

EXPOSITION

du 2 avril au 18 septembre 2011

Musée de la Mine
1, avenue de la République
58260 - La Machine

www.cg58.fr



DOSSIER DE PRESSE

LES SCHNEIDER ET LA MACHINE

Au milieu du 19^{ème} siècle, la compagnie Schneider du Creusot qui fabrique des locomotives, des rails, des machines à vapeur, des navires a besoin de charbon pour ses fonderies... de beaucoup de charbon. Elle en consomme déjà plus de 500 000 tonnes alors que ses besoins ne cessent de croître. Elle se tourne alors vers la houillère de La Machine qui possède d'importantes ressources. En 1869, le mariage est conclu. Il durera jusqu'en 1946, date de la nationalisation des Charbonnages Français. 77 ans de vie commune qui transformeront définitivement la petite ville.

L'exposition « *Les Schneider et La Machine* » vise à rappeler le lien étroit qui existait entre les maîtres de forges du Creusot et les mineurs machinois. Qui étaient les Schneider ? A quoi servait le charbon de La Machine ? Pourquoi une si longue collaboration ? Comment les stratégies développées au Creusot étaient-elles appliquées dans la Nièvre ? Quel impact pour la ville et ses habitants ?

D'importantes maquettes, des peintures, des films, des animations sonores racontent cette union vécue pour le pire et le meilleur.

Du 2 avril au 18 septembre 2011.

Musée de la mine de La Machine

PANNEAUX PRESENTS DANS L'EXPOSITION (Ht 250 x larg. 90cm)





RESUME DE L'EXPOSITION

Le Creusot, genèse d'une industrie.

L'industrie métallurgique creusotine est née de la présence du charbon dans son sous-sol. Des galeries sont creusées dès la fin du 15^{ème} siècle. Leur exploitation permet la création d'une forge à l'anglaise puis d'une fonderie de canons créée en 1782 par l'ingénieur Wilkinson. C'est là qu'a lieu en 1785 la première coulée de fonte au coke de France.

Les Schneider : une dynastie d'entrepreneurs.

En 1836, Eugène et Adolphe Schneider achètent les forges du Creusot. Ils ont foi dans les chemins de fer, dans la machine à vapeur, dans le progrès. Portés par le décollage de l'économie française et l'essor des produits métallurgiques, l'entreprise devient en l'espace de trente ans, l'une des plus grandes de France. Leurs descendants s'attacheront à marquer définitivement leur siècle.

Maîtres de forge, maîtres du monde ?

On ne peut concevoir l'importance de la famille Schneider en France ou en Europe sans prendre en compte ses relations avec le monde des affaires, de la finance ou de la Haute Aristocratie. Ainsi, Eugène Schneider est à la base de la création de la Société Générale. Il possède des actions dans le PLM et d'autres compagnies de chemin de fer. Ses activités politiques englobent près de 30 ans de vie publique.

Le chemin de fer, cœur du développement de l'entreprise.

Le chemin de fer se développe d'une manière phénoménale pendant la seconde partie du 18^{ème} siècle. De 1840 à 1870, plus de 18 000 kilomètres de lignes sont installées.

Les Schneider fournissent alors des locomotives, des wagons et tous les équipements lourds nécessaires aux sociétés : ponts, gares, viaducs. Dès 1838, ils présentent « la Gironde », première locomotive 100% française qui roule entre Paris et Saint Germain-en-Laye. 30 ans plus tard, plus de 1 440 machines Schneider roulent dans le monde.

Des ponts, des gares, des structures métalliques

L'usine se développe dans le monde avec la vente des charpentes métalliques. C'est la grande époque du fer et de l'acier, des colonnades en fonte, la venue des grands halls de gare, des ponts métalliques et des immenses marchés couverts. Un premier pont est lancé à Lyon (Vaise) en 1853. Il fait 180m. En 1889, le Creusot envisage même la construction d'un pont de 38 km de long... sur la Manche.

Le chemin de fer apporte d'autres chantiers comme les gares de Bercy en 1858, d'Orléans en 1869 (qui abrite maintenant le musée d'Orsay) ou de Rome en Italie. L'heure est à la démesure. Les verrières s'étendent sur des centaines d'hectares.

