

L'âge industriel dans le Territoire de Belfort

L'organisation de cette documentation reprend les quatre démarches proposées pour le programme de la classe de 4^e : la ville industrielle, le chemin de fer, les entreprises et entrepreneurs, et les ouvriers et ouvrières. Pour chacune elle propose des documents, iconographiques ou écrits, qui sont utilisables en classe. A la fin du texte sont aussi proposées des pistes pour un travail en autonomie.

Ce qui suit est un apport de quelques informations, permettant l'articulation de l'échelle départementale avec le cours.

La ville industrielle

Sur cet aspect de l'histoire de Belfort, se reporter à la brochure du service éducatif *Belfort 1870-1914*, qui traite du siège de 1870 et ses conséquences, et qui doit se trouver dans tous les CDI.

Rappelons simplement qu'après le siège de Belfort et l'annexion de l'Alsace-Moselle, en 1879 la S.A.C.M et D.M.C. s'implantent à Belfort : ces deux sociétés mulhousiennes, encouragées par la municipalité belfortaine, achètent des terrains agricoles dans la plaine du Mont, le long de la ligne de chemins de fer Paris-Mulhouse, pour y bâtir de nouvelles usines. Leur exemple est suivi par d'autres et rapidement, dès l'aube du XX^e siècle, l'agglomération belfortaine occupe une place de choix parmi les centres industriels du Grand Est.

Les trois plans de ville présentés ici permettent de voir l'évolution de la ville, de 1868, à 1889 puis 1910. En y associant les diverses images, on y remarque tous les équipements urbains : marché, tramway, lycée, hôpital, et bien sûr usines, qui prennent de plus en plus d'importance.

Entreprises et entrepreneurs

De toutes ces entreprises, c'est donc bien évidemment la S.A.C.M. qui tiendra rapidement la première place. Jusque dans les années 1890, les établissements Japy de Beaucourt restent le premier employeur du département avec un total de 1 695 employés en 1891. A cette même date les usines Viellard-Migeon de Grandvillars, Morvillars et Méziré emploient 1 157 personnes quand la SACM fait travailler 1 214 personnes à Belfort. Mais durant les premières années du XX^e siècle les effectifs de la S.A.C.M. explosent : 6 000 en 1905 et près de 7 000 en 1914, laissant loin derrière les entreprises métallurgiques traditionnelles du Sud Territoire et l'ensemble des industries textiles du département. Les raisons de ce succès tiennent à la diversification des productions : locomotives, machines textiles, moteurs à gaz, turbines à vapeur, ouvrages métalliques. La S.A.C.M. a bénéficié du développement du marché de l'électricité et de l'énergie et a su rester à la pointe du progrès technologique. Malgré

quelques crises ponctuelles dans l'un ou l'autre des secteurs de production, l'entreprise connaît donc une expansion considérable, surtout dans les années 1910-1914.

Les communes voisines connaissent également un important développement industriel : câblerie métallique Stein à Danjoutin (1880), filature de laine peignée Schwartz (1881) et feutres industriels Dollfus-Noack (1898) à Valdoie.

Un zoom sur l'entreprise VMC s'avère intéressant : en 1796 est fondée la société Migeon-Dominé, qui devient propriétaire des usines de Morvillars. Ils orientent leurs fabrications vers la visserie-boulonnerie. Le développement doit beaucoup au rôle décisif de Juvénal Viellard (1803-1886), qui épouse Louise Migeon et prend vite la tête de l'entreprise, nommée à partir de 1856 Viellard Migeon et Cie. Les bénéfices sont constants, les innovations (et les médailles lors des expositions universelles) régulières. La fabrique d'hameçons est fondée en 1900, elle existe toujours et est un des leaders mondiaux du domaine. La famille garde tout au long de son histoire le contrôle de l'entreprise ; au début du XXI^e siècle encore, la société se caractérise par ce capitalisme familial, qui lui vaut de faire partie des Hénokiens, club qui réunit les rares entreprises familiales ayant plus de 200 ans.

La vie à Morvillars et Grandvillars est entièrement organisée en fonction des usines. Le paternalisme des Viellard débouche sur la création de 800 logements ouvriers, la fondation de salles d'asile, d'écoles primaires, d'une bibliothèque, d'une société de musique, de coopératives d'alimentation, d'un service médical et pharmaceutique, sans oublier l'hospice de Delle, 60 lits tenus par les sœurs de Saint Vincent de Paul. Une caisse d'épargne et une société de secours mutuel complètent ce dispositif, qui prend en charge les ouvriers de leur naissance à leur mort. L'église de Morvillars est construite sous leur impulsion, et la pratique religieuse est fortement encouragée.

Sur les douze dirigeants recensés depuis les origines, la famille Viellard a donné en deux siècles neuf maires, deux conseillers généraux, trois députés, et deux sénateurs... qui parfois cumulèrent les fonctions, bien entendu.

Ouvriers et ouvrières

D'après les statistiques dressées par l'administrateur du Territoire en 1892, les 80 établissements industriels du département employaient 12 501 employés, dont 308 contremaîtres et surveillants, 7 394 ouvriers, 447 manœuvres, 3 003 femmes et 1 349 enfants de plus de 12 ans. Les 39 établissements textiles emploient plus de la moitié des employés de l'industrie.

La journée de travail varie entre 10 (6 établissements) et 13 heures (un établissement), la durée la plus fréquente étant plutôt 12 heures (38 établissements). Les horaires journaliers des autres établissements variant entre 10h30 et 11h30. L'horaire est généralement plus long dans le textile que dans la métallurgie.

Les salaires des ouvriers varient entre un franc et 8,50 par jour, ceux des manœuvres entre 1,25 et 5,75, ceux des femmes entre 66 centimes (pour 9h45/jour) et 3,50, ceux des enfants entre 50 centimes (pour 10 heures de travail) et 2,50. Ces chiffres restent sujets à caution, car ils sont vraisemblablement transmis par les employeurs et pas par

les syndicats encore peu représentés. Pour évaluer leur niveau de vie on peut les confronter aux prix alimentaires à la même date : le kilo de pain vaut 28 centimes, le kilo de porc 1,40, le kilo de bœuf 1,54, le kilo de beurre 2,84, le litre de lait 0,20 et le litre de vin 0,46. Les pommes de terre valent 6 centimes de kilo et les carottes 7 centimes. On imagine que la part de l'alimentation dans les budgets des ménages ouvriers reste très importante.

Les lois limitant le temps de travail des enfants donnent lieu à des contrôles, comme ailleurs, qui ne sont pas toujours complets... les contrôleurs étant parfois trop liés aux contrôlés. On trouve trace néanmoins dans les archives de ces inspections, à Delle ou à Danjoutin par exemple.

Il y a 10,60 % d'étrangers dans le Territoire de Belfort en 1911 - lors du dernier recensement avant la Première guerre mondiale - ce qui représente 10 5047 personnes. La moitié d'entre eux environ sont des Alsaciens - ces étrangers pas tout à fait étrangers - ou Allemands, et un sur cinq italien (ils sont 2 272), alors qu'à l'échelle nationale cette proportion s'élève à 27,7 % : cela s'explique en partie, comme dans la première moitié de ce siècle déjà, par la forte communauté suisse (environ 20 % des étrangers aussi). Certains Italiens résident aussi dans le département tous les ans du mois de mai au mois de novembre, notamment ceux qui travaillent pour les entreprises de bâtiment, il n'est donc pas certain qu'ils soient comptés dans les recensements. De petits groupes d'Espagnols et de Russes apparaissent aussi dans le recensement de 1911, sans que l'on sache bien qui ils sont précisément. A l'échelle de Belfort, un quart des habitants du faubourg des Vosges, le principal quartier ouvrier, est étranger.

La naissance du mouvement ouvrier

Face à des conditions de travail souvent difficiles, le mouvement syndical tarde pourtant à se mettre en place. Le premier syndicat belfortain est celui des typographes, créé en 1883. Très tôt le parti radical exerce une influence sur le syndicalisme local. La création en 1899 de la bourse du travail et d'une fédération ouvrière associant tous les syndicats locaux, est soutenue et subventionnée par la municipalité. La fédération regroupe 17 syndicats, mais celui de la S.A.C.M., de tendance socialiste, n'y adhère pas.

