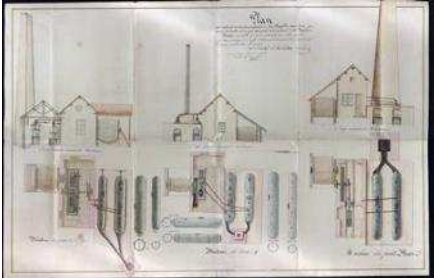


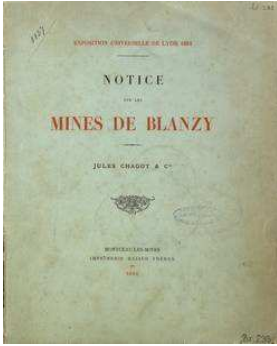


A/ La machine à vapeur et l'essor de l'industrie

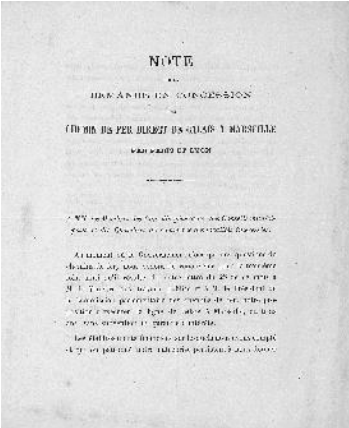
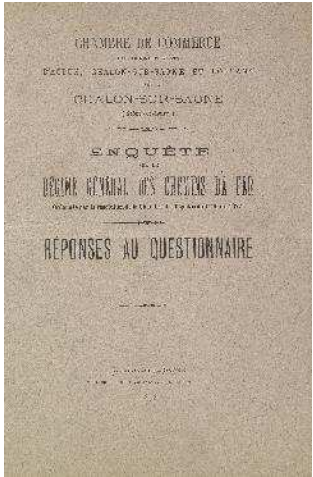
Comment fonctionne la machine à vapeur et quelles en sont les applications dans l'industrie ?



N° question naire	Document	Analyse
1	<p>Plan d'une machine à vapeur de La Chapelle-sous-Dun</p>  <p>M 3086</p>	<p>Ce plan en couleur de 1844 a été transmis par M. Marc Teissier, propriétaire des houillères de la Chapelle-sous-Dun afin d'obtenir l'autorisation de la préfecture d'utiliser des chaudières et des machines à vapeur pour le service des puits de la Forge, Numéro 4 et Marc. Le format du plan est d'environ 96,5 cm x 63 cm. L'exploitation est attestée dès 1774. La concession dite de « La Chapelle-sous-Dun » est accordée en 1809. Le lieu-dit de « La Mine » est exploité en premier par des travaux de faible profondeur dans une couche de moyenne qualité et de faible épaisseur. L'exploitation se déplace vers l'ouest et le nord à partir de 1826 pour exploiter la « Grande couche » plus rentable. Trois machines à vapeur furent successivement placées dans l'intervalle de plusieurs années pour servir à l'extraction de la houille des puits. La lettre du 15 novembre 1844 qui accompagne cette demande précise "Les chaudières sont cylindriques, elles sont fermées vers leurs extrémités par des calottes sphériques, le tout en tôle de fer [...]. Elles font mouvoir le tambour sur lequel s'enroulent les câbles de [ces] puits élevant des tines* pleine d'eau ou de houille. [...] Toutes ces machines reçoivent le calorique produit par la combustion des fragments de houille schisteuse mis au rebut sur le tertre des puits".</p> <p>* tine : récipient de transport.</p>
2	<p>Ordonnance du roi Louis Philippe pour la création d'une usine à fers à Perreuil en 1831</p>  <p>S 567</p>	<p>"Louis-Philippe, Roi des Français, A tous présents et à venir, Salut [...]</p> <p>Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :</p> <p>Art 1er : M. Rivière Louis, français, est autorisé à établir à Perreuil, département de Saône-et-Loire, au lieu et place du moulin dit Filatre, sur la rivière de la Dheune, [...] une usine à fers composée ainsi qu'il suit, savoir : 1° : deux hauts fourneaux pour la fusion du minerai de fer allant à la houille, 2° : trois feux d'affinerie, 3° : deux fours à réverbère pour la fabrication de la tôle allant à la houille, 4° : un laminoir à tôle, 5° : deux marteaux à ordon, 6° : une machine à vapeur destinée à mouvoir les souffleries et le laminoir. "</p> <p>Un haut fourneau est un four industriel qui sert à la fabrication de la fonte (à partir de laquelle on fabrique l'acier). Dans un haut-fourneau, on brûle à très haute température (1600 °C) un mélange de minerai de fer et de coke. Pour obtenir ces très hautes températures, il faut apporter de l'air sous pression par de larges pistons en fonte actionnés par la vapeur, appelés machines soufflantes. Les feux d'affinerie servaient à mettre en forme le métal. Dans ce type de four, four où la chaleur est réfléchiée par une voûte, le combustible (houille, gaz, etc.) est brûlé dans une chambre différente de celle des matières traitées. Ainsi, on limite les interactions indésirables entre la combustion et les matières à traiter. Le laminoir et les marteaux à ordon servaient à convertir la fonte en barre et en plaques. Cette ordonnance est de format 20 cm x 35 cm.</p>

