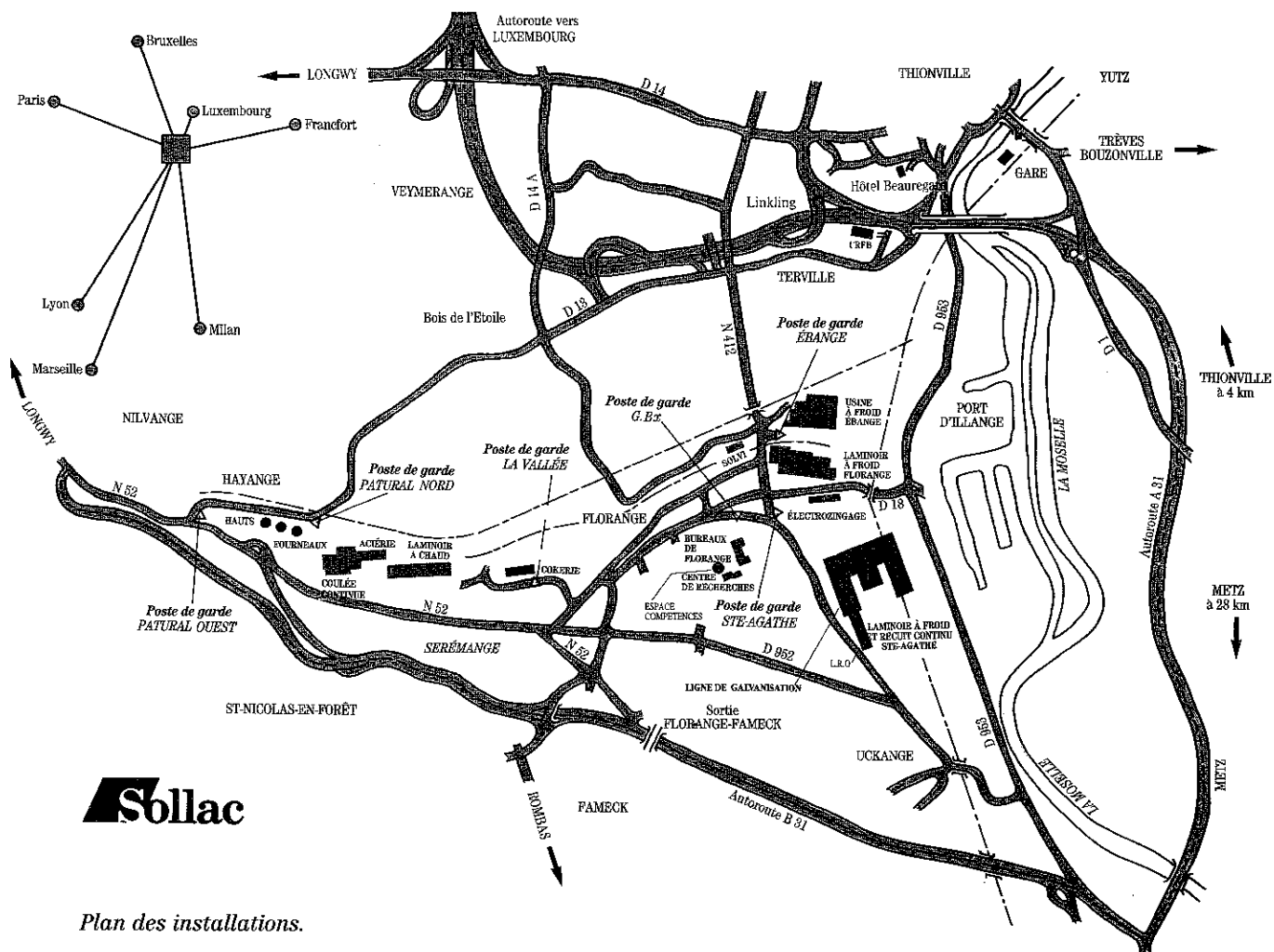
Un groupe d'industriels se constitua et, après études, une demande d'installation fut adressée à l'Etat en octobre 1947, pour une usine qui serait située entre Thionville et Hayange. Une réponse favorable fut donnée au mois de juillet 1948. C'est alors que fut créée, le 13 décembre suivant, une société sous le nom de «Société lorraine de laminage continu».

