

Tome 64

fascicule 9

Novembre 1995

Abonnement 170 F -- Le numéro 25 F

ISSN 0366-1326

**BULLETIN MENSUEL**  
DE LA  
**SOCIÉTÉ LINNÉENNE DE LYON**

**Siège social : 33 rue Bossuet, F 69006 LYON**

Rédaction : P. BERTHET

---

# LE CREUSOT

## Première concentration Fer-Charbon

*A. Chermette*

193 avenue Félix Faure, 69003 Lyon.

### PROLOGUE

Les ressources naturelles du sous-sol ont parfois été à l'origine du développement économique de certaines localités parfaitement inconnues auparavant. C'est ainsi que dans notre pays, il n'est pas exagéré de dire que si le charbon et le minerai de fer n'avaient pas existé aux environs du petit hameau de Crozot jamais n'aurait pu naître la ville industrielle du Creusot, première concentration fer-charbon des temps modernes.

Notre propos est aujourd'hui de remonter d'abord aux lointaines origines des établissements du Creusot, puis de retracer l'histoire chaotique des premières installations industrielles qui y furent effectuées avant l'arrivée des Frères SCHNEIDER appartenant à une famille d'industriels hardis et possédant les moyens nécessaires pour apporter la prospérité à l'usine et aux établissements annexes qui lui seront peu à peu ajoutés en les rendant capables de rivaliser avec l'Angleterre qui régnait alors sur le monde.

Durement éprouvé par la guerre de 1939, Le Creusot devait s'adapter ensuite aux nouvelles données économiques et aux nouvelles techniques. Nous terminerons enfin en précisant ce qu'est devenu Le Creusot aujourd'hui.

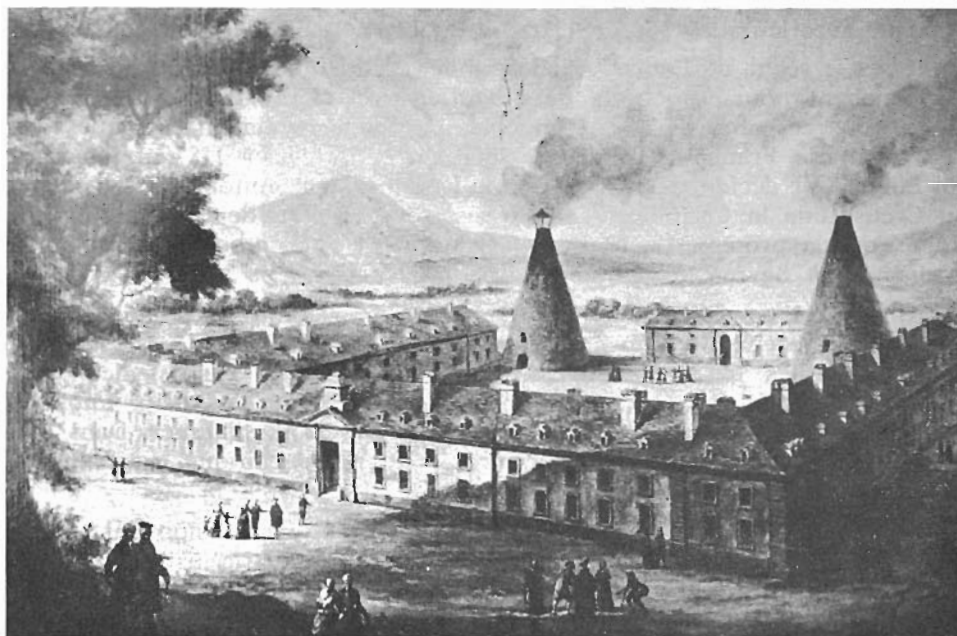
### LES LOINTAINES ORIGINES

A l'emplacement actuel du Creusot, il n'existait primitivement qu'un petit hameau groupant 40 à 50 âmes, appelé « Crosot » parce qu'il était situé dans le creux d'une vallée d'aspect triste et sévère. La pauvreté du sol ne permettait guère que la culture de maigres champs de seigle.

Le Creusot est situé en Bourgogne dans le département de Saône-et-Loire à 40 km à l'ouest de Chalon sur Saône et à 20 km au sud d'Autun, à une altitude de 350 à 400 m et arrosé par le Mesvrin, sous-affluent de la Loire. La seule richesse du pays est l'existence de la houille à fleur de terre à laquelle Le Creusot devra son prodigieux développement industriel.

C'est au début du XV<sup>e</sup> siècle que des habitants du pays commencent à piocher à leur guise le charbon dont on connaît depuis longtemps l'existence contre le talus des chemins. Il faut attendre le milieu du XVIII<sup>e</sup> siècle pour que Jean DE LA CHAISE, subdélégué de l'Intendant de Bourgogne, s'associe à JULIEN, caissier de la Compagnie des Diligences de Chalon, pour entreprendre l'exploitation rationnelle du charbon en profondeur par puits et galeries.

La qualité du charbon est reconnue excellente et les deux associés font la demande d'une concession que leur accorde Louis XV. Notons qu'il s'agit d'une énorme formation de charbon dont la puissance peut atteindre et même dépasser 25 m qui se prolonge dans les localités voisines de Montchanin et de Montceau.