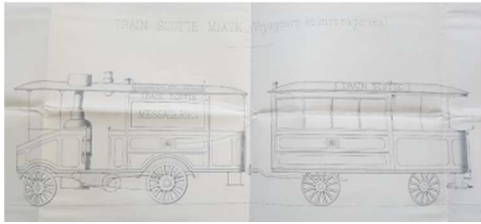
N° questionnaire	Document	Analyse
3 et 15	<p data-bbox="255 373 719 427">La Compagnie des mines de Blanzys se modernise en 1854</p>  <p data-bbox="443 826 533 852">BR 230</p>	<p data-bbox="739 432 2107 491">A Blanzys, Jules Chagot a fondé en 1838, une première société qui, après diverses transformations, prit en 1856 la raison sociale "Jules Chagot et Cie" ; à partir de cette époque l'entreprise ne cessa de se développer.</p> <p data-bbox="739 523 2107 703">Dans ce livret de 1854, la compagnie présente les avancées technologiques et sociales qu'elle a réalisées. Il a probablement été rédigé en vue de l'Exposition universelle de Paris de 1855. Cette date correspond également à la mise en place d'une caisse de retraite par la compagnie pour ses employés. Le but de toutes les institutions sociales initiées par l'entreprise est de fixer la population ouvrière et de maintenir de bonnes relations avec la direction afin d'assurer la paix sociale. Ces institutions patronales ne sont toutefois pas dénuées de préoccupation humanitaire.</p> <p data-bbox="739 735 1944 762">De format 16 cm x 24 cm environ, cette brochure a été imprimée par Gustave Gratiot à Paris en 1854.</p>
4	<p data-bbox="255 861 719 948">La Compagnie des Mines de Blanzys investit dans l'industrie textile en 1894</p>  <p data-bbox="443 1326 533 1351">BR 233</p>	<p data-bbox="739 954 2107 1134">Le but de cette brochure, présentée par la Compagnie des Mines de Blanzys à l'occasion de l'Exposition universelle de Lyon de 1894, est d'établir un "tableau des efforts qu'elle a fait pour l'amélioration du sort de ses ouvriers". Elle évoque les dispositifs de sécurité, l'aérage, l'enlèvement de l'eau au fond des galeries censés améliorer les conditions de travail. La notice insiste également sur l'économie sociale mise en place par les institutions ouvrières, patronales et les associations : la caisse de secours, l'assistance à domicile, la caisse de retraite, les logements, les écoles, aide au chauffage.</p> <p data-bbox="739 1139 2107 1198">Comme la notice de 1854, elle présente également les produits de l'entreprise, l'ensemble des installations industrielles ainsi que les avancées technologiques réalisées.</p> <p data-bbox="739 1230 1977 1257">De format 23 cm x 28 cm, cette notice a été imprimée par Rajaud Frères à Montceau-les-Mines en 1894.</p>

B/ La révolution des transports

Quels sont les progrès rencontrés dans les transports ?

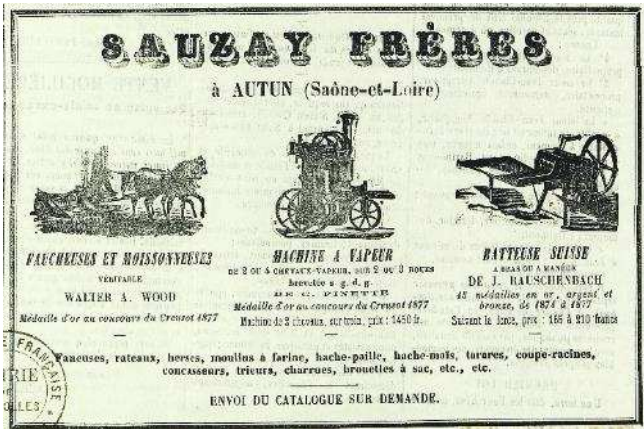
N° questionnaire	Document	Analyse
5	<p>Note sur la demande en concession d'un chemin de fer direct de Calais à Marseille</p>  <p>5 S 1</p>	<p>Cette note du 30 mars 1874 est destinée à informer les membres des conseils généraux et municipaux et des Chambres de commerce et d'industrie. Elle émane des sociétés qui demandent la concession de la ligne de chemin de fer de Calais à Marseille.</p> <p>La note insiste sur le fait que la création de cette ligne permettra de désengorger le trafic, d'abaisser le coût du transport de marchandises. Elle souligne que le confort et la sécurité seront garantis.</p> <p>Les années de 1871 à 1875 voient également apparaître des projets conçus par des groupes financiers dont le but avoué est d'ouvrir des lignes concurrentes à celles des grands réseaux par la construction de liaisons d'importance nationale comme Calais-Marseille.</p> <p>L'auteur de cette note est Gustave Delahante, (1816, Mâcon-1905, Versailles), banquier et membre du Cercle des chemins de fer. Il est influencé par le saint-simonisme et proche de Prosper Enfantin. A partir de 1841, il est l'administrateur et le sous-directeur de la Compagnie du chemin de fer de Paris à Orléans. Il est chef de l'exploitation entre 1845 et 1847, puis Administrateur de la Compagnie des mines de la Loire en 1845.</p> <p>De format 21 cm x 26,5 cm, cette note a été éditée par l'Imprimerie centrale des Chemins de Fer à Paris en 1874.</p>
6	<p>Enquête sur les chemins de fer de Saône-et-Loire en 1877</p>  <p>5 S 1</p>	<p>Cette brochure de 8 pages est la réponse de la Chambre de Commerce d'Autun, Chalon-sur-Saône et Louhans à l'enquête sur le régime général des chemins de fer ordonnée par la résolution des députés de la Chambre du 1er mars 1877.</p> <p>Les questions portent sur la nature des marchandises transportées, sur le tarif, sur les délais de transport et sur les relations entre petites et grandes compagnies.</p> <p>En conclusion les représentants de la Chambre de Commerce demandent un abaissement des tarifs, la réduction des délais de transport, l'application du chauffage dans toutes les classes, la possibilité d'obtenir des billets aller-retour à un prix avantageux, des mesures permettant d'avantager également le transport fluvial et enfin la création de nouvelles voies de communication quand cela est nécessaire.</p> <p>Les auteurs de cette brochure sont Antoine Chevrier, président de la Chambre de commerce et Charles Gros, secrétaire.</p> <p>De format 20 cm x 30,5 cm, cette notice a été imprimée par Sordet-Montalan à Chalon-sur-Saône en 1878.</p>