Neuf entreprises sidérurgiques fondèrent cette nouvelle entreprise :

- Etablissement J.J. Carnaud et forges de Basse-Indre.
- Société des forges et aciéries de Dillingen.
- Forges de Gueugnon.
- Société des aciéries de Longwy.
- Forges et aciéries de la marine et d'Homécourt.
- Les petits-fils de François de Wendel (Hayange et Moyeuivre).
- De Wendel et compagnie (Jœuf).
- Société lorraine des aciéries de Rombas.
- Union des consommateurs de produits métallurgiques et industriels (UCPMI Hagondange).

Le siège social fut implanté à Paris.

Très vite, le projet se concrétisa puisque la pose de la première pierre eut lieu un an plus tard, le 23 décembre 1949, à Serémange. L'ensemble des installations devait comprendre : une aciérie Thomas ; une aciérie Martin ; un blooming avec fours pits ; un train de laminage à chaud ; une cokerie ; une gare de triage ; deux trains de laminage à froid avec décapage, dégraissage, recuit et écrouissage.



Plan des installations.

Les travaux commencèrent réellement au printemps 1950. A part les laminaires à froid qui se trouvaient sur le ban de Thionville et une partie de la cokerie (11,5 ha) sur Florange, tout le reste devait être implanté sur la commune de Serémange. Les services administratifs avaient été regroupés dans des bâtiments préfabriqués au lieu-dit «Chemin Noir» à Serémange dès 1951.

Malgré la complexité de ces nouvelles installations ; les travaux furent rondement menés. L'usine de laminage à froid d'Ebange avec ses trains «5 cages» et «3 cages» fut mise en service dès décembre 1952. Le train à chaud suivit en janvier 1953, puis l'aciérie Martin en août de la même année. L'aciérie Thomas et la cokerie sortirent leur première production en 1954, respectivement en mars et en juillet. La seconde tranche de la cokerie entrera en service en 1957.

Un peu plus tard, fin 1954, une ligne d'étamage électrolytique fonctionnait à Ebange.

Dans ce contexte, Florange ne bénéficiait que d'une petite partie de la cokerie. Elle se bornait au rôle de commune-dortoir ; sa population passe de 5 500 habitants en 1946 à plus de 12 000 en 54. C'est seulement à partir de 1958

que Sollac commence l'implantation massive de ses installations à Florange. Un centre d'apprentissage est créé à proximité de l'avenue des Tilleuls. Cet établissement ouvre ses portes à la rentrée scolaire de 1959 : 45 apprentis y trouveront place. Dix ans plus tard, le centre Eugène Vellay comptera 380 élèves.

Près de l'ancienne cité Sainte-Ségolène en bordure de la rue des Romains, un train de laminage à froid est mis en service en décembre 1962. Il étonnera par ses performances puisqu'il nécessitera une puissance installée de 26 000 CV, ce qui permet une vitesse de laminage proche de 110 km/heure.

A proximité du centre d'apprentissage, d'immenses travaux ont débuté en 1960 sur un terrain de 18 hectares : il s'agit de la construction des bureaux administratifs et de direction de Sollac. Ce chantier ne sera achevé qu'en 1964. Il en résultera un bâtiment de 41,6 mètres de hauteur comportant 25 000 m² de plancher. Pour conduire les travaux à terme, il aura fallu déplacer 44 740 m³ de terre, utiliser 6 000 m³ de béton, 1 400 tonnes d'acier pour l'ossature, 57 tonnes d'acier inoxydable de revêtement. Cet ensemble permet d'accueillir 1 150 places de bureaux.

Un système de climatisation y distribue l'air conditionné en température et humidité. La communication est assurée par près de 1 000 postes téléphoniques. A proximité de cet immeuble de 11 étages (13 niveaux), se dressent le bâtiment de la direction, un centre d'administration du personnel et un centre de contrôle médical. Il a été prévu un parking de 350 places pour le stationnement des voitures particulières et une gare routière pouvant accueillir 20 autobus.

Dans le domaine social, en ce début des années 60, la résidence Cormontaigne à Thionville, sous le patronage de Sollac, permet d'héberger les travailleurs célibataires, en remplacement de la cité La Vallée. Cet ensemble de 4 bâtiments comprend 1 150 chambres, des restaurants et des espaces loisirs.