Château de la Verrerie du temps où fonctionnait  
la Cristallerie de la Reine.

#### LA FONDERIE DU CREUSOT ET LA CRISTALLERIE DE LA REINE

Le 18 octobre 1768, Louis XV envoie en mission au Creusot l'ingénieur Gabriel JARS qui sera le premier à avoir orienté Le Creusot dans la voie qui devait faire sa fortune. Il est donc permis de dire que son intervention fut capitale pour l'avenir du Creusot. Gabriel JARS dit le Jeune était un des fils de Gabriel JARS qui exploitait des mines de cuivre dans le Lyonnais. Ancien élève de l'École des Ponts et Chaussées, protégé de TRUDAINE, il avait

fait le tour de l'Europe et ses travaux lui avaient valu d'être nommé Inspecteur Général des Manufactures et d'être élu à l'Académie des Sciences en même temps que LAVOISIER.

Il voit de suite quelle situation exceptionnelle présente Le Creusot avec sa richesse en charbon, il préconise l'établissement d'une fonderie pour y fondre le minerai de fer qui n'est pas loin avec le charbon préalablement débarrassé de ses impuretés et plus spécialement du soufre qu'il contient sous forme de pyrite, ainsi transformé en ce que les Anglais appellent coak. Mais le 20 août 1769, épuisé par tous ses voyages à travers la France, JARS meurt d'une insolation contractée à Langeac, privant le pays d'un homme exceptionnel auquel Le Creusot devra son existence.

L'appel a été entendu et le roi Louis XVI décide de construire au Creusot le premier établissement métallurgique français qui acquiert son statut de « Fonderie de canons » en 1784. La Fonderie Royale allume en 1785 ses hauts-fourneaux qui, au nombre de quatre sont des géants pour l'époque avec leur hauteur de 13 m, le double de celle de leurs concurrents.

Sous le règne de Louis XVI, le public, et surtout l'aristocratie, avait un vif penchant pour les objets de cristal, lustres, flambeaux et services de table. Tous ces objets d'abord importés d'Angleterre étaient fabriqués dans la Cristallerie Française fondée à Sèvres. Le 17 février 1787, un arrêt du roi Louis XVI décide, à l'instigation de la reine Marie-Antoinette le transfert au Creusot de la Cristallerie de Sèvres, sous le nom de Cristallerie de la Reine, qui la protège. La nouvelle cristallerie trouvera beaucoup mieux au Creusot qu'à Sèvres les matières premières nécessaires à ses fabrications.

Un grand corps de logis est construit à proximité des ateliers pour loger le nombreux personnel. Le bâtiment en forme de carré est surmonté de deux hautes tours coniques à la base desquelles existent deux halls superbes destinés à la fonte des matières vitrifiables. Les deux tours ont été conservées et donnent à l'ensemble un aspect fort singulier. Dans l'une de ces tours devait être aménagé en 1910 un magnifique petit théâtre, réplique du petit Trianon de Versailles.

La Fonderie Royale et la Cristallerie de la Reine fusionnent en une même société qui laisse loin derrière elle toutes les autres usines d'Europe. Mais Le Creusot allait connaître une vie cahotique à travers les bouleversements de la Révolution et des guerres d'Empire, changeant plusieurs fois de propriétaires, qui, par manque de technicité et surtout de surface financière, devaient inexorablement conduire l'affaire à la ruine.

Le 6 février 1793, le Comité du Salut Public, déclare le pays en danger et le 4 mars 1793, Le Creusot est réquisitionné et fournira des centaines de bouches à feu à l'armée républicaine française. Mais la fonderie de canons sera affectée, de plein fouet, par la paix revenue, grâce aux victoires de Bonaparte.

La fonderie ruinée par la paix va dès lors vivoter après une courte période de prospérité sous un nom anglais ; le 4 juillet 1833 la Société est acculée à la faillite et l'ensemble de ses biens sera mis aux enchères publiques deux années plus tard. Après de longues tractations, et avec l'appui des grandes banques, Adolphe et Eugène SCHNEIDER deviennent en décembre 1836, propriétaires de l'usine et des mines pour la somme de 680.000 francs or.

## LA DYNASTIE DES SCHNEIDER

Les nouveaux propriétaires vont faire d'une entreprise moribonde, menacée de ruine, le plus grand établissement métallurgique de France. Mais qui étaient les SCHNEIDER ?

François-Antoine qu'on était accoutumé d'appeler Adolphe, né le 28 octobre 1803 et son frère Joseph-Eugène, né le 29 mai 1805, étaient les fils d'Antoine SCHNEIDER qui, après avoir tenu à Dieuze, en Lorraine, une charge de notaire, était venu s'installer dans le village de Bidestroff, à 50 km au nord-est de Nancy.



Eugène SCHNEIDER (1805-1875).  
Le vrai fondateur du Creusot.