L'année 1899 fut aussi celle d'un mouvement de grève jusque-là inconnu : pas moins de 30 grèves durant l'année dans la région de Belfort-Montbéliard. A Belfort, ce sont les ouvriers de la S.A.C.M. qui débutent le mouvement en octobre. Ils revendiquent des augmentations de salaires et le passage à la journée de 10 heures au lieu de 10 heures 30. Après une semaine de grève, les ouvriers obtiennent en partie satisfaction et reprennent le travail le 19 octobre. Mais en novembre le mouvement se propage au sud du Territoire et au pays de Montbéliard. Pierre Bietry, républicain socialisant, qui vient de rompre avec les radicaux belfortains, est le leader du mouvement. Tentant de redonner vigueur au mouvement qui s'enlise, il projette une marche des grévistes sur Paris. Ceux-ci quittent Audincourt le 21 novembre en direction de Belfort. Ils demandent à entrer dans la ville ce que leur refuse fermement l'administrateur (qui fait fonction de préfet). Le lendemain Bietry est arrêté et les grévistes prennent le chemin du retour. L'échec de ce mouvement confirme en fait la prééminence du syndicalisme

modéré d'Emile Py, fondateur de la Bourse du travail, qui travaille main dans la main avec les radicaux. Biétry quant à lui, ne croyant plus aux vertus de la grève générale fonde avec Gaston Japy le syndicalisme jaune, basé sur un rejet du concept de lutte des classes auquel il substitue celui d'accord du capital et du travail.

Les grèves de 1899, dénoncées même par la gauche ont jeté un discrédit sur le syndicalisme révolutionnaire et consacrent la victoire du syndicalisme modéré, prééminent jusqu'en 1914.

Le chemin de fer

La liaison Dijon-Mulhouse est le premier projet ferroviaire à voir le jour dans l'arrondissement de Belfort. L'enquête *commodo et incommodo*, sorte d'enquête d'utilité publique, est lancée par le préfet du Haut-Rhin en 1838 pour une liaison Mulhouse-Lyon. Ce projet est fortement soutenu par la famille d'industriels mulhousiens Koechlin. Il s'articule avec une autre ligne qui doit relier Strasbourg à Bâle.

En 1852, après bien des vicissitudes, le projet est découpé en plusieurs tronçons et soumis à concession : la partie Dijon-Besançon revient à la société des Chemin de fer de Dijon à Besançon, le tronçon Besançon-Belfort à la Compagnie Paris-Lyon. En 1857, la Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée naît de la fusion de plusieurs compagnies. L'année suivante, elle inaugure la desserte de Belfort.

La liaison Paris-Mulhouse entre en concurrence avec le précédent projet, mais il assure à la ville de Belfort une position de carrefour. La concession est accordée à la Compagnie de l'Est en 1853. Les travaux sont entamés simultanément aux deux extrémités de la ligne. En avril 1858, la ligne est ouverte à la circulation.

Où placer la gare ? Près de vieille ville, veulent les militaires et municipalité... mais c'est finalement la Compagnie de l'Est qui a gain de cause pour son emplacement : elle sera, et elle est toujours, au bout du Faubourg de France. La première gare construite se révèle très vite insuffisante, elle est agrandie, puis reconstruite après la Première Guerre mondiale (bâtiment actuel, de 1933).

Auteur : E. Divo, Professeur du Service éducatif des Archives départementales.
Sources diverses, et notamment textes de J-C. Tamborini et G. Nahon

PISTES d'utilisation pédagogique

Cette documentation peut se prêter à un travail autonome des élèves.

Soit sous forme de recherche internet, en utilisant les documents en ligne et le texte de présentation. Soit en ayant téléchargé tous ces fichiers qui, une fois enregistrés sur le réseau de l'établissement, servent de base de travail. Les questions qui suivent donnent des idées des grands axes. NB : Pour chaque question, on peut ajouter dans les indications le texte)

On pourra exiger pour chaque réponse au moins une référence à un document bien identifié, cité ou décrit, mis en contexte.

- Quelles sont les premières activités industrielles dans le département au début du XIXe siècle ? (diaporama 1)
- Quelles sont les activités industrielles à la fin du XIXe début XXe ? Donner des exemples d'entreprises ! (diaporama 1)
- Comment peut-on expliquer cette évolution ?
- La S.A.C.M. (prendra le nom d'Alsthom après la Première Guerre mondiale, aujourd'hui Alstom) : expliquer ses activités, ses implantations à Belfort, et le rôle qu'elle a joué dans le développement de la ville. (diaporamas 1 + 3 + 4)
- L'entreprise Japy : trouver ses activités, les conditions de travail pour les enfants dans les années 1840, décrire l'usine. (diaporamas 1 + 3)

- Comment la ville de Belfort évolue-t-elle entre le milieu du XIXe siècle et 1910 ? (diaporama 4) Quels sont les nouveaux équipements publics ? Les moyens de transport ?
- Quels éléments de modernité peut-on observer dans la ville à la fin du XIXe et début XXe ? (diaporama 4)

- Qui sont les ouvriers et ouvrières ? (diaporamas 3 + 4)
- Que peut-on dire sur les conditions de travail d'après les documents ? Peut-on y voir une évolution au cours de la période ? (diaporama 3)

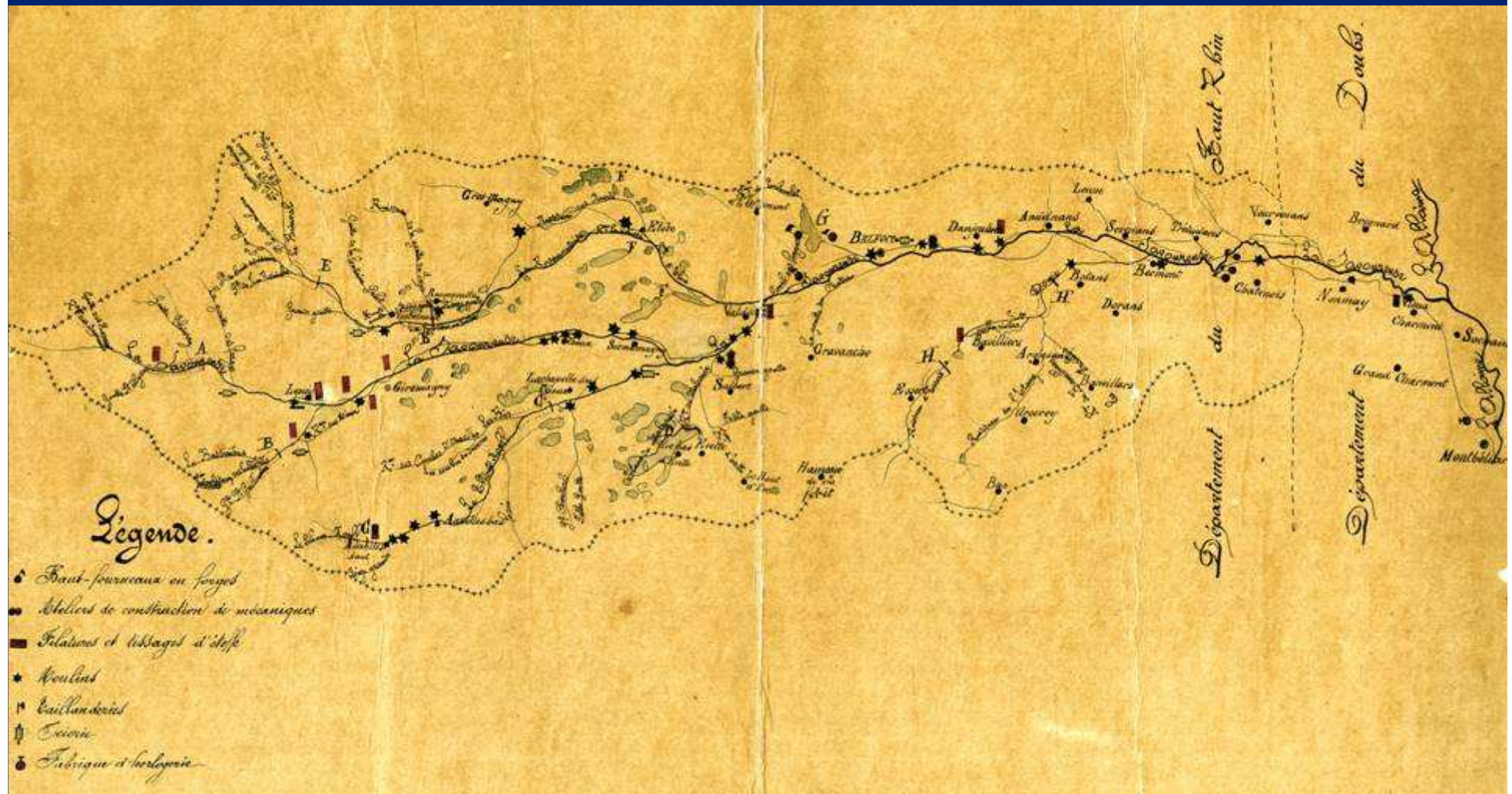
- Pourquoi le chemin de fer revêt-il une telle importance pour la ville de Belfort ? (diaporama 2)

