Vitoux (Marie-Claire), Fluck (Pierre), Frey (Yves), Perrot (Patrick), Stoskopf (Nicolas), De la Fonderie à l'Université de Mulhouse 1826-2007

Strasbourg, 178 p., 2007

François Igersheim

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/alsace/624>

DOI : 10.4000/alsace.624

ISSN : 2260-2941

Éditeur

Fédération des Sociétés d'Histoire et d'Archéologie d'Alsace

Édition imprimée

Date de publication : 1 octobre 2008

Pagination : 479-483

ISSN : 0181-0448

Référence électronique

François Igersheim, « Vitoux (Marie-Claire), Fluck (Pierre), Frey (Yves), Perrot (Patrick), Stoskopf (Nicolas), De la Fonderie à l'Université de Mulhouse 1826-2007 », *Revue d'Alsace* [En ligne], 134 | 2008, mis en ligne le 01 janvier 2012, consulté le 21 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/alsace/624> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/alsace.624>

Il faut à présent s'interroger sur l'auteur d'un programme iconographique aussi élaboré. Alors que l'attribution du projet au célèbre dominicain Albert le Grand a été communément retenue par de nombreux auteurs, Benoît Van den Bossche considère que le contexte religieux strasbourgeois et les conflits entre les ordres mendiants et l'évêque de Strasbourg ne militent guère en faveur d'une telle hypothèse. L'auteur se livre à une longue analyse de toute la littérature disponible sur la question de la paternité spirituelle de l'iconographie. On ignore notamment quelle a été la diffusion de son vivant des écrits d'Albert le Grand († 1280) et si certaines singularités de ses œuvres ont été retenues par les imagiers. Ainsi l'illustre docteur n'aurait jamais traité de la psychomachie de Prudence, ce qui n'est pas en soi une preuve à contrario. Et l'auteur de conclure qu'il n'est pas établi que Albert le Grand soit le concepteur du projet iconographique, même si certaines sources d'inspiration pourraient le laisser croire.

L'auteur termine sa monographie par un important catalogue raisonné de l'ensemble des sculptures des portails occidentaux dont les sources d'inspiration et la paternité n'ont pu être vraiment élucidées. En tout cas, le livre de Benoît Van den Bossche, très documenté, fait le point sur l'état actuel des connaissances en la matière et reste un jalon indispensable pour de nouveaux travaux de recherche.

Jean-Paul Lingelser

VITOUX (M.-C.), FLUCK (Pierre), FREY (Yves), PERROT (Patrick), STOSKOPF (Nicolas). *De la Fonderie à l'Université de Mulhouse 1826-2007*. Strasbourg 2007. 178 p.

À la rentrée 2007, la Faculté des Sciences économiques, sociales et juridiques de Mulhouse s'installait dans les locaux de la fonderie de la SACM de Mulhouse, édifiée en 1927 par l'architecte Paul Marozeau, remodelée par le cabinet Mongiello et Plisson, qui y loge en outre, la bibliothèque de l'université et de la SIM, les archives de la ville et de communauté d'agglomération, le Centre de recherches sur les activités économiques, et le centre d'art contemporain. Cette opération marquait l'aboutissement d'un long débat, dont les colloques de 2004 et 2005, publiés par Pierre Lamard et M-C Vitoux, dans « *Les friches industrielles, point d'ancrage de la modernité* » UHA-UTBM. 2006, donnaient le sens en évoquant aussi d'autres opérations de ce type en France. C. Plisson y présentait son projet de remodelage de la fonderie Marozeau. Pierre Fluck procédait à une étude de l'évolution de l'architecture du site, basée sur la succession des images, cartes et plans de la SACM. Stoskopf, Fluck et Tacquard y développaient enfin les éléments d'un plan de reconversion d'une vallée industrielle vosgienne, autour du parc de Wesserling.

L'ouvrage de 2007, centré sur la SACM, vise à joindre les maillons de la chaîne de la mémoire mulhousienne, et à nous faire passer de la production technique et industrielle des siècles derniers à la production de savoirs du XXI^e siècle. Son format et l'abondance de son illustration, dont de fort luxueux cahiers encartés, pourrait le

faire passer pour l'un de ces « coffee table books » que l'on feuillette en ne s'attardant que sur les images. On aurait tort. Il mérite une lecture approfondie.