Les deux frères gagnent rapidement Paris et entrent à la puissance banque François-Alexandre SELLIÈRE, qui patronne les forges de Bazeille, dans laquelle ils font une rapide et brillante carrière en accomplissant leur apprentissage de Maître de forges. Devenus propriétaires de la Société des Mines et Forges du Creusot, en faillite, les deux frères constituent une société en nom collectif, « SCHNEIDER & Cie ». Le siège social de la société est fixé 42 rue d'Anjou à Paris, les SCHNEIDER conservant une résidence dans la capitale, le siège de fabrication est au Creusot.

Les SCHNEIDER ont compris qu'il convient d'étendre l'exploitation houillère et d'agrandir les installations de la forge. Dès lors, l'histoire du

Creusot va se confondre avec celle de la famille. La verrerie qui avait été achetée par la Société de Baccarat avec l'exclusion de la fabrication du cristal qui était interdite au Creusot pour 50 ans est rachetée par les frères SCHNEIDER pour y résider. Tout le personnel de la cristallerie ira travailler à Baccarat et à Saint-Louis.

Tout était à recommencer et à entreprendre, mais les premiers chefs de la dynastie possèdent toutes les qualités qui permettront à la famille de s'élever au premier rang des grands chefs d'industrie. Il convient toutefois de préciser que les fondateurs du Creusot débutaient dans un climat éminemment favorable : le régime était stable, la législation favorable aux entreprises capitalistes, les impôts légers, et il y avait une main d'œuvre expérimentée existant sur place.

### LES GRANDES HEURES DU CREUSOT AU TEMPS DES SCHNEIDER

Lorsqu'en 1836 les SCHNEIDER arrachent Le Creusot aux enchères, ils se trouvent en présence d'une entreprise qui emploie plutôt mal que bien, mille ouvriers dans un bourg de 2.700 habitants. Mais avec la volonté tenace et l'esprit d'initiative qui les animent, ils vont faire du Creusot le premier exemple dans notre pays d'un établissement industriel de caractère capitaliste.

Les deux frères vont se partager la tâche, Adolphe dirigeant la branche commerciale de l'usine, et Eugène la branche technique ; tous deux travaillent sans relâche en prenant peu de distractions. On verra la production du fer et du charbon s'accroître considérablement, on verra aussi la population ouvrière recrutée dans les montagnes environnantes améliorer peu à peu ses conditions de vie sous l'autorité toute puissante des patrons.

Eugène SCHNEIDER deviendra un des plus grands personnages de l'Empire, comblé d'honneurs : président du Corps législatif, ministre, membre de l'Institut, Grand-Croix de la Légion d'Honneur. C'est au total quatre générations qui se succéderont au Creusot de père en fils en petit-fils et en arrière petit-fils pour en assurer la pérennité pendant plus d'un siècle.

### LES PROUESSES TECHNIQUES

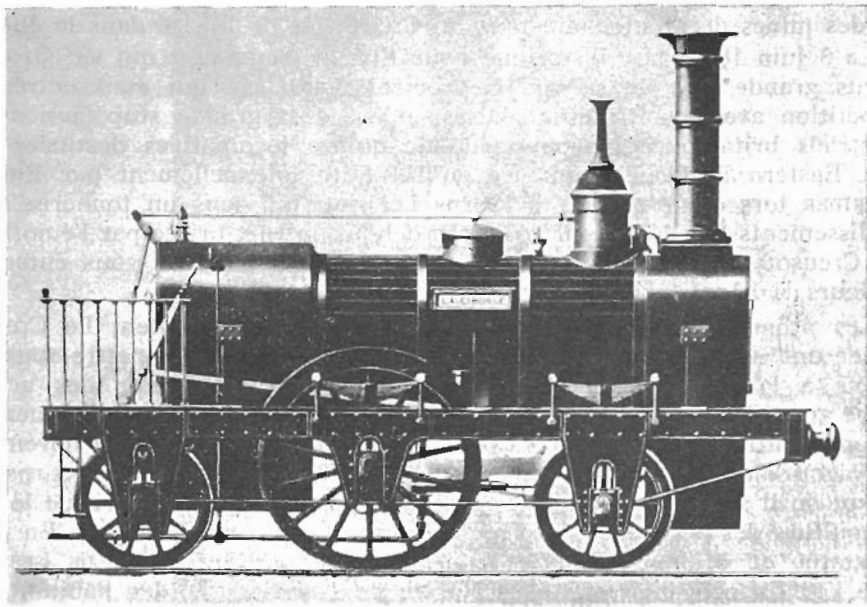
Toujours attentifs à la priorité du progrès le plus actuel, les SCHNEIDER vont porter leurs établissements à un suprême degré de prospérité, volant de victoire en victoire. L'essor rapide du Creusot et sa suprématie sur le reste de l'industrie métallurgique française seront liés à l'extension des chemins de fer et de la navigation à vapeur.

En 1838, la première locomotive à vapeur française construite au Creusot sera inaugurée avec faste devant des altesses royales. Baptisée la « Gironde », elle pèse 14 tonnes, mesure 6 m et atteint la belle vitesse de 40 km/h.

La navigation à vapeur est alors en plein essor et les SCHNEIDER vont s'attaquer au nouveau marché en installant à Chalon sur Saône, sur la rive gauche de la Saône, leurs ateliers de constructions navales. La Saône est en effet assez large et assez profonde pour porter jusqu'à des torpilleurs. Le nouveau chantier porte le nom de « Petit Creusot » et construira des

bateaux en fer pour la navigation fluviale. En même temps, de nouveaux ateliers voient le jour au Creusot.

