

Présentation soutenance

(1 – *Pour quelles raisons ai-je choisi de faire une thèse sur les fabricants de chaînes ?*)

Les historiens ont ignoré les centaines de chaînes qui, depuis le début du XIX^e siècle, ont fabriqué des millions de kilomètres de chaînes. J'ai tenté de combler cette lacune.

Pourquoi, ingénieur de formation et non historien, ai-je voulu, après mon départ à la retraite, préparer une thèse sur l'histoire des fabricants de chaînes?

Après 10 années à la direction d'une petite structure de recherche sous contrat en mécanique des surfaces, j'ai rejoint Sedis où j'ai eu la charge, pendant 30 ans, de diverses fonctions techniques et même commerciales.

Pensant que mon expérience personnelle pouvait avoir son utilité, j'ai souhaité aborder l'histoire des chaînes par ses aspects sociaux et économiques, plutôt que sous l'angle de l'évolution des produits, des modes de production et des usages. Il m'était ainsi plus facile de prendre la distance nécessaire.

Il est indéniable qu'il est difficile de faire acte d'historien quand on a été acteur et témoin ; c'est pour cette raison que j'ai élargi le champ de l'étude, mettant en parallèle ma connaissance de la vie d'une entreprise et celle de nombreuses autres.

Toujours est-il que la demande de mémoire est actuellement devenue omniprésente, comme le prouve la création de l'Historial Amandinois, celle du Musée de la Forge à Saint-Martin-de-la-Plaine et celle du Musée des Amis du Vieux Guérigny.

(*Pourquoi une thèse ?*)

Ayant pris ma décision, j'ai commencé par un DEA pour acquérir méthodologie et rigueur, même si mes diplômes d'ingénieur me donnaient l'équivalence du DEA dans n'importe quelle discipline.

Ce que j'ai principalement appris à l'EHESS, c'est la nécessaire distanciation vis-à-vis de mon sujet et ceci est d'autant plus important quand on a été soi-même partie prenante.

Je me suis heurté aux écueils créés par la polysémie du mot chaîne et par les nombreux problèmes sémantiques. J'ai en conséquence précisé succinctement les types de chaînes concernés par la recherche et ai décidé d'appeler chaînes, les entreprises dont la principale production est la chaîne, quels qu'en soient les types.

(*Choix du plan*)

Le plan chronologique choisi est le plus traditionnel et permet une lecture plus aisée même si, dans les études de cas, l'interruption à chaque changement de période rompt le rythme.

La durée très inégale des trois périodes s'est imposée par le choix des points de rupture dans le développement du secteur industriel.

J'ai fixé la naissance en 1823, date de la construction du grand atelier de chaînes par la Marine à Guérigny. C'est le début de la fabrication industrielle des chaînes, en opposition aux fabrications artisanales préexistantes.

Puis, en 1894, Peugeot lance la fabrication de la chaîne pour bicyclettes. L'automobile et le cycle vont alors donner un fulgurant essor à la chaîne.

La troisième partie commence après le premier choc pétrolier dont les effets sont apparus à partir de la fin de l'année 1975 ; elle est consacrée au déclin et aux efforts des chaînes pour survivre.

J'ai choisi de traiter le sujet par des études de cas. Néanmoins quelques chapitres transversaux donnent un autre éclairage sur les entreprises étudiées.

Les chaîniers ont été sélectionnés afin d'obtenir un échantillonnage le plus varié possible des types d'organisation. De l'atelier familial, souvent partie prenante d'un district industriel, jusqu'à la manufacture royale, en passant par des entreprises familiales, par des filiales de grands groupes industriels français ou étrangers et par des ateliers intégrés. Il m'a fallu également tenir compte de la possibilité d'accès à des archives suffisantes.