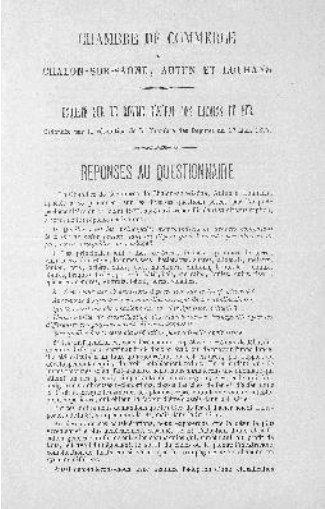
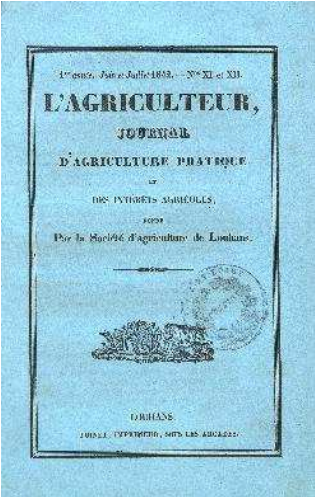
<p>7</p>	<p align="center">Publicité pour le Papin N°2</p>  <p align="center">PR 86/1</p>	<p>Cette publicité est parue en page 4 du journal trihebdomadaire "Le Patriote de Saône-et-Loire" du jeudi 12 décembre 1839 (numéro 903).</p> <p>Le Papin N°2 est un bateau à vapeur à aubes de transports de passagers et de marchandises. Il circula à partir de 1835 sur la Saône entre Lyon et Chalon-sur-Saône Il était la propriété de la société "Mrs Courret, Gaillard et Cie". Il a été construit en tôle et mesurait 48,72 mètres de long pour 4,84 mètres de large.</p> <p>Il fut certainement nommé en l'honneur de Denis Papin (1647-1713), physicien, mathématicien et inventeur en 1685 du bateau à aubes. Ce type d'embarcation est actionné par de la vapeur mise sous pression dans des chaudières alimentées au charbon ou au bois. La roue est fixée à la coque du bateau soit à l'arrière (bateau à roues arrière), soit sur le côté (bateau à roues latérale) et lui permet d'avancer et de reculer. Il est généralement utilisé pour la navigation intérieure, sur les lacs, les fleuves ou éventuellement le long des côtes et des estuaires.</p>
<p>8</p>	<p>Entête d'une correspondance du Garage L. Luneau de Chalon-sur-Saône</p>  <p align="center">J 701</p>	<p>Sur cet entête d'une correspondance du Garage L. Luneau de Chalon-sur-Saône des années 1930, on peut observer sur la gauche une voiture de course. Cette illustration représente l'arrivée d'un nouveau moyen de transport après l'essor du chemin de fer.</p> <p>Son développement a pour origine l'invention des premiers moteurs à explosion et à combustion. Dès 1807, les frères Claude et Nicéphore Niépce (également inventeur de la photographie) créent à Chalon-sur-Saône le pyrèolophore, précurseur du moteur à combustion interne. Le moteur à combustion à deux temps est ensuite réalisé par Étienne Lenoir en 1859. Ce moteur est perfectionné en 1862 par Beau de Rochas et devient à quatre temps, il est encore amélioré par Gottlieb Daimler et Wilhelm Maybach en 1887. Le moteur Diesel est inventé en 1893. Les premiers constructeurs industriels apparaissent dans les années 1890 et à la même époque, une autre innovation majeure fait également son apparition: le pneumatique. La société « Michelin et Cie » est fondée à Clermont-Ferrand. Le moteur à combustion est principalement utilisé pour la propulsion des véhicules de transport tel qu'avions et automobiles.</p> <p>Les principaux avantages du moteur à explosion sont :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Les premiers moteurs à explosion se sont imposés dans le monde automobile grâce notamment au carburant. Il n'était plus nécessaire de traîner sa tonne de charbon en plus d'une citerne d'eau pour espérer avancer à une vitesse raisonnable. - La facilité d'utilisation et de maintenance de ce type de moteur explique également son succès. Aussi, ces moteurs ne sont pas délicats et fonctionnent sans problème avec divers carburants, sans qu'il soit nécessaire de procéder à des modifications importantes. L'essence peut être remplacée par de l'alcool ou du gaz.
<p>8</p>	<p>Photographie-carte postale de Georges Fontaine aux commandes d'un avion (été 1918)</p>  <p align="center">12 NUM 031/2</p>	<p>Après avoir fait l'expérience du front, notamment au Chemin des Dames, Georges Fontaine (1897-1988) décide de devenir aviateur car il pensait qu'il courrait moins de danger dans les airs que dans les tranchées. Il est donc parti en 1917 à l'école de pilotes d'Istres (Bouches-du-Rhône) pour y préparer son brevet et fut rattaché au 1er groupe d'aviation. Durant l'été 1918, il suit les cours de l'école préparatoire des élèves pilotes et mitrailleurs au centre d'aviation de Longvic (Côte-d'Or).</p> <p>Lors de la Première Guerre mondiale, quelques années seulement après le premier vol, on voit l'apparition de cette nouvelle arme sur le champ de bataille. On passe alors à une production d'avions en grande série et les pilotes deviennent des professionnels.</p> <p>Il s'agit d'une carte postale prêtée et numérisée lors de l'opération "Grande collecte", 2013 - 2014.</p>