Les implantations industrielles de Sollac ne cessent de s'étendre sur notre commune avec une ligne d'étamage près du nouveau train à froid, puis deux lignes de refendage à Sainte-Agathe.

A partir de 1970, Sollac est chargée de l'implantation d'une filiale à Fos-sur-Mer, en bordure de la Méditerranée. Les installations de la nouvelle société Solmer (Société Lorraine et Méditerranéenne) démarreront en 1974 ; de nombreux Florangeois quitteront la commune pour participer à l'exploitation de la nouvelle usine. Jusqu'en 1974, Sollac avait connu une progression continue.

Voyons quelques chiffres de la production pour le laminoir à chaud : 1955, 1 million de tonnes de tôle ; 1958, 1,5 ; 1960, 2 ; 1966, 2,5 ; 1972, 3. Durant cette période, de nombreux produits nouveaux avaient été mis au point et commercialisés. La crise pétrolière de 1974 engendre une récession mondiale qui limite les ventes d'acier. 1975 sera pour Sollac, au dire de certains, une année noire.

Sollac devra absorber quelques milliers de personnes des établissements de Wendel en cours de fermeture. Nous allons dès lors assister à des bouleversements sans précédent. Des conventions sociales successives depuis 1977 vont aboutir à une réduction continue des effectifs. En dehors des volontaires, les départs anticipés touchent progressivement l'ensemble du personnel dès l'âge de 50 ans hormis ingénieurs et cadres.

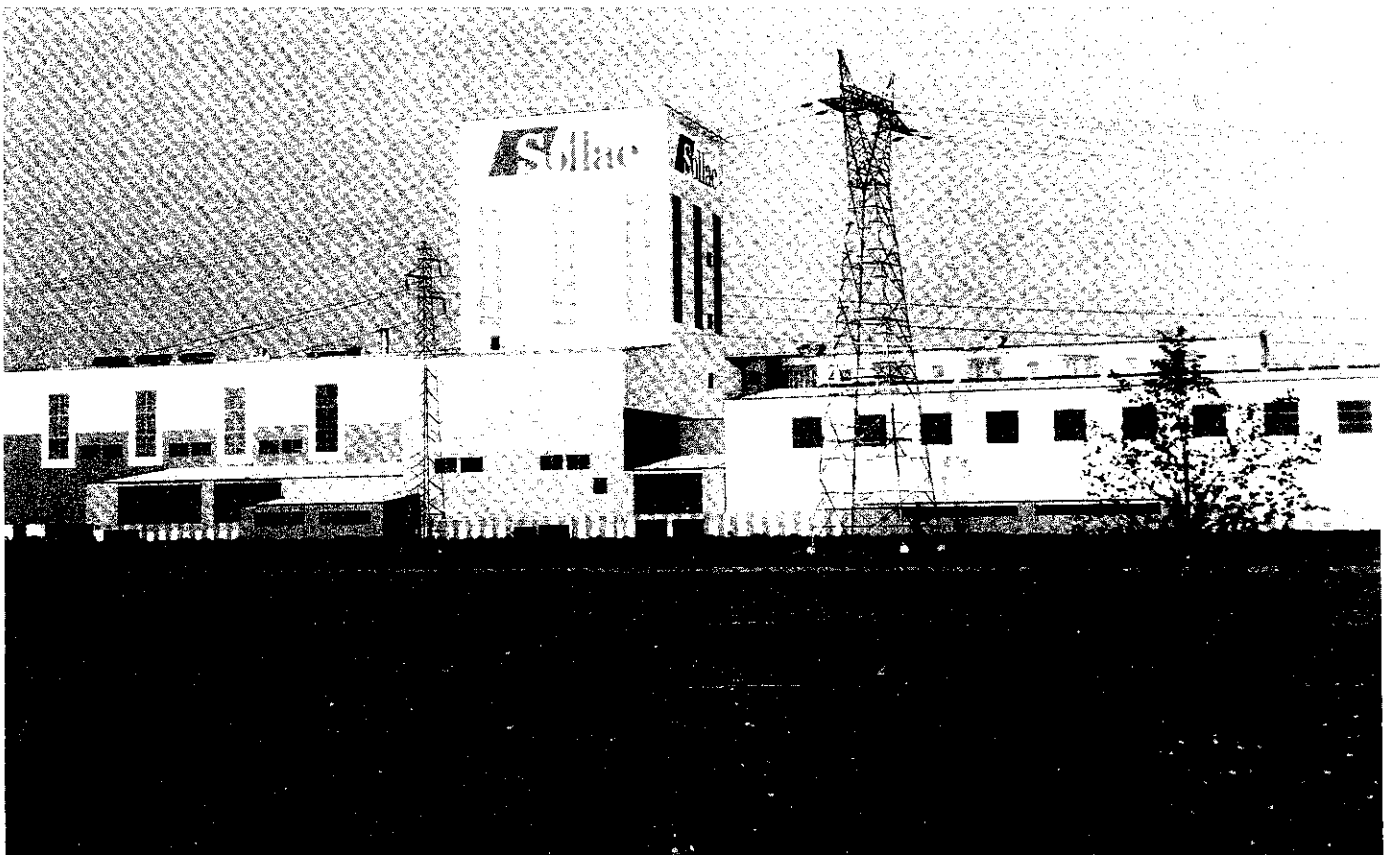
Les installations vont subir de profondes transformations. Les hauts fourneaux de Wendel de Patural entrent dans le groupe Sollac. Des fours à coke de grandes dimensions remplacent les anciennes batteries, en 1978. L'aciérie se dote la même année de deux convertisseurs «LWS» de 240 tonnes, provoquant la disparition des aciéries Thomas, Martin et Kaldo.