(Choix de l'angle de vue pour étudier les chaîniers)

Pour les études de cas, des archives plus complètes auraient permis de traiter les mêmes thèmes pour chaque entreprise afin de pouvoir les comparer et, en conséquence, faciliter la synthèse. Il en est ainsi des données économiques, d'autant plus qu'elles sont trop souvent biaisées, volontairement ou non. Les tableaux et graphiques sont donc à interpréter avec une extrême précaution, comme je l'ai indiqué dans la thèse.

Afin de reconstruire l'histoire des chaîniers, j'ai utilisé l'histoire « préparée » comme on peut l'extraire des procès verbaux des réunions des conseils d'administration ou des assemblées générales d'associés ou d'actionnaires, l'histoire « vécue » rapportée par les témoins, et aussi l'histoire « racontée » par les consultants et les historiens qui ont écrit sur une entreprise à sa demande, comme cela fut le cas pour le centenaire de l'usine de Calais.

J'ai, en premier lieu, pensé que je pourrais prendre les usines comme point de départ, car j'étais subjugué par les imposants bâtiments de l'usine de Saint-Siméon-de-Bressieux dans l'Isère dans lesquels Peugeot avait installé ses fabrications de chaînes au cours de la Seconde Guerre mondiale. Je suis allé voir à Charenton, ce qui restait de l'usine de la Société Française des Chaînes qui s'était installée, en 1909, dans des locaux qui faisaient partie du château de Bercy, et aussi à Guérisny où les bâtiments des Forges de la Chaussade frappent par leur dimension et leur architecture. Mais j'ai compris qu'il n'existe que peu de liens entre les bâtiments et la vie des entreprises.

Il m'est alors apparu que les produits pouvaient être une autre porte d'entrée. Mais la diversité des types de chaînes rend la tâche difficile. Il en est de même pour les méthodes de fabrication ; en outre, les chaîniers ont peu écrit à ce sujet. Depuis une vingtaine d'années, la certification des entreprises les a obligées à consigner par écrit leurs techniques de production, mais elles restent confidentielles. J'ai toutefois fait une exception pour le traitement de chromisation décrit au chapitre 15.

J'ai également écarté les marchés, car là aussi ils sont trop nombreux : la marine, le cycle, la moto, l'automobile, le textile, le pétrole, la sidérurgie, les papeteries, les cimenteries, les sucreries, les escaliers mécaniques, etc. Je me suis centré sur les entreprises, leurs réseaux, leurs stratégies et leurs performances. Le passage par les études de cas m'a semblé indispensable, tout en gardant une vue d'ensemble sur le secteur et en y consacrant les chapitres 1, 15 et 16. Les sujets thématiques ont été volontairement traités au début puis à la fin de la thèse pour compléter d'une part l'introduction et pour préparer la conclusion d'autre part. En vue d'une publication, la place réservée aux études de cas pourrait évoluer pour donner une place prépondérante aux chapitres transversaux.

(Ce que ne comporte pas la thèse)

Les concepteurs et les fabricants sont peu visibles dans la thèse; bien que j'aie essayé de leur donner un peu d'espace, nous ne faisons que les apercevoir. Il en va de même pour la commercialisation des produits.. La R&D est également restée dans l'ombre, parce qu'à part Sedis, elle a été pratiquement inexistante chez les chaîniers français. L'Anglais Renold s'est réservé cette activité jusque dans les années 1980. La

création du service R&D pour les chaînes de distribution à Calais a été évoquée, mais est encore trop récente, et trop sensible, pour pouvoir être traitée. Quant à la R&D de Sedis, j'ai été trop impliqué dans son développement et ses vicissitudes pour pouvoir aborder le thème.

L'introduction progressive de l'informatique dans la quasi totalité des fonctions de l'entreprise n'a été que mentionnée, parce qu'elle n'a pas laissé beaucoup de traces dans les documents retrouvés et aussi parce que les nombreux changements dans la vie des fabricants de chaînes sont les mêmes que ceux des autres entreprises de fabrication mécanique.