8	<p align="center">Plan de wagons de train "Scotte"</p>  <p align="center">5 S 469</p>	<p>Ce document est extrait d'un dossier concernant l'établissement par la Société de Transports automobiles d'une ligne de type "Scotte" de Chalon jusqu'au Bourgneuf (hameau de la commune actuelle de Mercurey). Les trains "Scotte" sont les premiers omnibus à traction mécanique utilisant une machine à vapeur. Développés par la "Société des Chaudières et Voitures à Vapeur système Scotte" créée à Epernay dans les années 1880, ces véhicules sont conçus pour des zones rurales, ils étaient une sorte de tramway sans rails qui pouvaient remplacer les diligences.</p> <p>Sur ce plan de format 75 cm x 35 cm on aperçoit la locomotive (ou voiture motrice) servant également pour le transport de la messagerie (lettres et colis jusqu'à 1000 kilos) ainsi qu'un wagon pouvant transporter 30 voyageurs.</p> <p>La vitesse maximale de cet omnibus à vapeur était de 13 km/h.</p>
---	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

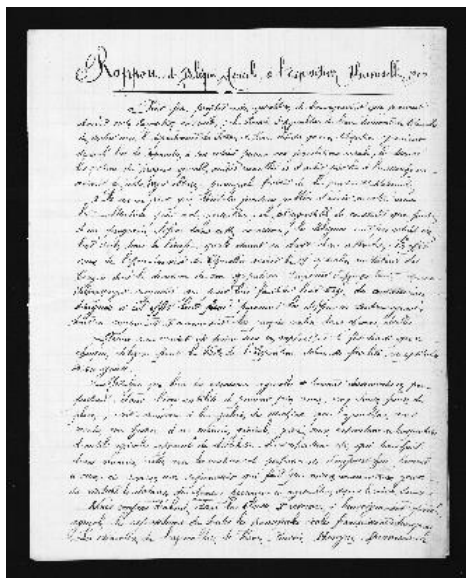
C/ La révolution agricole

Quelles sont les conséquences de la révolution industrielle dans le monde agricole ?

N° questionnaire	Document	Analyse
9	<p>Publicité parue dans « L'Echo du Charollais » du 4 août 1878 pour des machines agricoles vendues par l'entreprise « Sauzay Frères »</p>  <p align="center">PR 34/5</p>	<p>La révolution industrielle qui se produit au Royaume-Uni, sous le règne de la reine Victoria, va changer la condition du monde rural et bouleverser aussi les techniques agricoles en France. C'est ce que permet d'illustrer cette publicité.</p> <p>L'entreprise "Sauzay Frères" a été fondée en 1867 à Autun. Spécialiste de la vente de quincailleries, elle se diversifie ensuite dans la construction de pompes à chapelet ainsi que dans la vente de machines agricoles. Cette publicité présente certes une faucheuse et une batteuse fonctionnant avec la force physique mais également une machine à vapeur de la marque G. Pinette, fondée en 1830 à Chalon-sur-Saône. Il s'agit d'une locomobile qui grâce à une courroie permet de faire fonctionner une petite batteuse ou un petit moulin à farine. Cette machine permet d'avoir d'autres usages dans les papèteries, imprimeries, scieries etc.</p> <p><u>Lexique :</u></p> <p>Faucheuse : machine agricole servant à couper les céréales.</p> <p>Moissonneuse : machine utilisée pour assister l'agriculteur dans la récolte.</p> <p>Batteuse : machine agricole servant à battre les céréales pour séparer le grain de la paille. Cette opération effectuée à l'aide de fléaux avant la révolution industrielle était un travail fatiguant prenant un temps considérable. Le tarare permet d'effectuer le même travail.</p> <p>Faneuse : machine qui permet de retourner l'herbe fraîchement fauchée de façon à en faire du foin.</p>