Marie-Claire Vitoux nous présente les étapes du débat qui conduisit la Ville de Mulhouse à prendre le parti d'installer une de ses Facultés et la bibliothèque en centre ville. Nicolas Stoskopf prend le relais avec une longue et substantielle histoire de la SACM (p. 18 à 112, en double colonage et police de corps 10). François Bernard nous avait donné déjà une thèse sur l'histoire de la SACM des origines à 1965 (*L'Alsacienne de construction mécanique des origines à 1965*. Strasbourg PUS, 2000, CR de Pierre Lamard, RA 2001). Nicolas Stoskopf reprend cette histoire d'une plume alerte, aux exposés clairs, mettant en relief les stratégies, explicitant les choix, les bons et les mauvais. Il accorde une importance primordiale aux hommes, et ne propose de modèle de management ou d'entreprise qu'après avoir bien campé les acteurs. Ce faisant, il renouvelle largement le sujet et ce dès le récit de la première phase, dominée par André Koechlin. Est mise en relief la personnalité contrastée d'André Koechlin, formé par la pratique, mais patron visionnaire, autoritaire et dominateur, qui n'inspire guère la sympathie. Il articule le textile et la mécanique, puis passe au chemin de fer, alors dans ses balbutiements, s'appuyant d'étape en étape sur les savoir-faire techniques par ses entreprises. Tout en restant maître chez lui, il sait réunir les capitaux de sa nombreuse famille, cousins, gendres, neveux, s'ouvrir aux participations de banques parisiennes et bâloises, et faire appel aux innovations de pointe d'ingénieurs, au départ anglais, dont il développe les brevets. On le voit s'allier en affaires à son cousin Nicolas Koechlin dont il est l'adversaire en politique, étendre ses affaires à la Ruhr ; il en est aussi l'un des grands patrons. On ne pourra plus faire de portrait d'André Koechlin sans se référer à ces pages. Importante aussi l'analyse de la main d'œuvre de l'entreprise AK et Cie, où Stoskopf s'appuie sur le mémoire d'habilitation, partiellement inédit d'Hermann Schäfer, *Die Maschinenfabrik André Koechlin, Mülhausen/Elsass und ihre Arbeiter* (1985), qui met en relief la rotation étonnante de la main d'œuvre jusqu'en 1870. Elle n'est pas seulement due aux coups d'accordéon de la conjoncture. Pour les ouvriers non qualifiés, souvent encore paysans (45 % dans les années 1860), le travail industriel est répulsif et ils ne semblent pas vouloir s'y maintenir. Et aux ouvriers qualifiés métallurgistes (55 % dans les années 1860) s'ouvrent de fortes possibilités d'embauche concurrentes. L'effectif d'AK et Cie est de 1931 salariés en 1868. Après l'annexion de 1871, ce sont deux patrons alsaciens établis depuis longtemps à Paris, André Koechlin et Alfred Renouard de Bussierre qui procèdent à la fusion de leurs entreprises, celle de Graffenstaden et l'AK et Cie sous le nom de SACM (1872), que Bussierre, un banquier, préside jusqu'à 1887. La restructuration imposée par l'annexion et la dépression économique de 1872-1890 est drastique. À partir de 1889, seul le bureau d'études des locomotives reste à Mulhouse. La fabrication est pratiquée à Graffenstaden pour le marché allemand, Belfort produisant pour le marché français. Mulhouse poursuit la fabrication de machines textiles, de machines à vapeur, de moteurs à gaz, et se lance dans la grande chaudronnerie industrielle pour la chimie et la production d'énergie électrique. La recette d'André Koechlin continue de s'appliquer : fabrication de produits de haute technicité, à partir de brevets achetés, que l'on met au point,