Sur des canaux, en mer, sur des fleuves

Un autre secteur s'avère prometteur : la construction des navires en fer pour remplacer les voiliers en bois.

En 1839, les Schneider installent à Chalon-sur-Saône un chantier de construction navale. Ils y construisent des remorqueurs ou des paquebots. Les navires terminés descendent la Saône et le Rhône pour rejoindre la Méditerranée.

Des machines, encore des machines

Le 19^{ème} est le siècle de la machine à vapeur. On l'utilise partout : chemin de fer, usines, ateliers, magasins, navires et plus tard automobiles ou même avions. Les moteurs supportent des puissances jamais atteintes. Les locomotives atteignent rapidement les 120 km/h (1852) ; les navires : 35 nœuds.

Dès 1845, les Schneider aménagent des ateliers de mécanique, de chaudronnerie, d'usinage de pointe pour concevoir des machines à vapeur, des pilons, des pompes en complément direct de leurs productions métallurgiques. 10 ans plus tard, c'est le secteur le plus important de l'entreprise.

Un marteau-pilon à vapeur

Façonner des grosses pièces pour les locomotives ou les bateaux demandait des puissances énormes que les forgerons ne pouvaient développer seuls. C'est pourquoi, en 1840, François Bourdon un ingénieur du Creusot, invente le marteau-pilon à vapeur. Son idée est d'utiliser directement le piston d'une machine à vapeur en position verticale comme marteau à forger de l'acier.

L'engin, qui assure le forgeage des essieux de locomotives ou les arbres de moteurs, se diffuse rapidement. Ainsi, pendant une trentaine d'années, les Schneider vendent 125 marteaux-pilons à d'autres forges françaises.

En 1878, l'usine inaugure le marteau-pilon le plus puissant de France. Ses 100 tonnes permettent le façonnage de plaques de métal épaisses de 60 cm et pesant jusqu'à 65 tonnes.

Produire de l'acier

Jusqu'au milieu du 19^{ème} siècle, la fabrication de l'acier restait délicate. Il faut donc attendre l'invention du four Bessemer (1859) puis du four Martin (1863) pour voir une baisse importante des coûts de production. Dès 1867, une nouvelle aciérie est installée au Breuil, un quartier du Creusot. L'usine, gigantesque, couvre 12 hectares sous un même toit. Elle est sillonnée de 16 kilomètres de voies ferrées. Elle fournit des lingots d'acier qui pèsent jusqu'à 150 tonnes. Un individu sur deux habitant dans la ville travaille alors pour les Schneider !

Des canons pour la nation.

Au sortir de la guerre de 1870, la France veut sa revanche. Elle passe par le réarmement de ses troupes et l'utilisation de canons plus performants. Les Schneider, déjà reconnus pour la qualité de leurs aciers, sont sollicités. Trois ans plus tard, les chercheurs de l'usine proposent un acier doux qui n'éclate pas lors de tirs répétés. Un nouveau marché français s'ouvre alors pour la firme creusotine.

Le triomphe devient écrasant avec l'invention du « canon de 75mm » qui s'avère infiniment supérieur en rapidité ou en précision à celui de l'allemand Krupp.

Du charbon pour couler de l'acier

En 1867, le Creusot produit 130 000 tonnes de fonte par an et 150 000 tonnes de fer. L'usine, gigantesque, possède 1600 fours à coke, 13 hauts-fourneaux, 150 fours à puddler, 85 fours à réchauffer, 41 trains de laminoirs, 56 machines à vapeur.... Une gueule ouverte qui demande toujours plus de charbon... 500 000 tonnes par an.

Les Schneider achètent alors plusieurs mines pour juguler cet appétit : celles de Montchanin et Longpendu en 1869, de La Machine ; la même année, celles de Montaud et Beaubrun en 1872 et de Brassac.