<p>10</p>	<p>Réponse de la Chambre de Chalon-sur-Saône, Autun et Louhans à un questionnaire pour l'enquête sur le régime général des chemins de fer</p>  <p>5 S 1</p>	<p>Le jeudi 1er mars 1877, la Chambre vote une résolution émanant du député Adolphe Cochery ayant pour objet la nomination d'une commission d'enquête sur le régime général des chemins de fer et autres voies de communication en France. C'est le point de départ, des études qui aboutiront à un ambitieux programme de travaux publics, lancé en 1878 par le ministre des travaux publics Charles de Freycinet, principalement pour la construction de chemins de fer, mais aussi de canaux et d'installations portuaires.</p> <p>L'un des outils de cette "enquête sur le régime général des chemins de fer" fut un questionnaire envoyé aux chambres de commerce. Il se penche sur des thèmes comme les denrées transportées, les tarifs et leur réduction, les taxes, la durée de voyage, la concurrence, la qualité et la diversité du réseau, le confort, le transport des bagages, l'aménagement des wagons et les alternatives comme le transport fluvial.</p> <p>Cette enquête tend à montrer que la baisse des coûts du transport par le chemin de fer pourrait améliorer les profits de l'agriculture. Seul le train peut en effet permettre l'acheminement dans les gares rurales de Saône-et-Loire de la chaux, du plâtre, nécessaires pour transformer les sols acides en sols plus basiques aptes à la culture du blé. De plus, le train permettait l'évacuation des céréales vers les grands centres urbains. L'agriculture devient commerciale et la proximité de la ville, de la route, du chemin de fer devient essentielle pour les cultivateurs.</p>
<p>11</p>	<p>Deux extraits de 1842 et 1844 de la revue "L'Agriculture", publiée par la Société d'agriculture de Louhans</p>  <p>REV 1116</p>	<p>"L'agriculteur" est un mensuel fondé par la Société d'agriculture de Louhans, créée en 1842, il disparaît en 1848. Il rend compte des travaux de cette société ainsi que ceux exécutés dans une ferme expérimentale.</p> <p>Les deux extraits décrivent les nouveaux modes de production agricoles.</p> <p>L'assolement triennal tend à être abandonné au profit d'un assolement quadriennal, où les semences de plantes fourragères alternent avec celles de plantes céréalières.</p> <p>Le développement du cheptel, permis par l'augmentation de la production de fourrage, fournit en retour à l'agriculture des quantités importantes de fumier, un engrais naturel qui permet la suppression des jachères.</p> <p>La jachère tend également à disparaître grâce à l'invention de nouveaux outils limitant la prolifération des mauvaises herbes et l'introduction d'engrais chimiques.</p> <p>La grande industrie fournit rapidement à l'agriculture de nouvelles machines révolutionnant les techniques alors en place. En 1834, l'industriel américain Mac Cormick met au point la première moissonneuse-batteuse. En 1837, Mathieu de Dombasle invente une nouvelle charrue. La herse décrite semble aussi efficace. Munie de dents courtes et proches les unes des autres, elle permet de travailler la terre en surface pour préparer un lit de semence ou pour le recouvrir. Son passage aplanit le sol, en pulvérisant les mottes, et en enlevant tout ce qui pourrait gêner la germination de la semence. La Houe à cheval, quant à elle, est une petite charrue à un ou plusieurs socs triangulaires employée pour les binages (c'est-à-dire le fait d'ameublir la terre) et pour le sarclage (c'est-à-dire le fait de biner pour désherber).</p>

Rapport du délégué ouvrier agricole du canton de Digoin à l'exposition universelle de Paris en 1900



M 3114

La circulaire ministre du Commerce du 11 aout 1899 préconise que des délégations ouvrières soient invitées à l'exposition universelle de Paris l'année suivante.

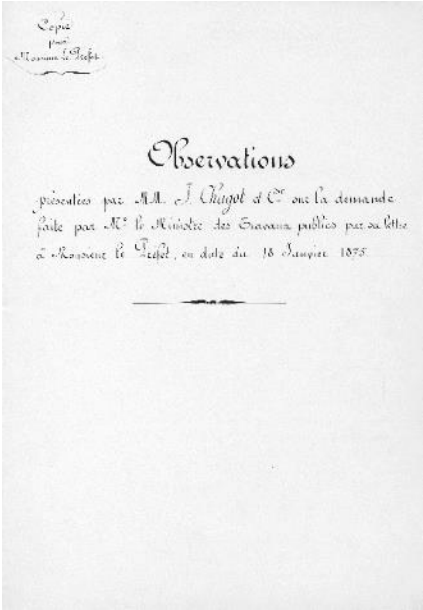
Ce rapport a été écrit pour le compte de la Société d'agriculture de l'arrondissement de Charolles et du département de Saône-et-Loire. Il rend compte des idées et des progrès techniques agricoles présentés lors de l'exposition universelle de Paris en 1900.

Face aux avancées rapides des autres nations, le délégué ouvrier propose des améliorations à accomplir par les autorités publiques. Il insiste surtout sur l'éducation et l'approfondissement des connaissances liées à l'agriculture afin d'éviter que la condition et les revenus des cultivateurs s'améliorent et que les ruraux ne soient pas attirés par les grandes villes.

Il fait ainsi apparaître deux causes de l'exode rural : l'éducation et le revenu. La différence des niveaux de vie entre la campagne et la ville industrialisée est de plus en plus importante au cours du XIXe siècle. Les activités tertiaires des villes ont également des besoins accrus de main-d'œuvre, alors que les activités rurales ont une main-d'œuvre en surnombre compte tenu de l'évolution des techniques agricoles et, parfois, de la ruine de l'artisanat rural. Même si le niveau de vie est faible, les perspectives d'emploi sont meilleures en ville.

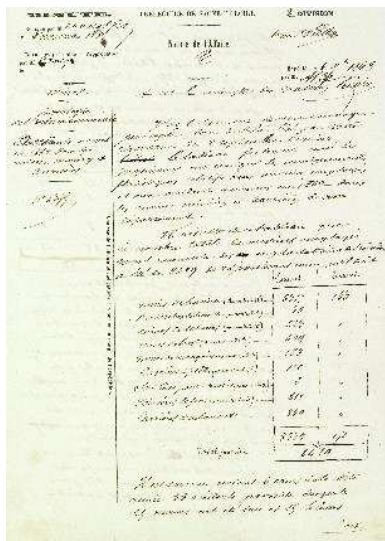
D/ La naissance du monde ouvrier

Quelles sont les conséquences sociales de la révolution industrielle ?