justifiant par la qualité, des prix plus élevés. Les effectifs de Mulhouse atteignent 4 200 salariés en 1900. A ce moment là, la gestion de la SACM ou ELMAG (*El. Maschinenbau AG*) est confiée à un conseil d'administration présidé par un banquier ou un comptable, d'âge avancé – plus de 70 ans en règle générale – qui supervise les activités de départements particuliers confiés à des ingénieurs. En 1912, événement capital : après « l'affaire de Graffenstaden », la direction sépare l'ELMAG (Alsace) de la SACM (Belfort). Elles seront réunies en 1922, constituant alors « un géant de la construction mécanique française » avec 8 usines et 5 annexes. En 1926, on célèbre avec faste le centenaire. Mais la fermeture progressive du marché allemand, et la spécialisation croissante de Belfort dans la construction électromécanique conduit à une décision à terme fatale pour Mulhouse. La SACM et Thomson-Houston spécialisent Belfort dans la construction électromécanique. Stoskopf résume en une formule : « aux locomotives électriques fournies par Alsthom répondaient les locomotives à vapeur de Graffenstaden. Leur avenir ne devait pas être le même ». Et pourtant, c'est alors que l'on fait appel à l'un des plus grands architectes parisiens, Marozeau, pour construire « la fonderie mécanique » qui doit remplacer celle sortie très abîmée de la guerre. Tout a été pensé pour en faire « une usine moderne ». À chaque étape majeure du développement historique, Stoskopf passe la plume à Pierre Fluck, qui procède à une description du site. Ainsi en 1900 (P. 49 à 53) puis en 1928 (p. 59 à 62), en 1945 encore. La crise de 1929 touche durement la SACM, marquée par la chute du chiffre d'affaires et les vagues de licenciements. Dès septembre 1940, la SACM passe sous séquestre allemand ; Graffenstaden est vendue à Junkers. L'ELMAG reste sous contrôle militaire puis est affermée à la société Krupp. Elle est vouée à la fabrication de guerre. Les horaires de travail passent à 72 heures hebdomadaires, mais exposent au risque des bombardements. L'après-guerre est marquée par la réintégration dans la SACM française, où l'usine de Mulhouse n'est qu'un élément d'un ensemble d'usines qui s'étend sur toute la France. Pourtant, les besoins de reconstruction provoquent un afflux de commandes : machines à tisser, machines à vapeur pour les mines et les usines sidérurgiques. En 1948, la SACM avait retrouvé un effectif de 4500 ouvriers et se spécialise dans la fabrication de machines textiles, où elle se trouve à la pointe de l'innovation. Et puis en l'espace de quelques années, la situation se retourne : la SNCF n'achète plus de locomotives à vapeur, ce qui frappe Graffenstaden et à partir de 1951, commence la crise du textile, qui va peu à peu condamner Mulhouse et la construction de machines textiles. Pourtant, on y réagit vite et bien, en revenant à la construction de moteurs et en choisissant le moteur Diesel pour l'industrie ou la marine. Mais dans le même temps, l'on multiplie les diversifications dans les fabrications qui s'éloignent toute de Mulhouse. En 1956, la SACM installe son siège social à Paris. Son incursion dans la grosse chaudronnerie nucléaire, ne s'avéra pas heureuse, et ses dirigeants semblent bien avoir sacrifié la SACM à Alsthom pour ce marché encore en plein démarrage, puis regroupent ces activités dans une nouvelle société Alcatel. En 1965, intervient la fusion avec Hispano-Suiza et donc « la fin désolante de la SACM ». Terme aussi de la thèse de Bernard. Stoskopf, qui s'attache désormais aux entreprises qui se succèdent dans les lieux, mène son récit jusqu'au début du XXI^e siècle. Ainsi, Hispano-Suiza est à son

tour démantelée en 1968, et une Alsacienne de participations industrielles (ALSPI) prend la suite, avec pour filiale une SACM-M pour Mulhouse. Car pour les Mulhousiens, l'histoire de la SACM n'est pas terminée. Elle fut « hélas marquée du sceau d'un déclin industriel inexorable ». En 1966, elle comptait encore 4156 ouvriers, 3925 en 1980. En 1982, l'ALSPI passe sous le contrôle de Suez nationalisée ; elle procède à une scission de la SACM-M, et crée une nouvelle entité, la SACM-T pour la fabrication des machines textiles, destinée à bénéficier du « Plan textile » du nouveau gouvernement, alors que la SACM-M continue à produire ses moteurs Diesel. La SACM-T met ses espoirs dans des métiers à tisser d'avant-garde, qui ne trouvèrent pas de preneurs. En août 1986, la SACM-T cesse ses activités. La poursuite de l'activité de fabrication de moteurs Diesel de la SACM-M, fusionnée en 1988 avec le finlandais Wärtsilä ne relève-t-elle pas de « l'acharnement thérapeutique », se demande en fin de compte l'historien !