Premiers aménagements :

En 1869, les équipements de la houillère sont jugés trop anciens alors que ses réserves s'épuisent. C'est ainsi que les Schneider entament un vaste chantier de modernisation. Le puits des Zagots est rénové et certaines machines d'extraction sont remplacées. Deux autres puits sont foncés : celui des Lacets en 1878 et de Germinon en 1883.

Le paternalisme, orchestré par Henri Schneider, entraîne la création des premières cités ouvrières : la cité Sainte Eudoxie (1874) avec sa centaine de maisons et les premières améliorations des conditions de vie des mineurs. Les habitations sont individuelles, avec des jardins et des fontaines.

La Machine, une vie à part

Toutefois, au milieu des années 1880, la concurrence avec les aciéries du Nord et de Meurthe-et-Moselle se fait plus rude. Le Creusot est obligé d'arrêter sa production de rails, pire de revoir sa stratégie industrielle pour se réorienter vers la production d'armement. Entre 1880 et 1910, les investissements cessent à La Machine. Un seul puits, celui des Minimes, est foncé. La mine, au matériel vieillissant, se retrouve presque délaissée.

La Machine en grève

Depuis de nombreuses années, les conditions de travail des mineurs se détériorent. Il faut toujours aller plus loin et plus profond dans la mine. En 1890, le couperet tombe : 43 morts au puits Marguerite. C'est la plus grande catastrophe de l'histoire minière des Schneider. Le drame humain provoque un drame économique pour les familles et la méfiance des mineurs pour sa direction.

Le ton monte contre ce que l'on appellera « le patronat ». 1899, 1901, c'est la grève au Creusot. Des revendications apparaissent. Elles sont ignorées puis réprimées par la direction. En 1909, c'est au tour de La Machine de s'y mettre. La riposte ne se fait pas attendre : 200 mineurs sont mis à la porte. Symboliquement le puits Schneider est débaptisé en puits des Minimes. Fin d'un conflit.

Un direction au service du siège

Satellite du Domaine Minier des Schneider, la houillère de La Machine était dirigée par une équipe qui devait rendre des comptes au Creusot. Son directeur était nommé par le siège. Il s'entourait d'ingénieurs formés à l'Ecole des Mines de Saint Etienne ou de Paris.

Un paternalisme décrié

Les conceptions paternalistes et judéo-chrétiennes mises en place au Creusot sont appliquées à la lettre à La Machine. Ainsi, les femmes seules ne peuvent travailler, les mœurs légères sont réprimées et l'alcoolisme largement combattu. Le travail doit être fait avant tout.

Si les mineurs disposent d'écoles, d'une caisse de secours pour les ouvriers malades, de soins médicaux gratuits, de chauffage, d'une caisse de retraite, il n'en sont pas moins étroitement surveillés. Les regroupements ou syndicats sont farouchement interdits. Le moindre écart se solde par le renvoi et l'exode forcé vers la misère.

La mécanisation (1910-1930)

Après la première guerre mondiale, un vaste effort est fourni pour rattraper le retard. Il faut du charbon pour la reprise et la mine n'est plus en mesure de répondre à la demande. Le puits Henri-Paul est foncé en 1927, celui du Nord en 1930. Aux Glénons, on élargit le tube qui est approfondi. La mine voit son renouveau.

Vers la Nationalisation

Après la seconde guerre mondiale, le charbon devient un enjeu politique. Les mines sont nationalisées. Pour le gouvernement, c'est un moyen d'améliorer notablement l'exploitation du charbon qui reste destiné au chauffage individuel ou collectif. Pour les Schneider, c'est la perte d'un investissement de 70 ans.

Les négociations sont âpres avec les Charbonnages de France. La houillère est largement dévaluée : trop vieille, trop vétuste, trop difficile à exploiter. La vente forcée a toutefois bien lieu le 14 mai 1946 avec des grincements de dents.