Entreprises et entrepreneurs

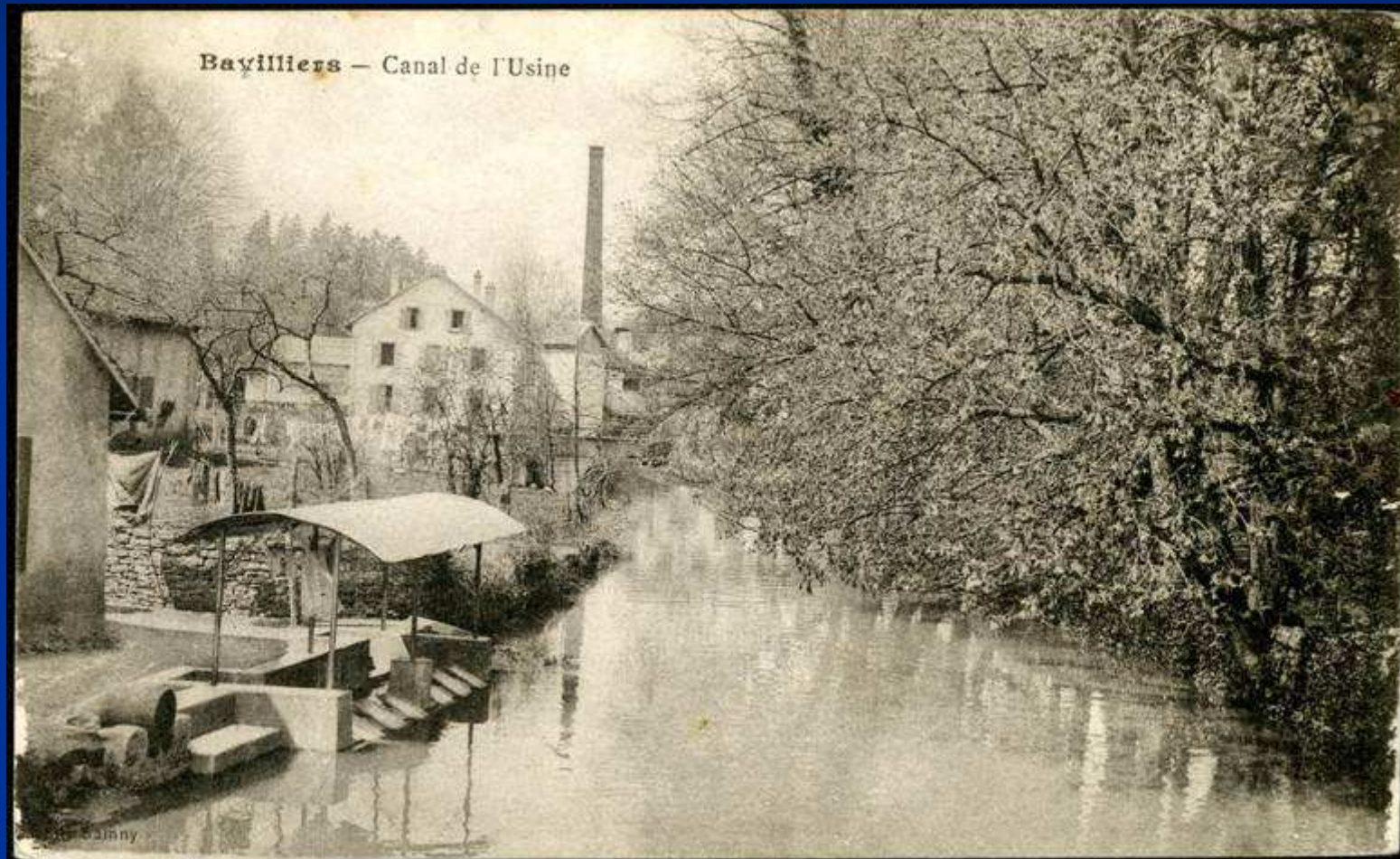
Dans le Territoire de Belfort,
XIXe et début XXe siècles

Archives départementales du Territoire de Belfort ,
Service éducatif, E. Divo

Les usines sur la Savoureuse en 1869



Les usines, l'eau et la vapeur



Bavilliers, le canal de l'usine

Les usines, l'eau et la vapeur



Les tissages Bian à Danjoutin

Les usines, l'eau et la vapeur



Valdoie

Les usines, l'eau et la vapeur



Valdoie

Acte de société Japy, 1868



La S.A.C.M. à Belfort

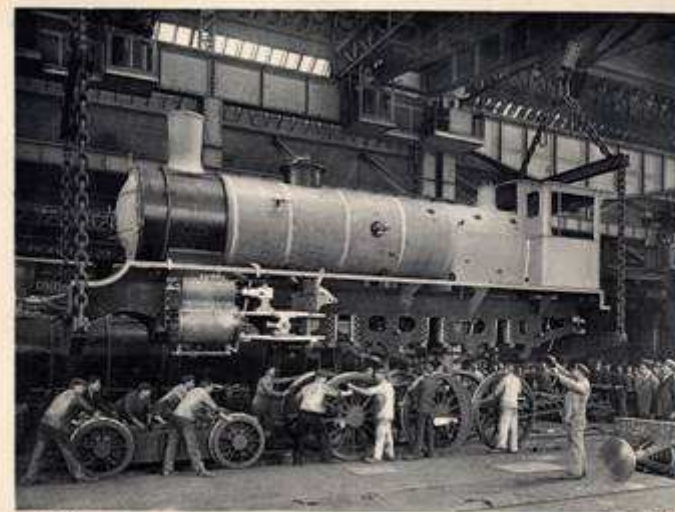
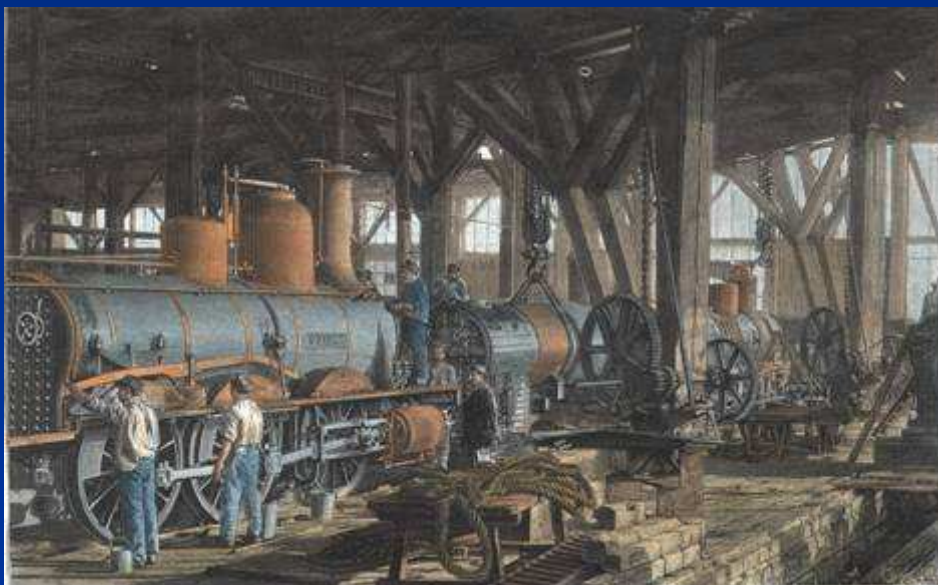


La S.A.C.M. à Belfort



La S.A.C.M. à Belfort

les locomotives



Montage des locomotives — Mise sur roues

La S.A.C.M. à Belfort

les ateliers



Atelier des Grandes Dynamos — Travée centrale

La S.A.C.M. à Belfort

les ateliers



E. Mouton

Atelier des Grandes Dynamos — Tournage et visserie

Reproduction interdite

Le chemin de fer

Dans le Territoire de Belfort,
XIXe et début XXe siècles

Le chemin de fer

PROCLAMATION.