Le 16 décembre 1840, naissance d'Henri SCHNEIDER, fils unique d'Eugène. Les SCHNEIDER entrevoient la navigation transatlantique que pratiquent déjà les Anglais. Durant l'été de 1840, Eugène SCHNEIDER, accompagné de François BOURDON, part visiter en Angleterre les chantiers où sont construits les bateaux qui ont triomphé de l'Atlantique. François BOURDON, né en 1797, est le plus illustre des hauts cadres du Creusot. Son génie créateur lui permet en 1841 d'inventer le marteau pilon à vapeur qui va révolutionner l'industrie métallurgique en permettant de forger les grosses pièces de locomotives et de bateaux. Avec sa masse frappante de trois tonnes, le pilon est à la fois si précis et si docile qu'il frappe l'endroit exact où le conduit la main de l'homme, capable de boucher une bouteille sans la briser.



Type des premières locomotives sorties du Creusot (1838).

C'est avec la plus grande satisfaction qu'Eugène SCHNEIDER apprend que le « Canada », dont l'appareil moteur de 450 chevaux a été construit au Creusot, a effectué la première traversée transatlantique d'un paquebot français.

La collaboration fructueuse des deux frères fut interrompue tragiquement par la mort accidentelle d'Adolphe le 3 août 1845 d'une chute de cheval, si fréquente au siècle dernier. Les funérailles eurent lieu le 6 août en présence de 6.000 personnes venues de toute la région.

Eugène SCHNEIDER devenu chef unique du Creusot, succède à son frère à la Mairie et au Corps législatif. Les usines qui se sont étendues jusqu'à la ville voisine de Montchanin sont en plein essor et les hommes y trouvent

facilement un emploi mais il n'en est pas de même pour les femmes et les jeunes filles. Pour y remédier, Mme Eugène SCHNEIDER crée au premier étage du château de la Verrerie un atelier de dentelles du Puy qui réunira jusqu'à 180 dentelières et travaillera pendant un quart de siècle. Etant de confession protestante, Mme Eugène SCHNEIDER crée au Creusot un foyer de réformés qui groupera 5.000 fidèles, telle est l'origine du temple protestant qui existe au Creusot.

Pour mieux assurer son approvisionnement en minerai de fer qu'on tirait primitivement de Chalencey près de Couches les Mines à 15 km des usines, le Creusot achète les concessions de Mazenay et de Change situées à une trentaine de kilomètres non loin de Nolay. Il s'agit de l'important gisement de fer oolithique qui contient fort curieusement une notable proportion de vanadium que deux chimistes de la société parviendront à récupérer. Pour assurer la desserte du gisement, un tronçon de voie ferrée est établi et raccordé à la ligne Chagny-Nevers. En ce qui concerne le charbon, la mine du Creusot ne suffisant plus, la société s'assure la production des mines de Montchanin près du Creusot et de Decize dans la Nièvre.

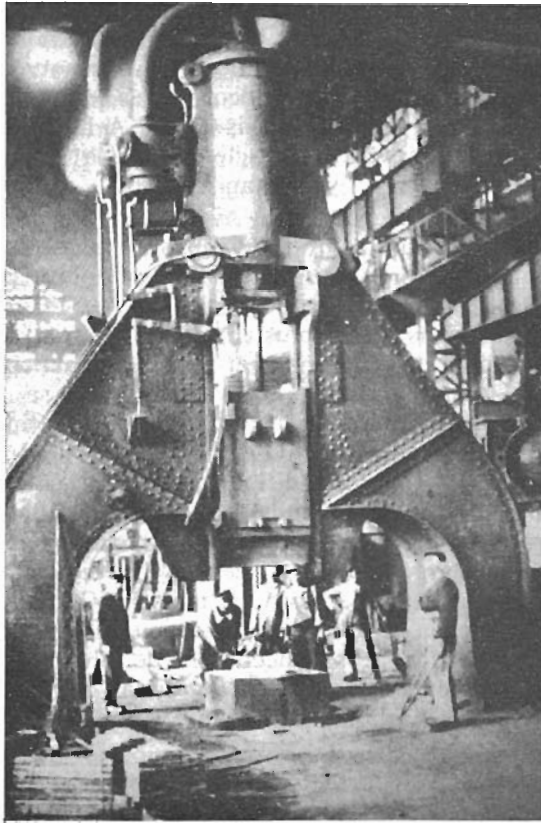
Le 3 juin 1865, date historique pour Eugène SCHNEIDER qui va éprouver la plus grande joie de sa vie. La Société SCHNEIDER qui était entrée en compétition avec les firmes anglaises, enlève à la grande stupéfaction des industriels britanniques la commande de quinze locomotives destinées aux Great Eastern Railway. L'annonce en fut faite solennellement par Eugène SCHNEIDER lors d'une séance du Corps Législatif où sous un tonnerre d'applaudissements des députés il déclarera debout, la voix brisée par l'émotion : « Le Creusot vient de vendre 15 locomotives à l'Angleterre, vous entendez, Messieurs, à l'Angleterre ».