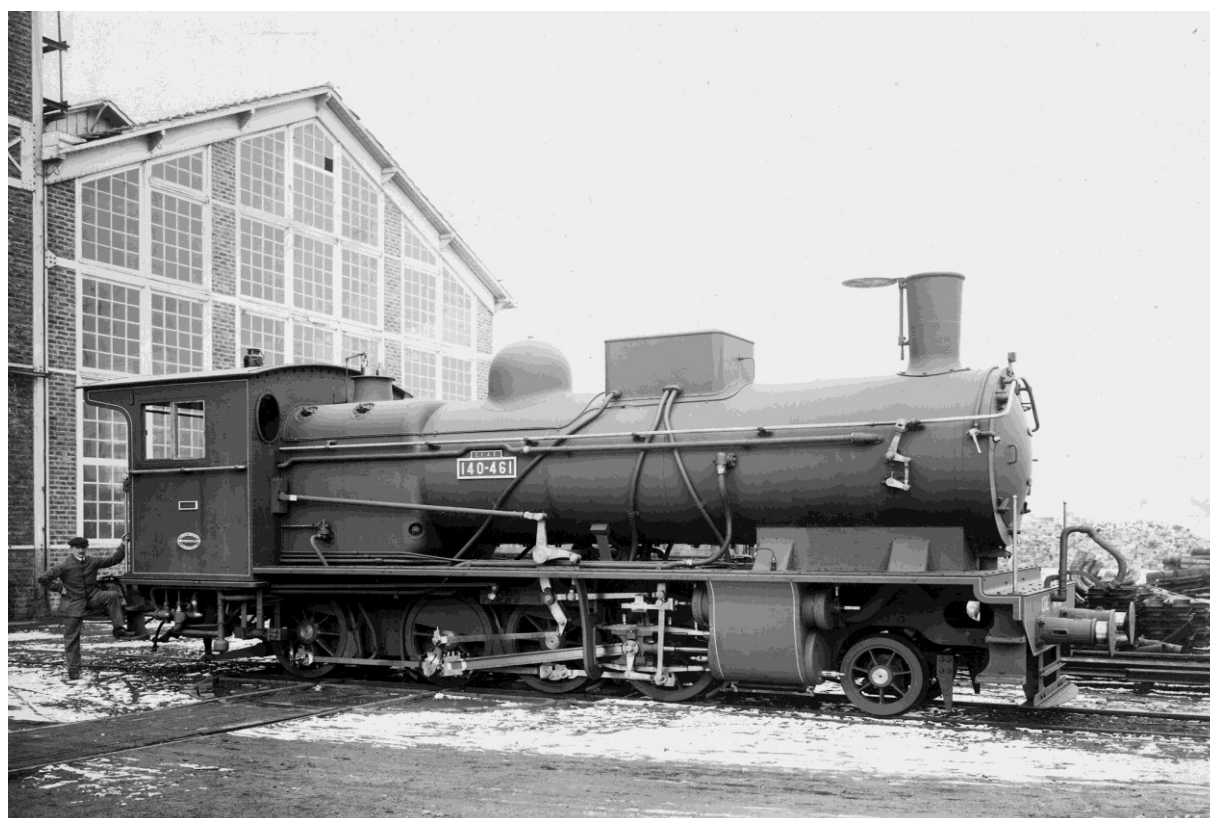
Elle ne débouche cependant pas sur la fin des relations avec le Creusot. Le charbon de La Machine reste encore indispensable pour sa cokerie de Montchanin qui en consomme plus de 48 000 tonnes.