Le maire de la ville de Belfort éprouve une véritable joie en portant à la connaissance de ses administrés que dans la séance du six courant, la chambre des députés a adopté le tracé du chemin de fer par la vallée de l'Ognon, en rejetant les embranchements proposés sur Héricourt et Montbéliard.

Cette inappréciable nouvelle relève non seulement notre localité des pertes incalculables dont elle était menacée par un département rival, mais encore elle la place dans une position extrêmement favorable, sous le rapport de son commerce.

Toute la population doit se réjouir d'un semblable succès.

Il arrête en conséquence :

Que demain à 7 heures du soir, il sera tiré, au son des cloches, une salve de 21 coups de canon.

Que les bâtiments et édifices publics seront illuminés dans la soirée de demain.

Il invite les habitants, de la manière la plus pressante, à s'associer à cette réjouissance, en faisant illuminer leurs maisons.

Fait en mairie, le 8 mai 1846.

Le maire, chevalier de la légion-d'honneur,

A. Antonin.

Extrait du *Journal de Belfort*

5 septembre 1846

Le chemin de fer



Extrait du
*Journal de
Belfort*

31 juillet
1858

La gare de Belfort au début du XXe siècle

(carte postale)



La gare de Belfort au début du XXe siècle

(carte postale)



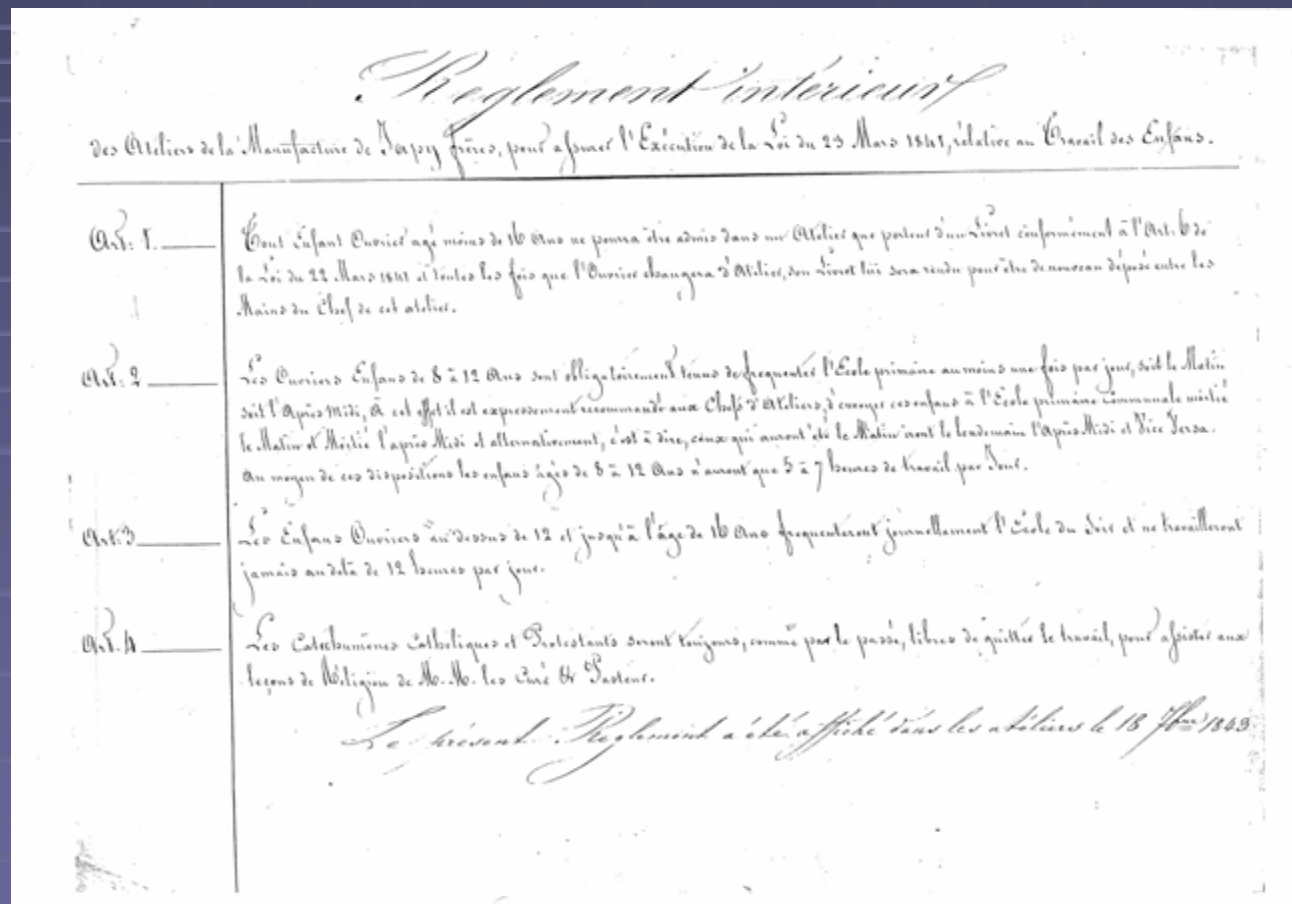
Le train dans la ville



Ouvriers et ouvrières

Dans le Territoire de Belfort,
XIXe et début XXe siècles

Entreprise Japy : règlement applicable aux enfants, 1843

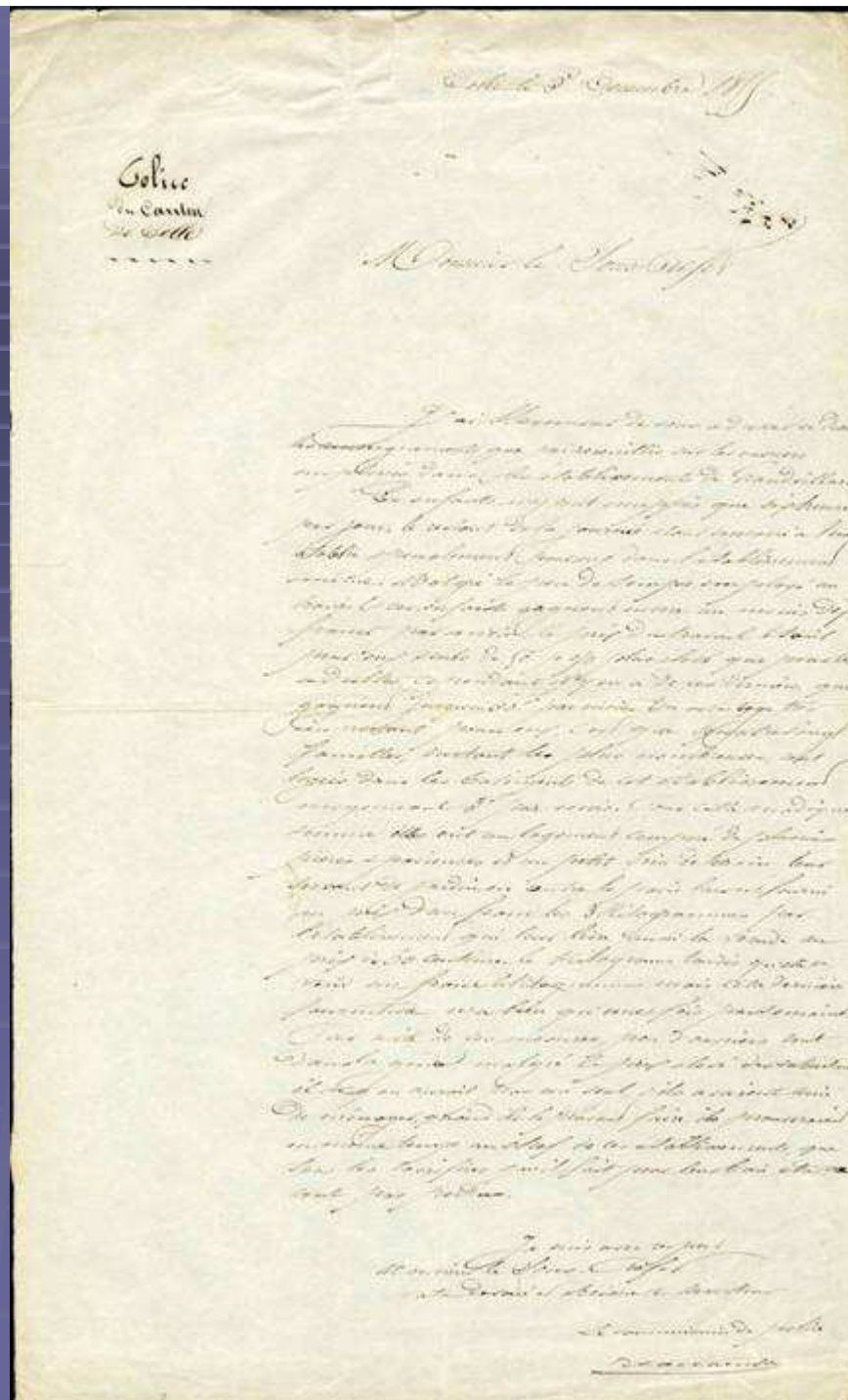


Tuilerie de Froidefontaine

(date inconnue)



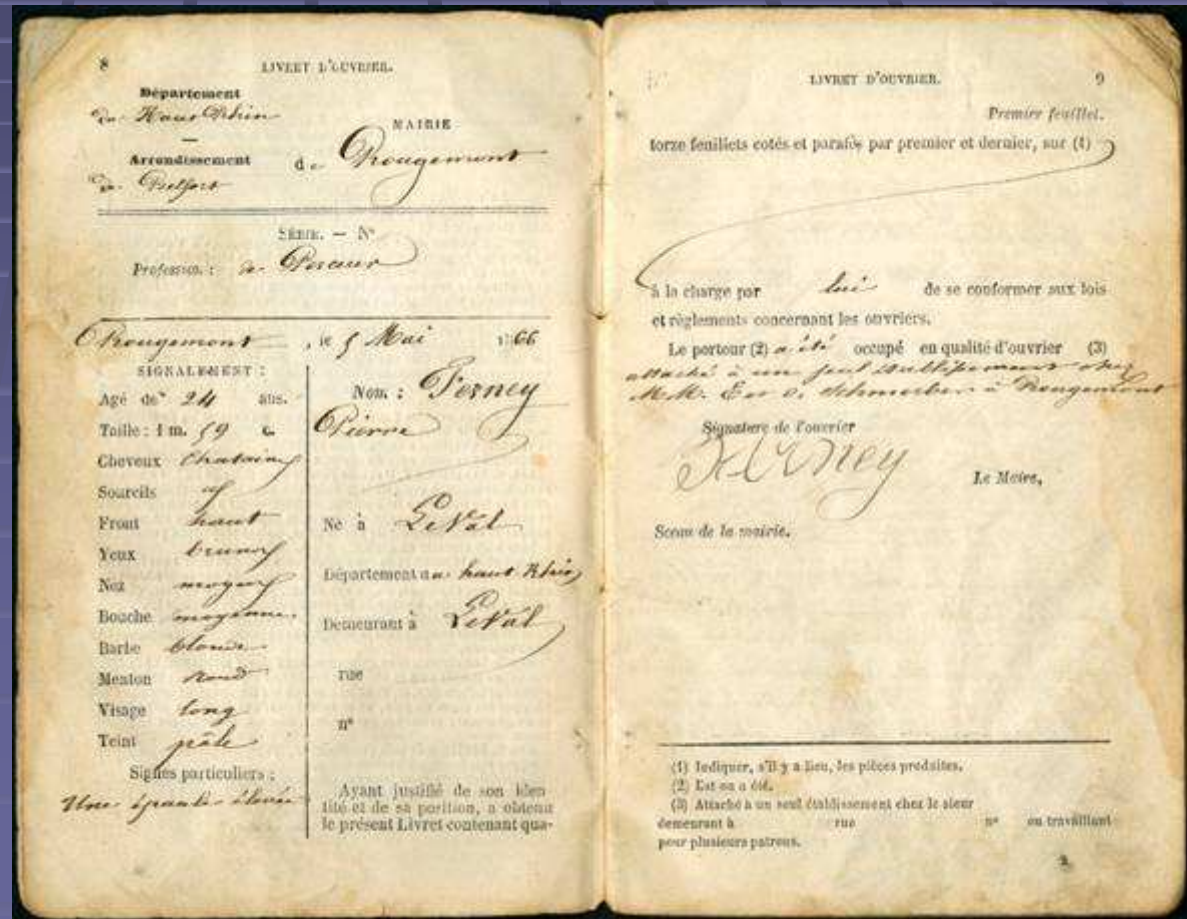
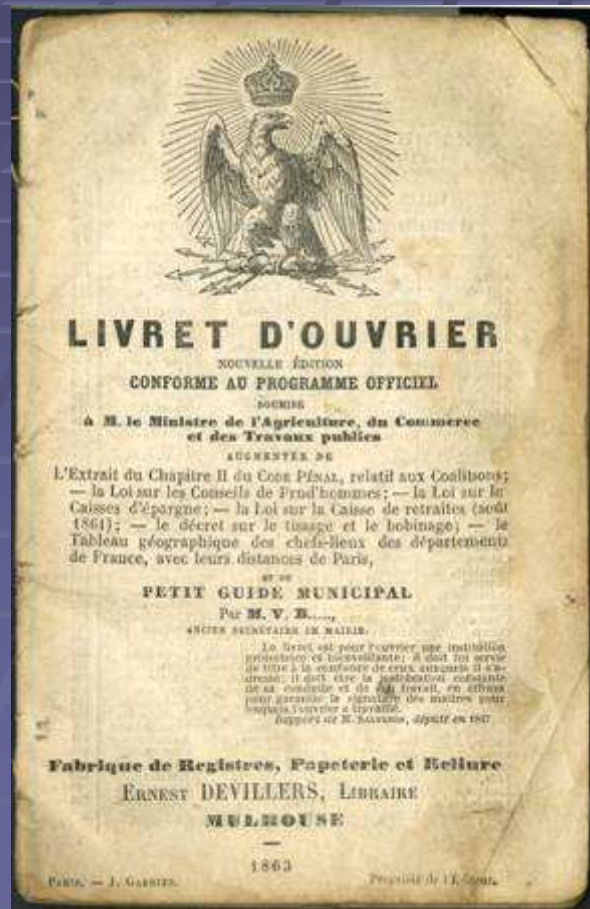
Une enquête sur le travail en 1855



