

ENQUÊTE
SUR LA SITUATION DES
INDUSTRIES
DANS LE
DÉPARTEMENT DU CALVADOS

PREMIER VOLUME

CAEN
HENRI DELESQUES, IMPRIMEUR-ÉDITEUR
34, rue Demolombe, 34

1918

La maison L. Allainguillaume à Caen a été formée à la fin de 1916, par la fusion des maisons Allainguillaume et fils et Vérel et C^{ie}, pour l'importation de charbons et la fabrication d'agglomérés, l'ancienne maison Allainguillaume et fils avait été fondée en 1881, la maison Vérel en 1866

En 1915, les importations de chacune de ces deux maisons avaient atteint 120.000 tonnes environ, soit ensemble environ 240.000. En 1916, elles avaient importé chacune 100.000 tonnes environ, soit ensemble 200.000. En 1917, les importations des établissements réunis sont tombées à 150.000 tonnes par suite de la rareté du fret. La réglementation des importations de charbon et la pénurie de matériel de chemin de fer font prévoir une nouvelle diminution pour 1918.

Les établissements de la maison L. Allainguillaume comprennent deux usines, dont l'une est située sur le quai de la Londe et l'autre près du Nouveau bassin du port de Caen. Chacune de ces usines dispose d'un important matériel de débarquement et de stockage, d'un matériel de concassage et de criblage et d'un matériel pour la fabrication des agglomérés.

L'outillage de l'usine du quai de la Londe comprend :

- 1) une grue électrique de quatre tonnes, sur ponton en fer, et deux grues à vapeur, de 1.500 kilogr chacune, l'une sur ponton en fer et l'autre sur ponton en bois; ces trois grues et leurs pontons sont de construction française;
- 2) un transporteur de 200 tonnes à l'heure, avec quatre moteurs électriques, le tout de construction française;
- 3) deux cribles mobiles, de construction française, actionnés par deux moteurs électriques de construction allemande;
- 4) pour la fabrication des agglomérés – une presse pour briquettes de sept kilogr., un broyeur Carr, un trommel¹, un moulin à bras avec les élévateurs et transporteurs nécessaires, deux laveurs à charbon, système Bérard, complétés par deux cribles classeurs ; tout ce matériel est de construction française;
- 5) un atelier de réparations, comprenant deux tours, une perceuse, une grande forge avec accessoires et deux meules; tout ce matériel est de construction française;
- 6) une scie à ruban, avec moteur électrique de 3 HP, de construction française, pour le bois de chauffage.

La force motrice est fournie à l'usine du quai de la Londe par un moteur Corliss à lames de sabre, de 150 HP, de construction française, avec chaudière à foyers intérieurs, de 100 mètres carrés de surface de chauffe, de construction française également.

L'outillage de l'usine du Nouveau bassin comprend :

- 1) trois grues électriques, d'une puissance de levée de trois, de quatre et de cinq tonnes; celles de trois et de cinq tonnes sont de construction française; celle de quatre tonnes est de construction allemande; toutes les trois sont à bennes automatiques;

¹ Crible rotatif

- 2) des appareils de stockage et de manutention mécanique de construction française, dont 3 grues à vapeur, d'une puissance de levée de 1.500 kilogr. chacune, avec leurs moteurs;
- 3) des appareils de concassage et de criblage, de construction française;
- 4) pour la fabrication des agglomérés – trois presses fournissant une production de sept, de huit et de quinze tonnes à l'heure; elles sont toutes les trois de construction française;
- 5) trois chaudières, dont deux ont une surface de chauffe de 60 mètres carrés chacune et la troisième une surface de chauffe de 90 mètres carrés; elles sont toutes les trois, ainsi que les appareils qui les alimentent, de construction française.

La force motrice est fournie à l'outillage de l'usine du Nouveau Bassin par les appareils suivants :

- 1) quatre moteurs électriques, dont trois de 15 IHP chacun et un de 85 HP, à courant continu de 500 à 550 volts, actionnant la grue de cinq tonnes; ils sont de construction française;
- 2) trois moteurs électriques, dont deux de 10 HP chacun et un de 70 HP, à courant continu de 500 à 550 volts, actionnant la grue de quatre tonnes; ils sont tous de construction allemande;
- 3) quatre moteurs électriques, dont trois de 7HP chacun et un de 45 HP à courant continu de 500 à 550 volts, actionnant la grue de trois tonnes; ils sont tous de construction française;
- 4) trois moteurs électriques de 16 HP chacun, actionnant les appareils de manutention mécanique; ils sont à courant triphasé, de 200 à 210 volts, 50 périodes;
- 5) des moteurs électriques, dont un de 150 HP, un de 70 HP, un de 30 HP, deux de 13 HP et un de 5 HP, actionnant le matériel de concassage et de criblage ainsi que l'outillage pour la fabrication des agglomérés; le moteur de 150 HP est de construction suisse, celui de 70 HP de construction anglaise, et celui de 30 HP de construction allemande.

La maison R. et G. Lamy, à Caen, a été fondée en 1837 par le grand-père des propriétaires actuels, pour l'importation des charbons. L'usine pour la fabrication des agglomérés a été installée par leur père en 1884.

Les opérations de la maison se sont développées progressivement. Au début, ses importations se chiffraient par 10.000 à 15.000 tonnes par an. Vers 1865, elles étaient de 20.000 à 25.000 tonnes, fin 1890, elles atteignaient environ 35.000 tonnes. En 1913, elles se sont élevées à 150.000 tonnes. En outre, la maison importait de 50.000 à 60.000 tonnes comme transitaire pour le compte de compagnies de chemins de fer ou de gros industriels qui achetaient leurs charbons directement en Angleterre.