N° questionnaire	Document	Analyse
13	<p data-bbox="271 395 1019 454">Compte-rendu de la Compagnie des Mines au ministre des travaux publics en 1875.</p>  <p data-bbox="607 1129 680 1157">S 899</p>	<p data-bbox="1048 395 2089 547">Dans cet extrait du compte-rendu d'observations présentées par Jules Chagot à la demande du Ministère des travaux publics, la Compagnie rappelle l'existence des institutions de secours et de prévoyance. L'auteur essaie de démontrer que les intérêts des ouvriers et ceux des patrons, loin d'être contradictoires, sont étroitement liés au bon fonctionnement de l'entreprise.</p> <p data-bbox="1048 571 2002 630">Afin de recruter et de fidéliser les ouvriers la Compagnie des Mines mise sur une politique paternaliste assurant aux ouvriers :</p> <p data-bbox="1048 654 2089 774"><u>L'école</u> : à Montceau est mise en œuvre, dès sa promulgation, la loi Guizot de 1833 qui impose à chaque commune la création d'une école publique. Mais, même sans cette loi, les Chagot exigent de leurs ouvriers de savoir lire, écrire et compter pour être embauché. La première école ouvre en Montceau en 1834 et au Creusot en 1837.</p> <p data-bbox="1048 798 2089 1045"><u>Le logement</u> : l'afflux de population impose de résoudre la question de l'habitat. Très vite les logements collectifs, de type caserne, sont écartés pour des raisons de salubrité publique et de paix sociale. Aussi bien au Creusot qu'à Montceau-Les-Mines les patrons s'orientent vers la construction de maisons individuelles entourées d'un jardin. Le rôle du jardin est triple : conserver un lien avec la terre pour des ouvriers qui viennent souvent du monde rural, compléter l'ordinaire familial par la production de légumes et éloigner les ouvriers des cabarets et cafés où les guettent alcoolisme et idées politiques.</p> <p data-bbox="1048 1069 2089 1284"><u>La santé et les caisses de secours</u> : les mineurs de Montceau-les-Mines reçoivent des soins gratuits dispensés par les médecins des entreprises, ils sont accueillis dans les hôpitaux construits à l'initiative de la famille Chagot en 1871 à Montceau. Dès 1834, est instaurée la caisse de secours et de prévoyance qui, financée à parts égales par la Compagnie et les mineurs, assure une aide aux veuves, des retraites aux mineurs âgés, des indemnités journalières en cas d'accident. La caisse de secours participe également au financement des écoles et des soins.</p> <p data-bbox="1048 1308 2089 1396">Par son expansion économique et industrielle, la commune connaît une croissance exceptionnelle de sa population, atteignant 9000 habitants en 1875, près de 29 000 en 1901, contre un peu moins de 20 000 en 2005.</p>

14

Statistiques sur les ouvriers travaillant dans l'industrie minérale en Saône-et-Loire

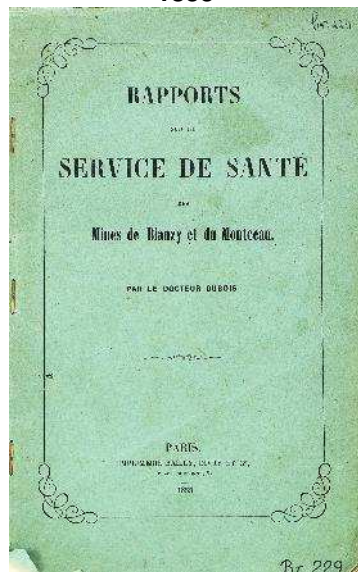


S 898

Cette minute destinée au préfet de Saône-et-Loire établit les statistiques des accidents survenus dans les mines du département en 1862. Dès 1833, les services de la Statistique de l'Industrie Minérale du Ministère des Travaux Publics ont publié annuellement des informations sur le nombre d'accidents, le nombre de tués, de blessés puis d'incapacités permanentes et partielles. L'histoire de l'exploitation des mines au XIXe siècle à Montceau-les-Mines est marquée par une série de catastrophes : le 12 décembre 1867 au Puits Cinq-Sous, un coup de grisou fit 89 victimes, une autre catastrophe eut lieu en 1895 et fit 142 victimes. A Blanzay, entre 1842 et 1858, un mineur est tué toutes les 46000 tonnes de charbons extraites, c'est plus que les autres exploitations de Saône-et-Loire (Montceau et Epinac par exemple).

15

Rapport du docteur Dubois, médecin attaché aux établissements de la Compagnie des mines de Blanzay en 1855