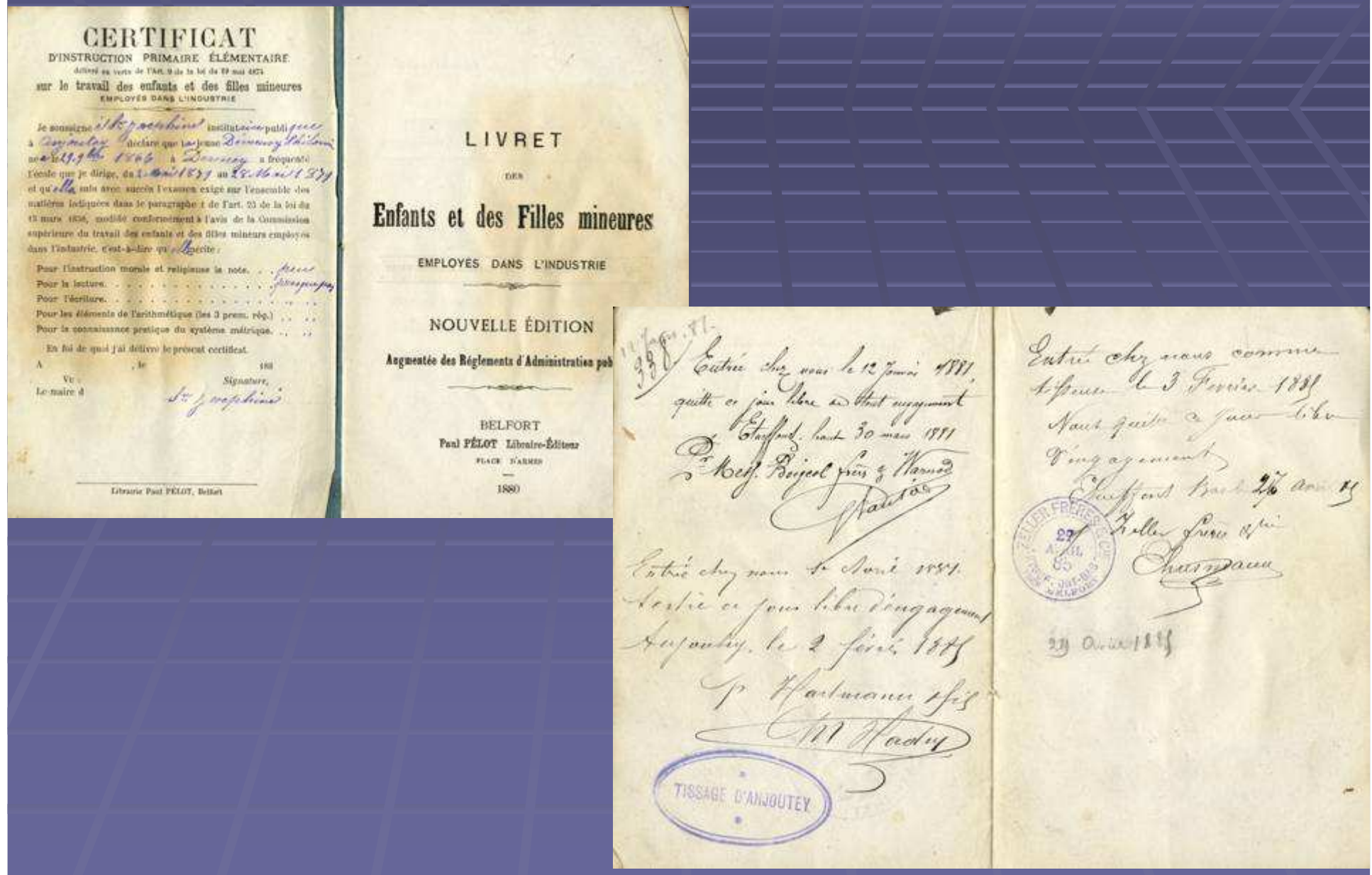
Un atelier des usines Schwab (Auxelles-Haut)



Un livret d'ouvrier, 1866



Un livret d'ouvrière, années 1880



REPUBLIQUE FRANÇAISE.

MINISTÈRE DU COMMERCE,
DE L'INDUSTRIE,
DES POSTES
ET DES TÉLÉGRAPHES.

TRAVAIL DANS L'INDUSTRIE.

SERVICE DE L'INSPECTION.

3^e CIRCONSCRIPTION

DÉPARTEMENT DE
Haut-Rhin

- (1) Dates en toutes lettres.
(2) Nom et prénoms.
(3) Nom de la commune.
(4) Nature de l'établissement,
son nom et adresse des propriétaires
gérants.
(5) De la loi du 2 novembre 1892
ou des règlements d'administration
publique rendus pour son exécution
ou des lois des 9 septembre 1848,
31 janvier 1854, 12 juin 1893, etc.

Voilà tout le monde et c'est tout.
Bellefleur le 26 décembre 1892
J. Gaillot



Voilà tout le monde et c'est tout.
Bellefleur le 26 décembre 1892
J. Gaillot



192
PROCÈS-VERBAL. N° 232

L'an mil neuf cent et le vingt du
mois de décembre à cinq heures du matin

Nous ⁽¹⁾ L. Gaillot

Inspecteur départemental du travail dans l'industrie du département
du Haut-Rhin dûment commissionné et asser-

menté, nous étant transporté, muni de notre commission,

à Banjoutin, dans la fabrique de câbles de

M^{me} Stein, dirigée par M^{rs} Georges Stein

soumis au régime de la loi du 2 novembre 1892 modifiée

par la Loi du 30 mars 1900.

nous avons reconnu ce qui suit :

Durée illégale du travail.

Les jeunes gens mineurs de 17 ans ont

les noms suivants : M^{rs} L. Gaillot, né le

7 juillet 1891, V. K. K. K. né le 25 août

1896, J. K. K. né le 24 septembre 1896,

travaillaient depuis plusieurs jours de 5 h.

du matin à 6 h. 1/2 du soir, non compris

les repos de 1 h. 3/4 et de midi à 4 heures,

accomplissant ainsi 12 heures de travail effectif,

contrevenant à l'art. 3 modifié de la Loi

de 1892, soit trois contrevenants à cet article, à ... 3

Et comme par ce qui précède, il a été contrevenu à l'article (3)
3 modifié de la Loi de 1892.

nous avons rédigé le présent procès-verbal pour servir et valoir ce que

de droit.

Clos et signé à Bellefleur le vingt-six

du mois de décembre mil neuf cent.

L'INSPECTEUR DÉPARTEMENTAL

Gaillot
(Adresse)

Procès-
verbal
d'infraction
aux lois sur
le temps de
travail, 1900

Des ouvriers de la S.A.C.M., vers 1910

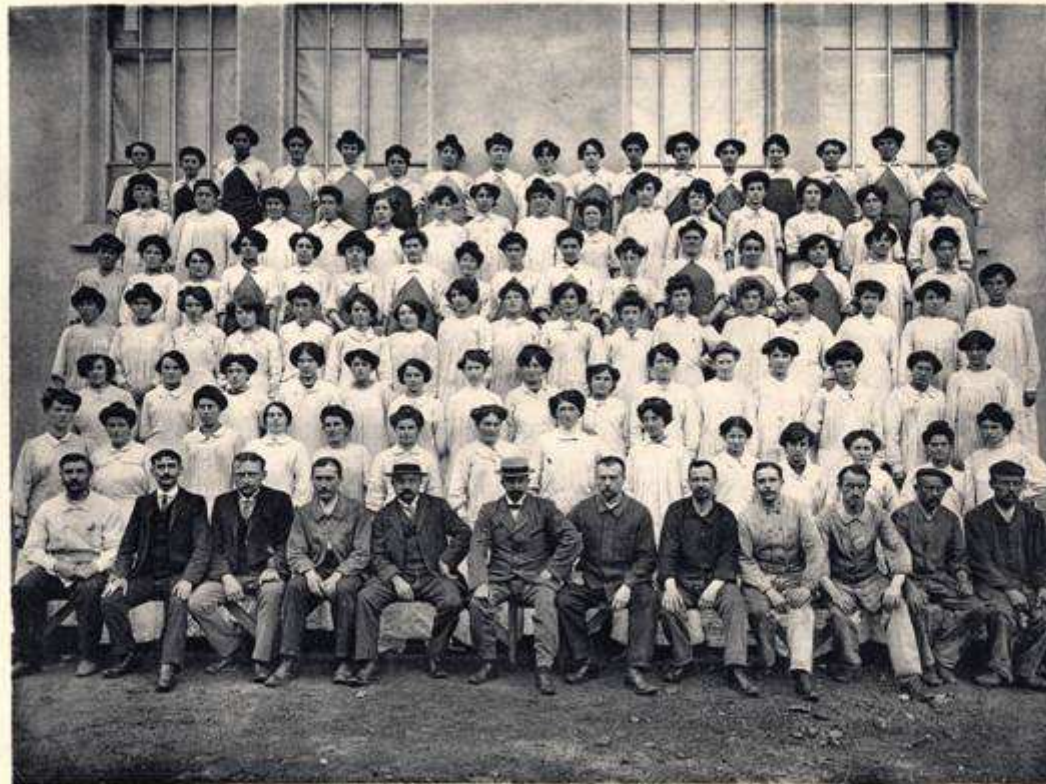


E. Mérieux

Reproduction interdite

Atelier des Grandes Dynamos — Personnel d'ajusteurs, tourneurs, fraiseurs, etc.