(2 – Originalité et importance)

La question se pose de savoir si les chaîniers forment un secteur industriel. La chaîne forgée a dominé le XIX^e siècle, mais les chaînes Vaucanson et Galle ont ouvert la voie aux chaînes à rouleaux qui se sont généralisées au XX^e siècle, en même temps que les chaînes à maillons soudés électriquement. La continuité du secteur est la chaîne elle-même et non pas la technique de production qui a évolué au cours des deux siècles étudiés.

Les entreprises ont eu tendance à se regrouper, dans diverses structures, soit géographiquement, comme la chambre patronale des chaîniers de Saint-Amand, soit en fonction des techniques de production, comme le prouve l'adhésion des fabricants des grosses chaînes à maillons soudés au Syndicat de la Forge, soit encore en fonction de leur type de clientèle ; plusieurs chaîniers ont ainsi adhéré à la Fédération des industries des équipements pour véhicules.

Les chaîniers se sont implantés près des ressources en matières premières, ou près des lieux d'utilisation, comme les ports, mais également dans les régions où existait une main-d'œuvre qualifiée. Deux cas particuliers sont à souligner : les Anglais se sont installés à Calais et les Suisses dans le Jura pour des raisons de proximité.

J'ai privilégié les relations entre les actionnaires et les dirigeants sans donner beaucoup de détails sur la composition du capital car, pour les PME étudiées, les informations sont trop lacunaires et, quand elles existent, la fiabilité des données est aléatoire. J'ai été, il est vrai, plus précis pour les sociétés anonymes que pour les sociétés familiales.

À ma connaissance, aucune étude sur l'ensemble du secteur n'a jamais été réalisée, en France ou à l'étranger. Ceci explique les informations détaillées données dans les sources, afin de faciliter le travail de futurs chercheurs dont le domaine interférerait avec les fabricants de chaînes.

(3 – La problématique d'ensemble)

Quant à la problématique d'ensemble, après avoir décrit la capacité des firmes françaises à s'inscrire dans une trajectoire internationale et l'intérêt des pouvoirs publics pour le secteur en raison de ses aspects militaires, j'ai étudié les causes du décrochage intervenu après 1973.

Le sentiment d'avoir pour mission d'assurer la pérennité de l'entreprise, l'orgueil ou la peur des mouvements sociaux déclenchés par les ouvriers syndiqués ont freiné les regroupements des chaîniers. En période d'expansion, ils ont souvent consacré une part importante de leurs bénéfices à la rémunération des associés ou des actionnaires familiaux au lieu d'effectuer les investissements nécessaires pour lutter contre la concurrence française ou étrangère. Ils ont longtemps cru être protégés par les barrières

douanières ou les dévaluations du franc. La plupart n'ont pas su alors se préparer aux crises qui se sont succédé au cours des deux derniers siècles.

L'ensemble de la profession semble avoir souffert de l'absence de stratégie à long terme, à deux exceptions près : Renold et Peugeot qui ont absorbé des concurrents, construit ou aménagé plusieurs usines et consacré une part élevée des bénéfices aux investissements en machines. Cela ne les a cependant pas empêchés de souffrir pendant les crises. Les usines dont ils étaient si fiers ne leur appartiennent plus.

S'ils ont lutté jusqu'à la Première Guerre mondiale pour imposer la chaîne comme solution à la transmission d'énergie pour la bicyclette et l'automobile, les chaînes ont été ensuite moins agressifs, laissant le champ libre aux chaînes étrangers : en particulier, les Anglais pour les applications industrielles, puis les Américains dans l'industrie pétrolière, les Allemands pour les escaliers mécaniques ou les Japonais dans l'industrie sucrière et la manutention, en attendant l'arrivée imminente des Chinois sur le marché mondial.

(4 – Méthodologie)

En ce qui concerne la méthodologie pour construire l'histoire de la branche professionnelle, j'ai fait deux choix de base. Le secteur étant composé majoritairement de PME, j'ai choisi pour la seconde moitié du XX^e siècle de recueillir un grand nombre de témoignages. En revanche, pour le XIX^e et la première moitié du XX^e siècle, je me suis centré sur les sources imprimées.