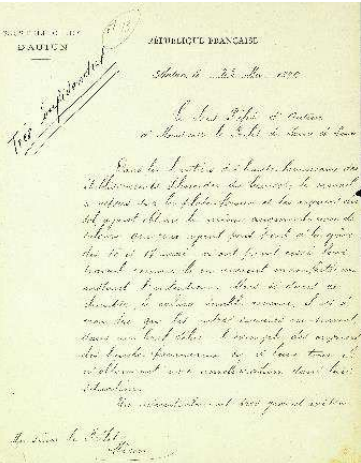
Br 229

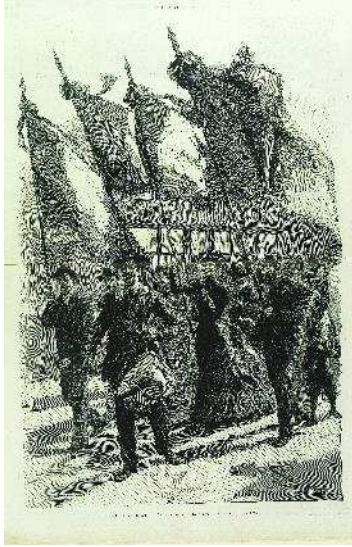

Dans ce rapport, le Docteur Dubois évoque le fait que les mineurs de Blanzay et Montceau marchent dans le froid pour venir au travail, mangent trop peu pour pouvoir reconstituer leurs forces et vivent dans une atmosphère et une température difficiles pendant huit heures par jour. Les mineurs travaillent également dans le bruit, la chaleur et les poussières. En raison de la température très élevée dans les galeries, les mineurs sont très peu habillés dans les chantiers au charbon. Les poussières provoquent une maladie respiratoire, appelée silicose ou maladie du mineur. Les salaires des mineurs, soumis au rendement, sont modestes, mais plus élevés que ceux qui travaillent en surface. Les accidents sont fréquents et les dangers permanents. Les inondations, les éboulements, les effondrements et les explosions sont des risques quotidiens dans les galeries, c'est pourquoi, les mineurs sont toujours vigilants. Malgré cela, les catastrophes ont été nombreuses et meurtrières dans le bassin de Blanzay. Dès 1848, une enquête estime à 37 ans l'espérance de vie des mineurs. Dès cette époque, les mineurs français ont été conscients de la dureté de leur métier et de l'épuisement rapide de leur force de travail. Très tôt ils les ont dénoncés auprès de l'opinion publique, des parlementaires et de l'Etat. Ils ont combattu les visions optimistes qu'en donnait le patronat des houillères. Ils ont mené des luttes pour obtenir une législation protectrice, un raccourcissement de la durée du travail et un salaire minimum garanti.

<p>16 et 19</p>	<p>Article du supplément du journal Le Temps du 6 juin 1899</p> <div data-bbox="412 108 880 571" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">J 869</p>	<p>Cet article est issu du supplément du grand quotidien Le Temps du 6 juin 1899. Il présente l'œuvre d'Henry Schneider au Creusot, transformant complètement la ville par l'implantation d'usines et dirigeant la municipalité. Il fait ensuite une comparaison des niveaux de vie entre les manœuvres et les ouvriers. Les manœuvres ont un faible salaire qui ne leur permet pas d'avoir une alimentation variée et un logement correct contrairement aux ouvriers et autres employés de l'entreprise Schneider.</p> <p>Cet article présente également les réalisations sociales mises en place par la famille Schneider. Selon l'auteur, Eugène Schneider engage des initiatives en matière d'éducation au profit des enfants d'ouvriers avec la construction de bâtiments scolaires, propres, avec des instituteurs pour les garçons et des sœurs pour les filles. Les cours d'école y sont vastes et on peut y pratiquer des jeux physiques. Les enfants sont conduits à la messe et une école professionnelle forme les futurs cadres de l'entreprise.</p> <p>On retrouve donc ici des éléments du paternalisme mise en place par Eugène Schneider : Il s'appuie sur les églises et l'école, qui doivent participer à la moralisation de la population et au culte de reconnaissance voué au maître de forges. A l'image d'autres patrons de l'époque comme les Jules Chagot à Montceau-les-Mines, les Schneider logent leurs ouvriers et leur offrent des infrastructures collectives (écoles, maternités, bains publiques). Ils, sont omniprésents dans la vie des ouvriers.</p>
<p>17</p>	<p>Les revendications des mineurs grévistes de Montceau les Mines en 1878</p> <div data-bbox="459 815 831 1362" data-label="Image"> </div> <p style="text-align: center;">M 3296</p>	<p>En 1877, Jules Chagot mourait, laissant à son neveu, Léonce Chagot,, maire de Montceau-les-Mines, la direction des mines de Blanzy. Il crée un mécontentement au sein des ouvriers et mineurs. Dans cette liste de revendications, on comprend que la cause de la grève de 1878 est le fait que l'ingénieur en chef a augmenté le temps de travail tout en diminuant les salaires. Les ouvriers demandent un temps de travail de huit heures par jour et 5 francs de salaire pour les mineurs, 4 francs pour les autres ouvriers et 1,75 franc pour les enfants. Ils demandent également à pouvoir gérer eux-mêmes la Caisse de secours mutuels.</p> <p>La grève a aussi d'autres causes comme le renvoi de quinze ouvriers républicains. Léonce Chagot refuse toutes les revendications des ouvriers, les autorités font venir trois bataillons de soldats pour prévenir d'éventuels débordements, et le travail reprend au bout de quinze jours. Les élections municipales de 1878 chassent cependant Léonce Chagot de la mairie de Montceau-les-Mines, au profit du candidat républicain, le Dr Jeannin : celui-ci, privé du soutien financier de la Compagnie, développe cependant une politique ambitieuse en faveur de l'instruction publique tout en soutenant le procès que la Compagnie des mines a intenté à la commune. A la même époque, les ouvriers comprennent la nécessité de se regrouper et s'organisent en syndicats. Les années suivantes, un groupe anarchiste, la Bande Noire, commet plusieurs attentats dans la région contre des édifices religieux et des employés zélés de la Compagnie.</p>

E/ La famille Schneider et Le Creusot au XIXème siècle

Quels rôles et quelles influences la famille Schneider a-t-elle joué au Creusot au cours du XIXème siècle ?