Des ouvriers de la S.A.C.M., vers 1910

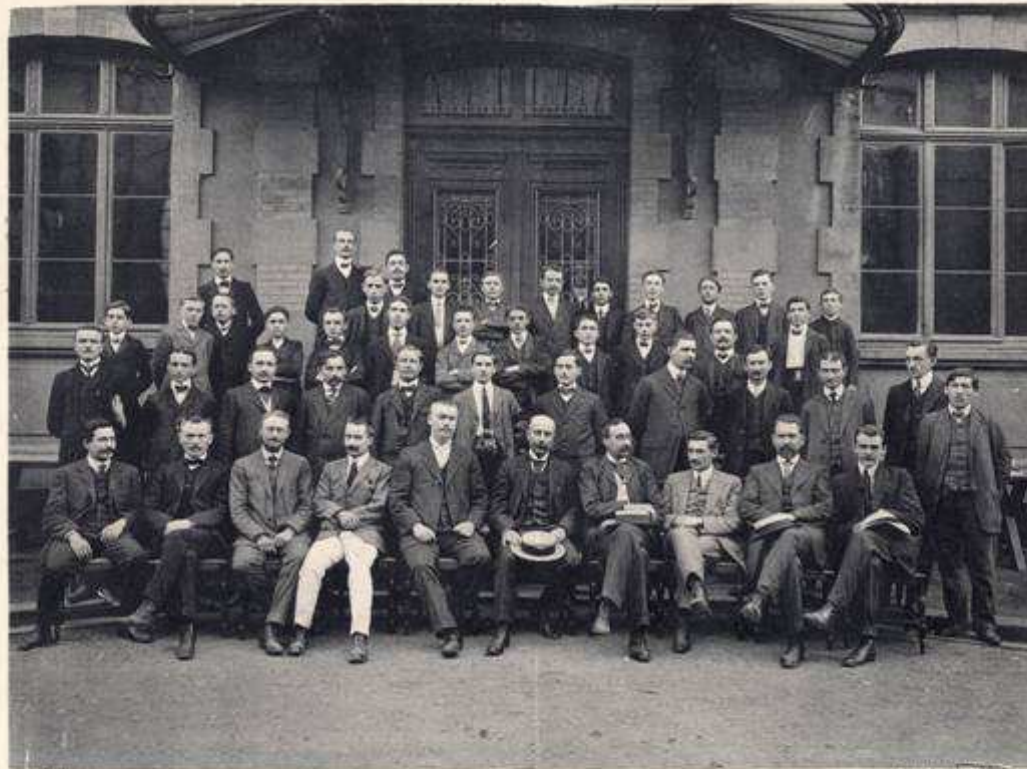


E. Weire

Personnel de l'enroulement des petites dynamos

Reproduction interdite

Des employés de la S.A.C.M., vers 1910

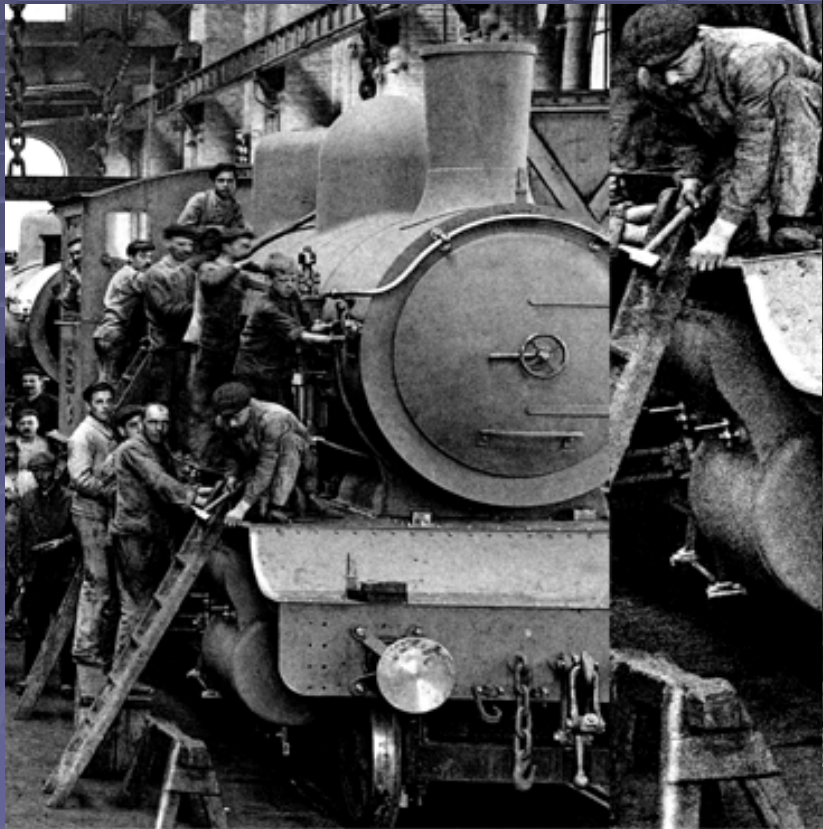


Personnel des bureaux d'installations, de correspondance et des commandes

Sortie d'usine de la S.A.C.M. (début XXe siècle)