Le matériel de déchargement, qui a été sensiblement augmenté et amélioré depuis la guerre, pour permettre la réception de navires d'un fort tonnage, comprend :

- 1) une grue électrique de 5.500 kilogr., de construction française;
- 2) deux grues électriques de cinq tonnes chacune, de construction française;
- 3) un ponton-grue à vapeur, de 2.000 kilogr., de construction française;
- 4) deux pontons-grues, de 1.500 kilogr. chacun, de construction française;
- 5) un transporteur aérien, système Hobins, de construction américaine, pour la mise en stock.

L'outillage de l'usine de fabrication d'agglomérés comprend :

- 1) deux presses à briquettes, chacune d'une production de 13 tonnes à l'heure, avec malaxeur, broyeur, cribles et accessoires divers; tout ce matériel est de construction française;
- 2) une presse à boulets, de construction française, d'une production de 13 tonnes à l'heure;
- 3) un transporteur souterrain, de construction française, prenant les charbons sous les stocks pour l'alimentation de l'usine;
- 4) plusieurs petits transporteurs électriques mobiles, des cabestans électriques, des cribles, des laveurs et divers appareils accessoires, le tout de construction française.

La force motrice est fournie par une machine à vapeur de 150 HP, construite aux ateliers Dujardin, à Lille, avec deux chaudières semi-tubulaires, de 250 mètres carrés de surface de chauffe, toutes les deux de construction française. La machine à vapeur devait être compoundée et portée à une force normale de 300 HP. Mais la guerre a empêché MM. Lamy de faire cette transformation. Ils ont été obligés d'adjoindre provisoirement à leur machine à vapeur un moteur électrique Alioth, de 150 HP, acheté d'occasion.

Les charbons et agglomérés de la maison Lamy sont vendus dans le Calvados, dans les départements limitrophes et au delà, dans une région dont la périphérie est jalonnée par Chartres, Le Mans, Laval et SainCLô. Lorsque des navires d'un plus fort tonnage pourront entrer dans le port de Caen, le rayon de la vente pourra être étendu de 20 à 25 kilomètres. La main-d'œuvre a toujours été assez rare à Caen. MM. Lamy ont suppléé à son insuffisance par l'installation de nombreux et puissants engins mécaniques.

La Société Charbonnière de Caen, constituée en 1900 pour l'importation de charbons et la fabrication d'agglomérés, a repris les établissements de l'ancienne maison Larue, fondée en 1870.

L'outillage de l'usine d'agglomérés comprend des cribleurs-classificateurs mécaniques, un laveur mécanique, un malaxeur et une presse. Une nouvelle presse doit être installée prochainement. Tout ce matériel est de construction française. La force motrice est fournie par une machine à vapeur, de construction française, avec chaudière française également.

La production d'agglomérés s'élève à environ 110 tonnes par jour et atteindra 180, lorsque la nouvelle presse aura été mise en service. En temps normal, les charbons et agglomérés de la maison sont vendus dans les départements du Calvados, de la Manche, de l'Orne, de la Sarthe, ainsi qu'en quantités moindres dans ceux de l'Eure et de l'Eure-et-Loir.

Le personnel se compose de 45 ouvriers, dont 20 sont employés dans les chantiers de la société et 25 exclusivement à l'usine d'agglomérés.

Une dizaine de maisons d'habitation ont été construites en 1911 et en 1912 à frais commun par les importateurs de charbon et fabricants d'agglomérés de Caen pour le logement de leur personnel. Actuellement, ses maisons sont occupées par des ouvriers marocains dont le travail est d'un rendement fort médiocre et qui n'ont causé que des déboires aux industriels qui les emploient.

En vue de faciliter l'importation des charbons, les trois grandes maisons importatrices de Caen ont constitué en 1903 la Société Navale Caennaise. Cette entreprise de navigation était arrivée en 1914 à disposer d'une flotte d'un tonnage de 12.000 tonnes. Au moment de la déclaration de la guerre la société était en pourparlers avec des chantiers anglais pour la construction de deux ou trois nouveaux bateaux qui auraient porté l'ensemble du tonnage de sa flotte à environ 18.000 tonnes. Depuis la guerre, ses bateaux ont continué leur trafic normal entre Caen et l'Angleterre, malgré les difficultés et les risques de la traversée. La société a perdu au cours des hostilités quatre de ses navires sur sept, représentant plus de 70 % de son tonnage. Ces pertes ont considérablement gêné les opérations des importateurs de charbons. Des mesures devront être prises pour favoriser la reconstitution de la flottille caennaise, afin de lui permettre de reprendre après la guerre la place qu'elle occupait dans le trafic maritime et d'assurer au port de Caen un apport de combustible, indispensable aux besoins de la région.

Les installations insuffisantes de la gare de Caen et la pénurie de matériel roulant sont autant d'entraves au développement des importations de charbons. Dès avant la guerre, gare et matériel de chemins de fer ne pouvaient suffire au trafic du port. Actuellement, les quais de ses bassins sont encombrés de charbons qui s'y accumulent et qu'il est impossible d'évacuer à défaut de wagons. Entre temps, de nombreux établissements industriels sont obligés de restreindre et même d'arrêter leur production faute de combustible. La création et le développement de hauts-fourneaux, de chantiers navals, d'exploitations minières et d'autres entreprises industrielles importantes, à Caen et dans ses environs, sont appelés à augmenter dans des proportions énormes le mouvement des marchandises dans le port et sur les voies ferrées qui le desservent. Les installations de la gare de Caen devront être complètement remaniées et agrandies pour répondre au trafic intense prévu pour l'après-guerre. Le matériel roulant, destiné qui assurait les transports devra être augmenté en conséquence.