C'est à Yves Frey qu'est dû un fort belle évocation de la mémoire ouvrière de la SACM, fondé sur des interviews qu'il a pratiqués auprès d'anciens de la SACM : « *d'Giesserei-Liira* ». Avec eux nous parcourons les lieux, ateliers et fonderie, mais aussi les environs, avec leurs bistrots, stations précédant l'entrée ou marquant la sortie . Nous vivons au rythme des horaires de la journée, travail, pause, apéro, cantine ou restaurant d'entreprise. De la perruque, que permet une savante négociation du temps imparti par le chronométrateur, les dirigeants et les cadres profitent tout autant sinon plus que les ouvriers. Mais on est à la SACM de père en fils, ou en fille... et la solidarité de l'équipe est une réalité. Les femmes avaient un moment déjà occupé des postes ouvriers dans la SACM, comme en témoignent les belles photos des postes occupés par des ouvrières datant de la guerre de 14, mais dans les années 60, leur arrivée dans les ateliers provoque quelques remous. Car les femmes étaient déjà bien présentes dans les bureaux, qui sont pourtant un autre monde. La description du sentiment de déconfiture ressentie par les ouvrières et les ouvriers lorsque disparaît ce monde qui avait été le leur est également un beau passage de ce texte. Trois regrets cependant. Le passage sur les classifications est trop allusif. Or elles ont entretenu des divisions fortes dans le personnel ouvrier. On aurait pu les mettre en relations avec le conflit de 1968 et ses résultats. En général d'ailleurs, la grève est décrite de façon trop mécanique. Elles manifestait aussi un moment de solidarité, surtout dans un monde ouvrier si majoritairement syndiqué. On s'étonne de ne pas voir mentionné le Comité d'entreprise de la SACM. « C'était pourtant quelque chose à Mulhouse ». Il exprimait aussi la solidarité de la famille SACM (bibliothèque, fêtes, colos, etc.) et pesait sur la vie économique et culturelle de la ville, d'autant qu'il a été à l'origine de fort importantes associations qui exprimaient bien « la culture SACM ». Enfin, il semble qu'on aurait pu ajouter un passage sur la langue de l'ouvrier : elle va passer dans ces années-là de l'alsacien au français, mais sans doute selon une chronologie fort différente de celle de la population globale. Qu'elle n'ait pas figuré dans les évocations de la mémoire ouvrière (ni dans le questionnaire du chercheur ?) est un témoignage de plus de cet « habitus », invoqué dans sa thèse d'habilitation par D. Huck, (voir la RA 2008) qui peu à peu s'imposa à tous, de tous milieux, au cours de ces années. Bref, un grand et bel ouvrage, superbement illustré, associant une exemplaire histoire

de l'entreprise à une évocation de ceux qui en assuraient le fonctionnement, loin du pont, où les capitaines décident, quitte à entrer dans icebergs, et qui dans les histoires d'entreprises, sont souvent les seuls que l'on met en scène.

Il faut supposer que la conclusion sur l'héritage à assumer par l'Université, pour répondre au titre : « de la Fonderie à l'Université », est laissée aux étudiants et à leurs enseignants.

François Igersheim

WOESSNER (Etienne), *Le chemin de fer de la vallée de Kayzersberg et les lignes à voie métrique de l'étoile de Colmar*, Imprimerie Scheuer, 2007, 253 p.

L'histoire de Colmar et de sa proche région s'enrichit d'un volume supplémentaire. Etienne Woessner vient de publier un remarquable ouvrage sur le réseau ferroviaire en étoile de Colmar. L'ouverture de la ligne ferroviaire Strasbourg-Mulhouse, en plusieurs tronçons en 1840-1841, marque le début de l'aventure ferroviaire. La ville s'ouvre au royaume de France, mais ce n'est qu'au cours du Second Empire qu'elle sera correctement reliée. Si le grand projet de la Percée des Vosges n'a pas pu se concrétiser, une première branche du réseau étoilé colmarien est néanmoins inaugurée. C'est la ligne Colmar-Munster ouverte en 1868. Après 1871, de par sa position géographique non loin de la frontière franco-allemande, Colmar devient une ville de garnison importante. À la ligne Colmar-Munster, héritière du Second Empire, se rajoute, dès 1877-1878, celle de Colmar-Brisach-Fribourg, reliant d'une part Colmar au réseau allemand, d'autre part à la plaine de la Harth.

C'est dans un climat économique renaissant qu'apparaissent dès 1874, les premières études d'une nouvelle branche de ce réseau en étoile, la future ligne Colmar-Kaysersberg-Lapoutroie. Destinée à désenclaver la vallée de la Weiss et à faciliter l'exportation de ses produits industriels, viticoles et agricoles, elle est inaugurée en 1885. Une troisième branche de ce réseau est la ligne Colmar-Wintzenheim, évoquée dès 1873 mais dont la réalisation ne se fait qu'en 1885. Une quatrième branche vient se rajouter au réseau colmarien. Ouverte en 1890, la voie Horbourg-Marckolsheim dessert des villages d'agriculteurs dont les principales ressources sont la culture des betteraves, des céréales, du tabac ainsi qu'un important élevage bovin à Grussenheim. La Kaysersberg Talbahn gestionnaire du réseau souhaitait à terme rattacher cette voie à Marckolsheim au réseau de tramway venant de Strasbourg. Devant le refus du gouvernement, considérant cette ligne comme stratégique, elle vend la voie aux chemins de fer d'Alsace-Lorraine. La dernière branche du réseau colmarien est la ligne Colmar-Ensisheim-Bollwiller évoquée dès 1896 mais ouverte qu'en 1901. Ce réseau ferroviaire a conforté Colmar dans sa vocation économique. La voie ferrée a largement contribué au développement commercial de la cité. Grâce au rail, Colmar devient le centre commercial de tout un arrière pays, de la plaine du Ried et de la Harth jusqu'au piémont viticole.