Les progrès réalisés dans la fabrication de l'acier incitent Le Creusot à créer une aciérie. La guerre de 1870 impose à l'usine de mettre tous ses moyens à la disposition du gouvernement pour lui fournir des armes. Tombé avec l'Empire, Eugène SCHNEIDER quitte noblement et patriotiquement la scène politique. Il meurt à Paris le 27 novembre 1875 et le 30 novembre, un wagon-salon transformé en chapelle ardente, ramène son corps au Creusot où il sera inhumé dans l'église Saint-Charles qui est devenue le lieu de sépulture des SCHNEIDER. Une foule énorme assiste aux obsèques. En 1877, une statue en bronze d'Eugène sera inaugurée par Ferdinand DE LESSEPS, elle a été financée par une souscription des ouvriers et des habitants de la ville.

Il est vrai que Le Creusot attirait de plus en plus de touristes. Des visites guidées de l'usine avaient dû être organisées, à cette époque. Le Creusot, à l'égal de Versailles, était inscrit dans le programme des souverains venant visiter notre pays. Ils y vinrent nombreux et y furent reçus avec un faste royal au château de la Verrerie.

L'immensité et la diversité des ateliers, et en tout premier lieu le marteau pilon de 100 tonnes, étaient bien faits pour enthousiasmer les visiteurs. L'usine s'était accrue de dix hauts-fourneaux de 20 à 25 m de hauteur et surtout d'une grande forge couvrant douze hectares qui fut une merveille technique de l'époque, mesurant 500 m de long sur 240 m de large et qui existe encore. Les mines de charbon produisaient 250.000 t de houille et des mines de fer 300.000 t de minerai. Pour produire 130.000 t de fonte, 120.000 t de fer et 60.000 t d'acier.

Henri succède à son père à la direction de l'usine en acceptant la difficile tâche de maintenir dans ce XIX<sup>e</sup> siècle finissant Le Creusot au point où il avait été hissé. Les fabrications d'armement sont très développées en particulier celles des blindages en acier au nickel des bâtiments de guerre. Le petit Creusot se lance dans la fabrication des torpilleurs dont les pièces motrices sont fabriquées au Creusot et assemblées à Chalon sur Saône. Le 7 octobre 1896 le tsar Alexandre III pose la première pierre symbolique du pont de Paris qui portera son nom et dont l'arche unique sera construite au Creusot.



Le marteau pilon de 100 tonnes.

Henri SCHNEIDER avait hérité de sa mère une nature très généreuse qui lui fait développer les œuvres d'assistance à tous les étages de la vie de son personnel. Entre temps, les SCHNEIDER ont participé très largement à l'embellissement de la ville (construction d'églises, d'écoles, de l'Hôtel-Dieu).

Henri SCHNEIDER meurt au mois de mai 1898, à son tour d'un accident de cheval. Avec son fils, Charles-Prosper-Eugène, dit Eugène II, né le 20 octobre 1868, commence la troisième génération SCHNEIDER. Comme son père et surtout son grand-père, il va laisser le souvenir d'un grand capitaine

d'industrie. Reçu brillamment bachelier es-lettres et es-sciences, il revient à 19 ans au Creusot.

Comme les autres SCHNEIDER, il s'allie par son mariage à une famille aristocratique. Contrairement aux autres, dont la descendance fut surtout féminine, Eugène II eut trois fils. Très cultivé, il fut élu membre de l'Académie des Sciences Morales et Politiques. Il a laissé plusieurs ouvrages.

Sous son règne, Le Creusot va connaître jusqu'en 1914 une popularité et une renommée encore jamais atteinte, marquée par un nouveau palmarès de réussites spectaculaires, comptant quinze mille ouvriers dans une ville de plus de trente mille habitants. En 1899 la première locomotive électrique française construite au Creusot est affectée à une ligne des Pyrénées et le chantier de Chalon sort son premier submersible. Conçu par l'ingénieur Alfred LAUBEUF, il gagnera la mer par la Saône et le Rhône, arrimé dans un dock flottant construit également à Chalon. Le Creusot continue à innover en construisant de nouveaux types de locomotives, dont l'Alantic qui atteint la vitesse de 172 km/h sur la ligne Paris-Calais. A la stupéfaction générale, les colons Boers battent l'invincible Angleterre, à la bataille de Ladysmith, grâce aux canons « long tom » réalisés au Creusot.

En 1905, la direction décide de fêter avec éclat le centenaire d'Eugène I<sup>er</sup> considéré comme le vrai fondateur du Creusot. Cinquante mille personnes, plus que la population du Creusot, sont venues de toutes parts, le dimanche 11 juin, la ville était décorée d'arcs de triomphe et l'Harmonie de l'usine, qui comptait 75 musiciens dont plusieurs prix de conservatoire, sous la direction d'un ancien chef de musique militaire participa aux festivités. Eugène II rappela les impératifs qui avaient guidé sa famille dans son action : le bien-être, la dignité, la paix sociale et le libéralisme.