S.A.C.M., ouvriers au travail, vers 1910



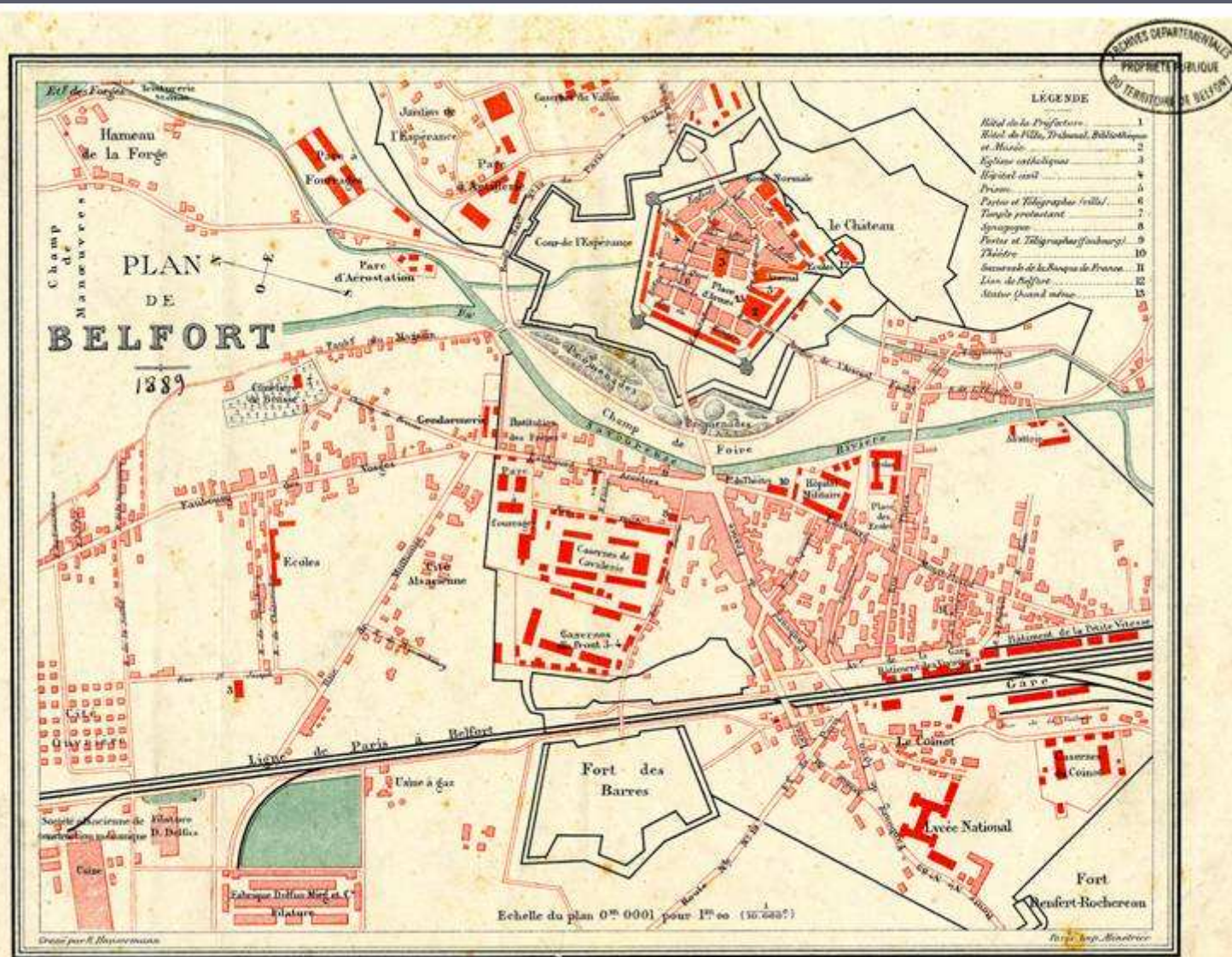
La ville industrielle

Belfort au XIXe et début XXe
siècle

Belfort, plan de 1868



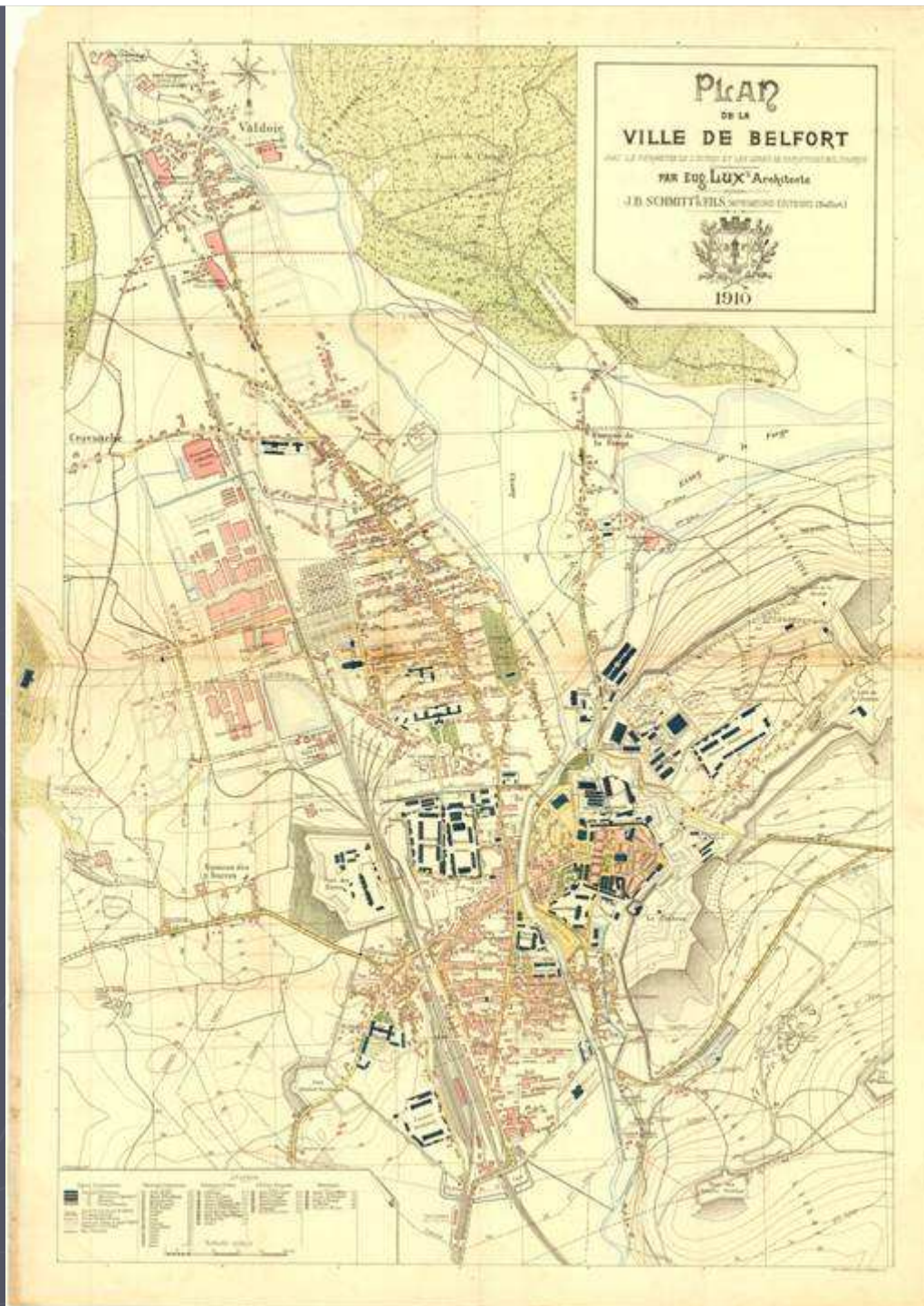
Belfort, plan de 1889



P. PELOT, Libraire Place d'Armes, Belfort.

Collection unique, 250 plans de villes françaises et étrangères

Belfort, plan de 1910



Belfort, page de recensement (1896)

DÉSIGNATION		NOMBRES			NOM	PRÉNOM	ÂGE	SITUATION	PROFESSION	SITUATION	OBSERVATIONS
des hommes	des femmes	des hommes	des femmes	des enfants							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Rue Saint-Joseph											
					Marchand	Blaise	46	franc	ouv. de	homme	
					Marchand	Calvin	27	5	1	enfant	
					Augustin		12	5	1		
					Schapp	André	39	5	1	chef	
					André	Josephine	31	5	1	ouv. de	
					Schapp	Maurice	11	5	1	enfant	
					André		3	1	1		
					Alain		1	1	1		
					Kayser	Joseph	25	franc	ouv. de	homme	
					Koch	Madeline	19	5	1	ouv. de	
					Ferdinand	Joseph	19	5	1	ouv. de	
					Engelhard	Engelhard	35	franc	ouv. de	homme	
					Ebret	Maurice	27	5	1	ouv. de	
					Engelhard	Blanche	8	1	1	enfant	
					Barles		1	1	1		
					Vauthier	Maurice	52	5	1	ouv. de	
					Vauthier	Maurice	16	5	1	ouv. de	
					Repin	Joseph	11	1	1	ouv. de	
					Repin	Maurice	11	1	1	ouv. de	
					Repin	Emile	40	5	1	ouv. de	
					Repin	Edmond	10	5	1	enfant	
					Lucie		4	5	1		
					Repin	Maurice	47	franc	ouv. de	homme	
					Ebret	Joséphine	14	5	1	ouv. de	
					Repin	Blaise	11	5	1	ouv. de	
					Ebret	Joséphine	1m	5	1	ouv. de	
					Repin	Blaise	70	5	1	ouv. de	
					Repin	Blaise	60	5	1	ouv. de	
					Repin	Blaise	47	franc	ouv. de	homme	
					Repin	Blaise	35	5	1	ouv. de	

Belfort, le marché Fréry



Belfort, vue des usines de la S.A.C.M.



Belfort, les «faubourgs»



des Vosges

de France

de Montbéliard



Beaucourt, les usines Japy