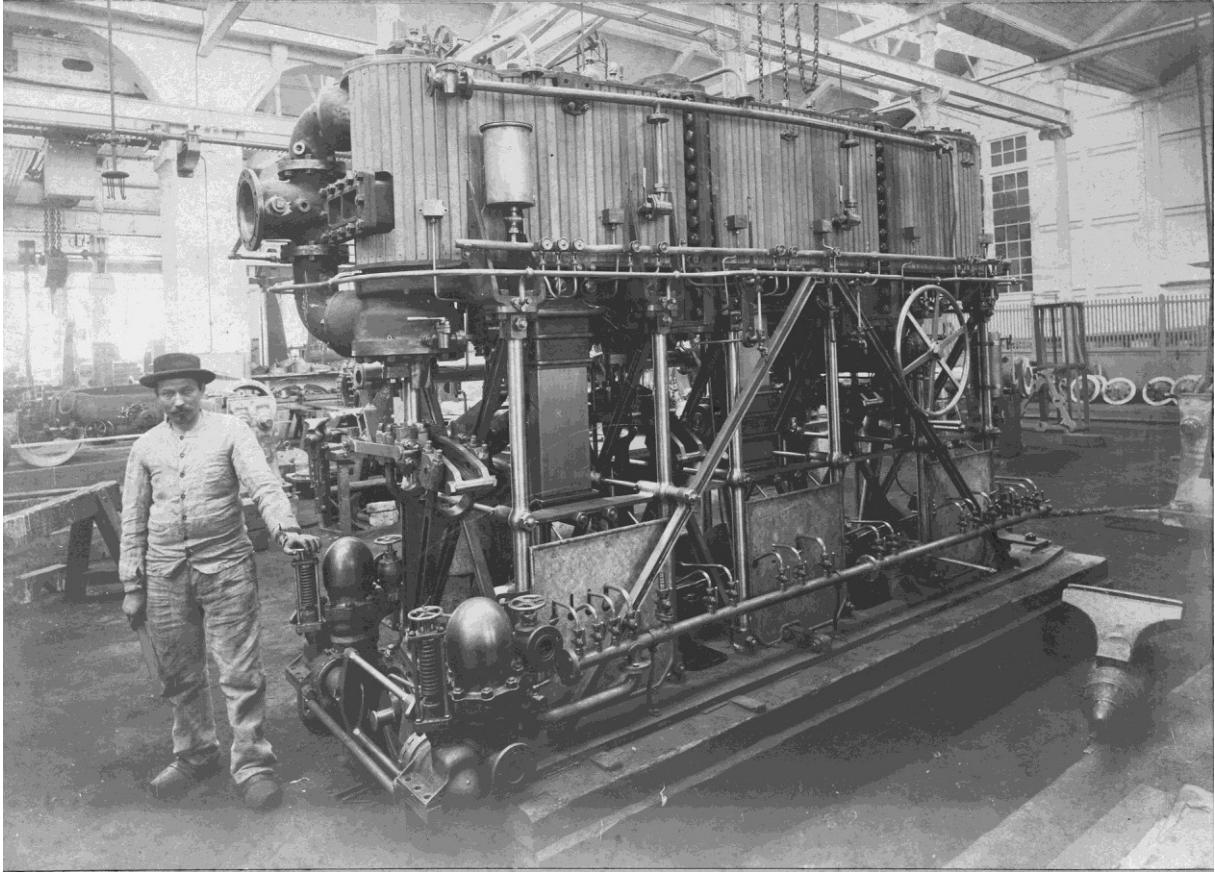
Au plus fort des relations avec le Creusot, elle en fournissait 400 000 tonnes. Près de huit fois plus. La fin d'une époque.

CHOIX DE PHOTOS



Atelier de montage des locomotives au Creusot.