Lorsque la guerre éclate en 1914, Le Creusot entreprend la construction d'une artillerie lourde qui manque à la France, sans interrompre la fourniture aux armées d'innombrables pièces de 75 qui, lors de la bataille de la Marne, permettront de résister victorieusement aux canons allemands. La société SCHNEIDER restait très largement appuyée sur Le Creusot où se trouvaient les deux tiers de ses quinze mille ouvriers, mais Le Creusot, un peu à l'écart au fond de sa vallée, avait dû d'assez bonne heure développer ses prolongements extérieurs, d'abord avec sa succursale de Chalon sur Saône, puis à Montchanin à 6 km de l'usine, au bord du Canal du Centre et sur Decize dans la Nièvre, pour le charbon, la houillère du Creusot ne suffisant plus à alimenter l'usine.

En 1897, SCHNEIDER avait acheté à la société des Forges et Ateliers de la Méditerranée, l'Atelier d'Artillerie du Havre et aux environs de Paris, l'usine de Champagne sur Seine, spécialisée dans le matériel électrique et peuplée d'ouvriers creusotins. A côté de Bordeaux, la société achète les Chantiers et Ateliers de la Gironde pour y fabriquer des cuirassés.

En 1905 pour remédier à l'épuisement proche des mines de fer de Saône-et-Loire, SCHNEIDER avait acheté les mines de fer de Droitaumont près de Briey en Meurthe-et-Moselle qui livrent annuellement 350.000 t de minette qui sera déphosphorée par le procédé THOMAS. Le Creusot avait encore des participations en de nombreuses sociétés et entretenait des relations commerciales avec de nombreux pays. Il est bien évident que le soutien des banques était indispensable pour une telle œuvre. L'excellente qualité des produits de l'usine dans ses principales activités : énergie, métallurgie lourde, trans-

ports terrestres et maritimes, rayonnait sur le monde et avait valu aux SCHNEIDER de nombreuses récompenses aux expositions universelles.

En mars 1918, a lieu le premier bombardement de Paris par un canon allemand à longue portée, la grosse Bertha, auquel pourra répondre un obusier de 520 réalisé au Creusot. Cette interminable guerre avait durement frappé Eugène II jusque dans ses affections familiales. En grands patriotes, les SCHNEIDER ne s'étaient jamais soustraits à leurs obligations militaires, les trois fils d'Eugène s'étaient engagés. Charles en 1918, combattant en première ligne avait été gravement gazé, Jean qui avait repris du service dans l'aviation militaire fut descendu en flamme au-dessus de Dunkerque. Profondément brûlé, il guérit. Henri-Paul devait succomber dans un combat aérien sur le front d'Alsace. Quant aux salariés de l'usine, 900 avaient péri sur les champs de bataille.

Une fois la paix revenue, Le Creusot va s'efforcer de retrouver la place qu'il occupait dans le monde. Une nouvelle aciérie était presque terminée au Breuil du Creusot et on jetait les plans de l'usine Henri-Paul, une fonderie de fonte qui devait s'élever à Montchanin sur le canal du centre.

Dès 1917, les SCHNEIDER avaient pensé à l'électrification des usines. A cet effet tout un ensemble d'installations hydro-électrique avaient été créées sur le Rhône et sur l'Ain. Une partie des Ateliers d'Artillerie est reconvertie en atelier de construction de locomotives et en 1921 l'usine en produit 250, le record de son histoire et même pendant un trimestre, une par jour. En 1920, la locomotive Pacific, puissante et moderne, sera une des plus belles locomotives construites en France. De cette même époque date la locomotive à vapeur la plus puissante jamais construite en Europe, la Mountain, développant 2.500 CV et pesant 105 tonnes.

Le Creusot s'adapte sans trop de mal aux nouvelles lois sociales, attendu que pour la plupart, les SCHNEIDER étaient largement en avance sur la législation. Entre temps, Eugène SCHNEIDER avait choisi son fils Charles pour lui succéder, et, en 1923, avait été inaugurée la statue d'Henri érigée devant l'Hôtel-Dieu.

#### L'ŒUVRE SOCIALE

Henri SCHNEIDER avait hérité de sa mère une nature très généreuse et charitable qui lui fit développer les œuvres d'assistance à tous les étages de la vie de l'individu. En tout premier lieu, un effort considérable fut fait pour le logement de tous les ouvriers venus des campagnes environnantes. A cet effet des cités ouvrières furent d'abord construites, puis au fil des temps, des centaines de maisons individuelles comprenant un jardin avec dépendances et sanitaires et de coquets pavillons pour les employés. Il en fut de même à Montchanin et à Decize. Le château de la Verrerie était devenu la résidence des SCHNEIDER qui s'efforcèrent de l'embellir en l'entourant d'un grand parc. Trente-cinq chambres avaient été aménagées pour loger la suite des visiteurs de marque.