(Les entretiens)

Le fait d'avoir effectué une grande partie de ma carrière professionnelle dans une entreprise fabriquant des chaînes a compliqué la mise en oeuvre des entretiens. Il m'a fallu vaincre la méfiance suscitée par la crainte que j'aie toujours des liens avec mon ancien employeur et que je sois susceptible de lui transmettre des informations confidentielles. En outre, il m'a fallu faire face aux objections de mes anciens collègues qui m'ont souvent dit : tu connais aussi bien que nous, pourquoi nous interviewer ?

J'ai été particulièrement prudent en ce qui concerne la reconstruction faite par les témoins; ainsi, il m'a été impossible d'utiliser le témoignage d'un ancien directeur général qui a manifestement reconstruit l'histoire pour justifier son action.

(Les archives)

J'ai vu disparaître plusieurs fabricants de chaînes, parfois plus que centaines, j'ai assisté à des fermetures d'usines, à des déménagements et, à chaque fois, des tonnes de documents, de dossiers et de plans ont été détruits et des dizaines de machines mises au rebut. Les salariés sont partis en pré-retraite ou ont cherché un nouvel emploi. Leur savoir-faire a alors disparu.

J'ai parfois mené à bien la sauvegarde de quelques documents. Spectateur et même quelquefois acteur de destruction d'archives, j'ai rarement réussi à en organiser la conservation, car la gestion des archives représente des dépenses importantes. J'en ai d'autant plus de regrets qu'une partie de ces documents, de ces plans ou de ces machines étaient le fruit de mon travail. Mais comment convaincre que l'analyse du passé et des causes de fermeture d'un site puisse contribuer à éviter la fermeture d'un autre?

Les entretiens ont permis de faire sortir des placards des documents que d'anciens cadres avaient emportés avec eux lors de leur départ en retraite. En revanche, je me suis souvent heurté aux descendants des fondateurs d'entreprises qui considèrent que leurs archives ne peuvent être communiquées. Probablement parce qu'ils considèrent que

certaines informations ne doivent pas être rendues publiques. Une autre raison invoquée est la propriété de ce patrimoine familial : les descendants des entrepreneurs initiaux expriment souvent l'intention d'exploiter eux-mêmes leurs archives.

Outre les documents conservés dans les entreprises ou chez les anciens directeurs, j'ai recherché des informations dans les centres d'archives et les bibliothèques. La quête fut longue, les résultats souvent décevants mais néanmoins mes efforts furent récompensés par quelques réussites.

Certaines entreprises m'ont laissé le libre accès à leurs archives, ou du moins à ce qui en reste ; d'autres ont, après de multiples efforts, entrouvert leur porte. Le tri d'archives non gérées fut souvent éprouvant.

Les archives municipales et départementales possèdent des documents sur les chaîniers, mais en règle générale les informations m'ont semblé d'un intérêt secondaire. On ne peut pas ignorer les permis de construire, les litiges prud'homaux, les conflits avec le voisinage, comme les nuisances dues au bruit ou aux fumées, ou les litiges sur l'utilisation de l'eau, mais j'ai considéré que la contribution à une histoire encore en construction était moindre que celle apportée par des centres d'archives comme les Archives nationales du monde du travail. Quelques bibliothèques conservent des documents essentiels, comme celles des Écoles des Ponts et Chaussées, des Mines de Paris, sans oublier le CNAM, la Société pour l'Encouragement de l'Industrie Nationale et aussi les archives du Crédit Lyonnais et celles de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris.

La sélection et l'exploitation des documents trouvés dans la multitude des centres constituent la partie la plus passionnante de mon travail de recherche, bien que j'aie regretté de devoir écarter des informations intéressantes à mes yeux, mais qui s'éloignaient du cadre que je m'étais fixé. Par exemple, j'ai éliminé des chaîniers comme Gitenet sur lequel j'avais investi du temps et de l'énergie car ce n'est qu'a posteriori que j'ai sélectionné mes études de cas, ignorant au départ ce que je pourrais récolter.