N°	Document	Analyse
18	<p>Chronologie de l'histoire des Schneider au Creusot au XIXème siècle</p>  <p>Br 2678</p>	<p>Ce document est un article extrait du Bulletin de l'Association des Amis de Benoît Malon. Ecrivain et journaliste (1841-1893), il fut l'un des partisans de la Commune de Paris de 1871. Fondée en 1994 et localisée à Précieux (Loire), cette association perpétue l'œuvre de Benoît Malon et à travers ce bulletin et de conférences s'intéresse principalement à l'histoire du mouvement ouvrier.</p> <p>Cette chronologie introduit l'article de Martine Richard "La vie ouvrière au Creusot au temps d'Eugène Schneider et les grèves de 1870 avec comme témoin Benoît Malon" (pages 23 à 33 du bulletin n° 5 de décembre 1996). Elle montre aussi bien l'ascension de la compagnie dans l'industrie métallurgique, la construction de machines à vapeur que le rôle social et politique de la famille Schneider</p>
20	<p>Rapport du préfet (mai 1899) concernant la grève des ouvriers métallurgistes et similaires du Creusot</p> 	<p>Dans ce rapport adressé en mai 1899 au préfet de Saône-et-Loire, le sous-préfet d'Autun explique les causes de la grève provoquée par les bas salaires et le comportement vexatoire des contremaîtres. Il regrette l'absence de communication de la part des dirigeants et craint une grève générale.</p> <p>La grève se déroule en trois étapes :</p> <ul style="list-style-type: none"> - 29 mai au 3 juin 1899 : les ouvriers métallurgistes demandent une augmentation de salaire et une amélioration des relations à l'intérieur de l'entreprise. Suite à la médiation du préfet et du sous-préfet, ils obtiennent une augmentation de 25 centimes et crée un syndicat : « le syndicat des ouvriers métallurgistes et similaires » qui reçoit 6000 adhésions le jour de sa création. Mais la direction ne reconnaît pas officiellement l'existence de ce syndicat (les syndicats sont pourtant autorisés depuis 1884). - 20 septembre au 10 octobre 1899 : le renvoi de 3 ouvriers pour infraction au règlement et la non-reconnaissance du syndicat ouvrier provoquent une grève générale et de nouvelles revendications. Les ouvriers profitent d'un contexte politique favorable : les radicaux, mouvement républicain le plus sensible aux réformes sociales, sont au gouvernement depuis le 22 juin.

	<p style="text-align: center;">M3286</p>	<p>- Le 23 septembre 1899, le sous-préfet d'Autun, qui sert d'intermédiaire, apporte à Eugène II Schneider un dossier de réclamations des ouvriers avec, pour chaque revendication la réponse du patron transmise aux ouvriers le lendemain</p>
<p>21</p>	<p>La grève générale au Creusot en septembre 1899 (d'après un article de L'illustration du 30 septembre 1899)</p>  <p style="text-align: center;">PR 56/66</p>	<p>En 1899, les usines Schneider du Creusot, spécialisées dans la production d'acier Bessemer, constituent la première concentration industrielle en France Trois grèves se succèdent de mai 1899 à juillet 1900, sous l'effet conjoint d'une accélération des cadences et de l'accession d'Eugène II Schneider à la direction de l'entreprise. Dans un contexte politique rendu favorable par les visées sociales de Waldeck-Rousseau, les ouvriers revendiquent de pouvoir se syndiquer. Ils cessent le travail en mai et constituent leur syndicat. Le 2 juin, Eugène Schneider paraît céder à leurs revendications. Le travail reprend. Comme les promesses ayant conduit à la reprise n'ont pas été tenues, la grève reprend le 20 septembre sur des revendications concernant la reconnaissance du syndicat constitué et la suppression des organes de surveillance. Une sentence arbitrale signée le 7 octobre 1899 donne gain de cause aux grévistes qui défilent victorieusement dans les rues du Creusot.</p> <p>L'illustration est un magazine hebdomadaire français publié de 1843 à 1944, puis, de 1945 à 1955. Les gravures et dessins omniprésents dans ce magazine sont en général bien documentés par des correspondants sur place. Il intègre dès 1843 des images de daguerréotypes puis des photographies à partir de la fin du XIXe siècle. L'illustration a une approche plutôt neutre et se donne aussi pour mission de diffuser la connaissance et le savoir sans exclure aucun domaine.</p>
<p>22</p>	<p>Affiche du règlement de Schneider et Compagnie en 1900</p>  <p style="text-align: center;">M 3288</p>	<p>Ce règlement de 1900 permet de régler les rapports entre les employés et les employeurs au sein de la Compagnie Schneider. Les ouvriers bénéficient de plusieurs avantages comme le chauffage, les soins médicaux et l'assurance vieillesse, mais cela est considéré comme des libéralités de la direction sans caractère obligatoire. Le préavis de licenciement et l'indemnité qui lui correspond ne sont que d'une semaine. Elle est dans le droit du travail actuel entre six mois et deux ans selon l'ancienneté dans l'entreprise. A la suite de la grève de septembre 1899 touchant les usines Schneider du Creusot et l'arbitrage du président du Conseil, Pierre Waldeck-Rousseau, rendu le 7 octobre 1899, Schneider instaure des délégués ouvriers choisis par atelier qui doivent se référer aux contremaîtres ou au chef d'atelier en cas de « réclamations justifiées »(article 23). On constate enfin dans l'article 17 que les manifestations, les chants et la lecture d'imprimés sont interdites, cela afin de bloquer toute forme de contestation syndicaliste ou politique au sein de l'entreprise.</p>