En 1984, le siège social est transféré de Paris à Florange.

En 1979, la coulée continue avec deux machines élimine définitivement le circuit lingots. Les usines de Florange ne sont pas en reste puisqu'une ligne d'électrozingage est mise en service en 1983 : elle produira des tôles revêtues pour l'automobile, capables de résister aux plus fortes corrosions.

La rénovation du laminoir à chaud de Serémange, un moment différée, est alors réalisée. Enfin, un laminoir à froid est mis en service dans la zone Florange Sainte-Agathe, en bordure de la ligne de chemin de fer Thionville-Metz, en 1986. De nombreux ateliers complémentaires viendront s'y ajouter ultérieurement. Si Sollac s'est séparée des usines productrices de fonte et de coke, elle englobe maintenant Solmer et Usinor pour les produits plats.

La nouvelle usine Sainte-Agathe.



Quant aux logements des cités Oury à Florange, construits par la Société immobilière thionvilloise au début des années 1950, ils sont mis en vente à tous les particuliers.

Effectifs Sollac.

Sollac commence l'embauche de son personnel dès 1949.

Date	Effectif
01.01.1950	28
01.01.1951	212
01.01.1952	485
01.01.1953	1 435
01.01.1954	3 810
01.01.1955	5 436
01.01.1960	10 000
01.01.1964	10 500
01.01.1973	12 179
01.01.1991	5 050

De 1952 à 1954, Sollac recevra 60 000 candidatures ; sur ce chiffre 15 000 seront retenues pour étude d'embauche.

En 1973, 5 308 personnes s'ajoutent à l'effectif puisque Sollac prend en compte les usines de Hayange (Sollac-Fensch).

*Conseil Municipal de Florange
début 1990.
Collection Mairie de Florange.*



Espoirs

Si ces modestes pages ont réveillé le riche passé de Florange, elles ne doivent pas être source de nostalgie.

Ce livre ne nous décrit pas un aboutissement puisque l'histoire continue.

Si Florange était du temps des Gallo-Romains un carrefour des chemins vers la capitale, l'Italie, l'Allemagne, la Belgique, c'était peut-être une heureuse préfiguration.

Qu'en est-il à l'aube du troisième millénaire ? Les A 30, A 31 et autre A 4, très proches, nous mènent vers les mêmes horizons de l'Europe nouvelle.

1993, la grande échéance, est à notre porte. Florange, par la diversification de ses implantations industrielles de haute technicité, se prépare à y faire face et continuera à se développer dans ce même sens.

Mais cette technicité et ce modernisme ne seront rien sans les hommes qui doivent en rester les pilotes.

Celts qui avez peuplé nos régions, Gaulois, qui avez maîtrisé la première métallurgie, Carolingiens et Mérovingiens qui avez construit nos villes, Florangeois de tous les siècles passés, soyez exemples de ténacité, d'attachement et de fidélité afin que les hommes d'aujourd'hui soient les bâtisseurs d'un futur qui ne puisse renier son passé.

Vision vers demain.