(La pérennité des archives)

Mon projet est de rassembler les archives qui subsistent, de les faire déposer aux archives départementales ou nationales, ou dans d'autres centres d'archives, comme le nouveau centre de PSA. Mes premiers contacts m'ont montré que la tâche sera difficile car les entreprises ou les descendants des chaîniers se sont montrés très réticents.

(5 – Les résultats)

En définitive, cette thèse montre que les entrepreneurs ont profité des opportunités des marchés, mais qu'ils ont parfois été malthusiens. Il a fallu attendre la fin de la Seconde Guerre mondiale pour voir apparaître la volonté de créer un champion national sous la bannière de Peugeot.

J'ai pu montrer qu'à côté des districts spécialisés dans le textile ou les chaussures, il en existait également dans la chaîne. Ils ont ensuite disparu, mais quelques entreprises familiales subsistent en remplaçant progressivement leur activité de fabrication par le négoce. Elles importent les chaînes standard d'Europe de l'Est ou d'Asie et ne conservent que la fabrication de produits spécifiques ou des pièces d'assemblage, d'extrémité ou de connexion pour conditionner les chaînes selon les cahiers des charges de leurs clients.

Si la production de masse est abandonnée au profit des pays asiatiques, le passage à la production flexible se fait d'autant plus difficilement que le marché national est en

forte décroissance, contrairement à l'Allemagne qui a conservé son industrie de fabrication de machines.

La chaîne de distribution pour automobiles est un cas particulier. Bien que les exigences des constructeurs automobiles aient conduit à développer des produits spécifiques, la production peut difficilement être considérée comme une fabrication souple. Il ne subsiste plus qu'un site de fabrication en France pour ce type de chaînes. Les constructeurs automobiles ont des exigences de qualité et de fiabilité de plus en plus contraignantes et la responsabilité du chaînien est telle que seules des filiales de groupes industriels importants peuvent survivre.

(Le rôle de l'État)

L'État est souvent intervenu pour protéger les PME par des lois fiscales, des dévaluations, des barrières douanières ou des opérations de sauvetage ou de restructuration. Depuis la fin du XIX^e siècle, les syndicats patronaux sont une des voies de communication entre les chaîniers et l'État. Néanmoins, à l'instar des autres industriels, les chaîniers ont souvent critiqué l'action des pouvoirs publics en raison des contraintes qu'ils ont imposées aux entreprises.

(Le déclin)

Après de multiples hésitations, l'État s'est désengagé et a arrêté la fabrication des chaînes lors de la fermeture du site de Guérogny juste avant le choc pétrolier de 1973 qui a marqué l'amorce d'un déclin apparemment inéluctable. Les entreprises familiales se sont peut-être mal défendues lors de l'effondrement de leurs débouchés nationaux. Quant aux chaîniers plus importants, filiales de grands groupes industriels, leurs dirigeants ont été impuissants devant les choix des actionnaires ; *a contrario*, des erreurs de managers, pourtant choisis par les actionnaires, ont parfois conduit des entreprises à des situations désespérées.

(Les délocalisations et l'avenir du secteur industriel)

Les chaîniers américains, anglais ou allemands délocalisent soit en construisant des usines soit en prenant le contrôle d'entreprises en Europe de l'Est et plus récemment en Chine ou en Inde. Ainsi l'Anglais Renold a acheté en 2008 le plus important fabricant de chaîne indien. En revanche, en 2010, le second chaînien indien a pris le contrôle du Français Sedis.

Les effectifs des chaîniers français sont aujourd'hui inférieurs à 1 300 personnes, dont seulement 20 % pour les fabrications de chaînes à maillons soudés.

On est dans le cas où un secteur industriel quitte le pays qui a été un de ses berceaux pour migrer vers des pays où l'industrie est en plein développement.

On peut néanmoins espérer que l'innovation vienne au secours du secteur, comme le prouve Serapid, la jeune pousse de la branche.