Cet effort considérable pour le logement fut complété par tout un ensemble d'institutions garantissant d'abord les soins médicaux qui étaient donnés gratuitement aux ouvriers, à leurs femmes et à leurs enfants de moins de quinze ans. En cas d'accident ou de maladie l'usine versait une allocation

du tiers du salaire journalier et en cas de décès, une pension à la veuve et aux orphelins. Une caisse de retraite était constituée, l'âge requis étant de 65 ans, la retraite était majorée de 50 % pour les ouvriers mariés. Henri se pencha également sur le problème des vieux ouvriers isolés et des indigents du Creusot en faisant construire une maison de retraite à une époque où rien de semblable n'existait ailleurs. Une maison de famille créée par Mme Eugène SCHNEIDER fut destinée à recueillir et à élever les enfants des veufs ou veuves dont le père avait appartenu à l'usine. Un nouvel Hôtel-Dieu, plus important que le premier, construit en 1863, fut remplacé en 1894 par un nouveau comprenant 128 lits et un service de chirurgie très développé.

Les SCHNEIDER avaient rapidement compris le rôle essentiel que devait jouer l'enseignement dans la formation de leur personnel. Ils furent en leur temps un modèle de culture technique. Dès leur arrivée au Creusot en 1837 ils avaient créé une première école communale ouverte aux enfants de leurs ouvriers dans un bourg où rien n'existait auparavant. Des groupes scolaires furent successivement créés ensuite et le succès fut tel qu'en 1856, on comptait 600 élèves tant dans les cours élémentaires que dans le groupe spécial où régnait une discipline aussi rigide que la sélection.

Les écoles des filles avaient pareillement retenu toute la sollicitude des patrons. Plus tard devait être créé un cours supérieur réservé à la cohorte des grosses têtes et capables de former l'élite des ateliers et des bureaux. Le cours, appelé « caboulot » par les élèves, a fourni de bons ingénieurs qui ont pu accéder aux plus hauts postes de l'usine.

#### LE CREUSOT PENDANT ET APRÈS LA GUERRE DE 1939

Le 17 juin 1940 les allemands prennent possession du Creusot, qui va désormais travailler mais au ralenti. Charles, animé d'un rare patriotisme, se résignera à organiser le sabotage de ses propres usines avec ses ouvriers et des résistants déguisés en ouvriers. La consigne est de produire le moins possible. Les ateliers qui, auparavant, étaient capables de construire 30 locomotives par mois, en sortent péniblement une. Furieuse, la Gestapo déporte près de cent malheureux dont certains ne reviendront pas.

Le Creusot, pas plus qu'Essen n'avait été bombardé ni en 1914-1918, ni en 1939. Mais le samedi 17 octobre 1942, dans l'après-midi, les avions anglais effectuent un premier raid qui fait 63 morts et 250 blessés, en détruisant 350 maisons dont l'Hôtel-Dieu et laissant 1.500 sinistrés. Et, sans hâte, la vie reprend au Creusot sous la botte de l'occupant allemand.

Le 17 novembre, on apprend qu'Eugène SCHNEIDER terrassé par une crise cardiaque, venait d'achever sa vie en son hôtel du cours Albert 1<sup>er</sup> à Paris. Le 20 juin 1943, 500 bombardiers, escortés par 200 chasseurs de l'armée américaine vont déverser sur Le Creusot des centaines de bombes explosives et incendiaires qui font 360 morts et 600 blessés, jetant bas ou endommageant plus de 4.000 immeubles sur les 5.300 que comptait la cité.

Dix mille personnes quittent Le Creusot dès le lendemain gagnant la campagne pour y trouver refuge, redoutant un troisième bombardement venant tout anéantir. Ce fut un maquis de l'armée secrète qui délivra Le Creusot quatre jours avant l'arrivée de l'armée LECLERC. Les allemands ne tardent pas à abandonner Le Creusot non sans avoir déposé des charges

explosives qui font beaucoup de dégâts. Charles SCHNEIDER dira à ses ouvriers après le départ des allemands ce qu'il avait fait pour Le Creusot et pour l'usine. Il semble bien que ce soit à cause de la transmission de chiffres faux sur la production du Creusot que le deuxième bombardement avait eu lieu. Charles avait fait connaître à Londres les chiffres exacts, ayant ainsi évité un troisième bombardement.

Jean SCHNEIDER s'était hâté de regagner l'Afrique du Nord pour y reprendre ses fonctions d'Inspecteur général d'Air France. Le 14 novembre 1944, il a enfin la possibilité de revenir en France dans un avion anglais qui survole le Morvan tout près du Creusot, mais un brouillard givrant l'oblige à voler très bas et devant lui, surgit tout à coup le Mont Beuvray. Une flamme monte dans le ciel et onze morts gisent dans le bois où l'avion s'est écrasé avant de prendre feu. Charles SCHNEIDER ramènera au château de la Verrerie les restes mutilés de son frère ainsi que le corps carbonisé de l'épouse de ce dernier. Seul maintenant à la tête du Creusot, il est bien décidé à faire l'effort de le reconstruire. Pendant 18 ans, il travaillera sans relâche du matin au minuit.

La reconstruction des installations détruites par les bombes occupera les premières années de la paix revenue. L'Hôtel-Dieu sera reconstruit de même que les écoles et les usines modernisées. Dès le 14 novembre 1946, deux nouvelles cités seront inaugurées au Creusot, claires et vastes, avec de grands toits bourguignons et un jardin entourant chaque maison. Le Creusot remporte de nouveaux succès techniques. La locomotive électrique BB 9004 construite au Creusot enlève sur la ligne Bordeaux-Irun le ruban bleu du rail à 330 km/h, la pile atomique GI construite par SCHNEIDER entre en fonction. Charles SCHNEIDER s'oriente vers la technique nucléaire en fournissant l'Amérique en cuves nucléaires.