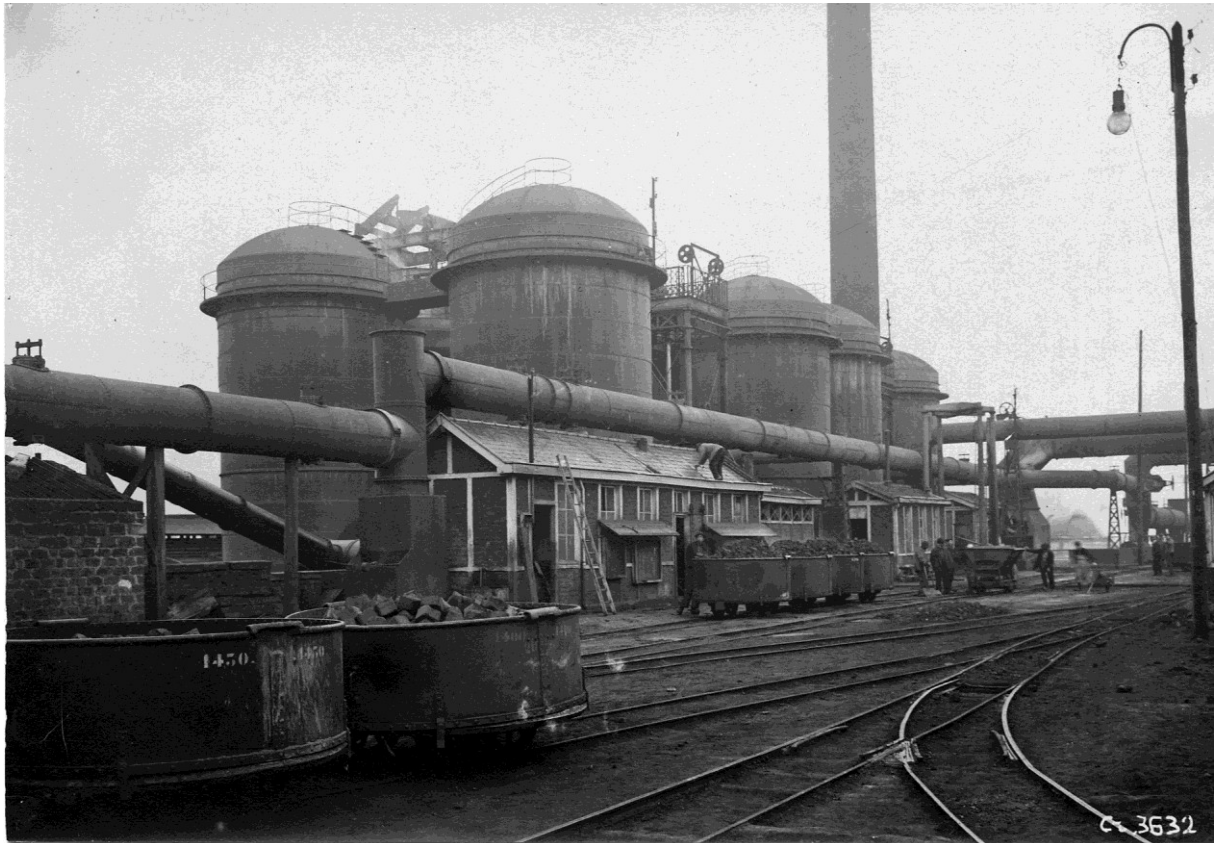




Montage d'une machine à vapeur pour navire.



Atelier des marteaux-pilons.



Hauts-fourneaux du Creusot.



Moulage d'une grosse pièce.



Essai d'un canon Schneider.



Présentation d'une gamme de munition Schneider.



Mineur de Montchanin. Ce type de descenderie était semblable à La Machine vers 1880-1890.



Travaux sur le puits des Zagots, vers 1875-1880.



Puits de la Chapelle vers 1880.

Vue de l'atelier de triage de l'étang Grénetier vers 1880

Les bâtiments situés sur la droite existent toujours.



Vue actuelle du site. L'atelier de triage est devenu le terrain de boules. Une butte de plus de cinq mètres de hauteur recouvre le site.



Paysage de La Machine en 1880.

On voit à gauche le puits des Zagots et à l'extrême droite le puits de la chapelle et le siège de la Houillère.



En 2011, le puits des Zagots est toujours présent (toit en tuiles rouges à l'arrière du pin, à gauche). Le bâtiment des vieilles casernes (toiture sombre) devance les nouvelles casernes.



CONTACT :

Conservation des musées et du patrimoine de la Nièvre

Direction des Affaires Culturelles

Conseil Général de la Nièvre

Francis Dreyer

Historien des Techniques

Chargé du musée de la mine

Tél :03 86 60 69 53

Mail : francis.dreyer@cg58.fr

Communauté de Communes « Entre Loire et Forêts »

Musée de la mine de La Machine

Marline Barbier

Tél :03 86 50 97 01

Mail : animatrice.culture@orange.fr

Référent Education Nationale

Dominique Deboissy

Mail : educamine.dd@orange.f

Une exposition réalisée par la Conservation des Musées et du Patrimoine de la Nièvre, Communauté de Communes « Entre Loire et Forêts », la municipalité de La Machine.

Avec le concours de l'Académie François Bourdon et de l'Ecomusée du Creusot.

Avril 2011.