Mais le 27 juillet 1960, alors qu'il venait d'arriver à Saint-Tropez pour préparer sa croisière du mois d'août sur son grand voilier l'« Aile Blanche », il meurt accidentellement. Avec lui s'éteint le dernier des SCHNEIDER, il venait d'avoir 62 ans. Demain, pour que les usines continuent, d'autres viendront pour les mener vers de nouvelles destinées.

#### LC CREUSOT AUJOURD'HUI

Avant sa mort accidentelle en 1960, Charles SCHNEIDER, dernier représentant mâle de la dynastie, avait déjà proposé que soient réparties en plusieurs sociétés les activités du Creusot qui était devenu société anonyme et qui avait fusionné avec les Forges et Ateliers de la Loire. Au fil des ans devait se poursuivre le processus de restructuration de l'ancienne firme et aujourd'hui il existe sur le site du Creusot huit sociétés employant au total près de 4.000 ouvriers sur une population de 29.000 habitants. Sur les traces de leurs illustres prédécesseurs, les industriels creusotins ne cessent d'innover dans des secteurs de pointe aussi varié que le nucléaire, l'électronique, l'aéronautique, le ferroviaire et la sidérurgie. La société G E C - Alstom (640 ouvriers) s'est spécialisée dans la fabrication des boggies du T.G.V.

On ne saurait être complet sans évoquer l'Ecomusée de la communauté Le Creusot-Montceau, château de la Verrerie. Un écomusée est un musée du temps et de l'espace. Celui du Creusot est exemplaire, s'étant donné pour mission de sauver l'acquis économique et industriel de la cité au cours des

XIX<sup>e</sup> et XX<sup>e</sup> siècles avant qu'il ne soit trop tard. L'Ecomusée occupe le château de la Verrerie devenue la propriété de la municipalité du Creusot.

En liaison étroite avec l'Ecomusée a été créé en 1985 l'Académie François BOURDON, du nom du plus illustre haut cadre de l'usine qui fut à l'origine de nombreuses inventions dont le marteau pilon à vapeur de 100 tonnes de réputation mondiale qui, remonté aujourd'hui après un demi-siècle de service, a été érigé sur une place de la ville dont il est le vivant emblème.

Grâce à leur culture technique, les membres de l'association au nombre de 140, tous bénévoles, ont pu regrouper et classer avec le concours des Archives de France, les documents et souvenirs historiques de 200 ans d'industrie creusotine. Les archives conservées ne sont pas seulement des documents écrits mais aussi des objets, des maquettes, des souvenirs de toute nature qui font l'objet d'exposition thématiques ouvertes dans l'ancienne salle du Jeu de Paume du château de la Verrerie. Des visites guidées de l'Ecomusée sont organisées en permettant de découvrir bien des témoins du passé, dont une belle collection des cristaux d'ornement exécutés par la Cristallerie de la Reine.

#### CONCLUSION

Après ce survol de l'histoire du Creusot sous la dynastie des SCHNEIDER, quel jugement peut-on porter tant sur le plan technique que sur le plan humain ? Or, les avis de ceux qui en parlent dépassent toute mesure, allant de l'admiration la plus béate à la critique la plus acerbe.

La compétence technique des chefs de la dynastie présente un bilan très largement positif comme en font foi les faits les plus marquants de leur essor industriel : la première locomotive française à vapeur en 1838, le premier bateau à vapeur français en 1839, le marteau pilon de 100 tonnes en 1878, le pont Alexandre III en 1900, la renommée internationale du canon de 75 et la fabrication de 5.870 locomotives.

Jugés en chiffres les SCHNEIDER peuvent se prévaloir d'avoir fait extraire des millions de tonnes de houille et de minerai de fer, d'avoir fait produire des millions de tonnes d'acier, d'avoir distribué des milliards de francs de salaires et d'avoir fait vivre des milliers de familles.

Qu'en est-il sur le plan humain où les critiques se sont faites violentes, bien que fourmillant d'incertitudes et de suppositions gratuites. D'aucune ne voient en les SCHNEIDER que des patrons tout puissants faisant peser sur leur personnel un lourd paternalisme à l'égal d'une véritable tyrannie. Or, le paternalisme qui était une institution de l'époque et qui avait si bien réussi aux grandes sociétés industrielles rendait peut-être l'ouvrier un peu trop dépendant des patrons dans une ville dont toutes les institutions étaient soumises au même patron. Il faut bien en convenir, mais en retour quels avantages substantiels l'ouvrier n'en retirait-il pas : une stabilité de l'emploi, un salaire, un logement et tous les bénéfices des œuvres sociales très complètes couvrant toutes les étapes de la vie de l'individu de l'école à l'atelier.

Sans oublier les moments difficiles ponctués de grèves parfois très sévères que les SCHNEIDER durent affronter, il faut reconnaître qu'ils furent les très grands capitaines d'industrie du XIX<sup>e</sup> siècle et de la première moitié du XX<sup>e</sup>.