

LES ANCIENNES FORGES & ACIÉRIES DE LA MARINE & DES CHEMINS DE FER

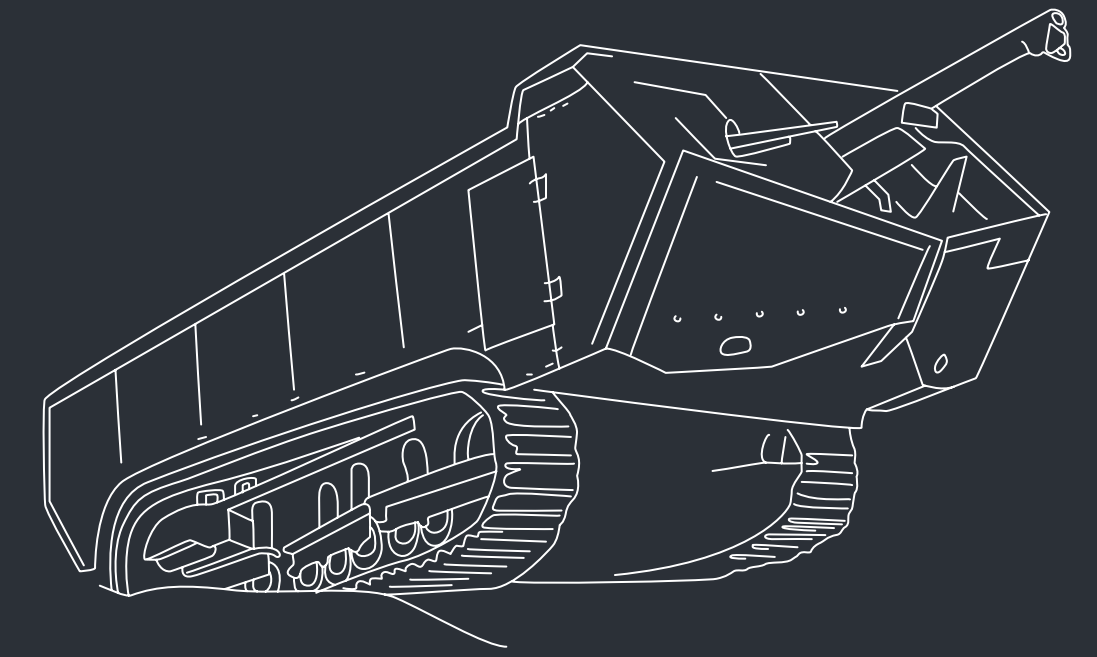
XIX^E - XX^E SIÈCLES

Derrière ce complexe s'étend le site des anciennes Forges et Acieries de la Marine et des Chemins de fer, à leur apogée l'un des plus grands sites métallurgiques du pays.

Pourvu de moulins dès le XVI^e, cet ancien pré seigneurial arrosé par le Gier affirme, après la Révolution, son destin industriel. En 1823, Antoine Morel y installe sa forge. En 1847, en plein essor du rail, son fils Germain Morel crée les roues de train sans soudure et se lie avec Pétin et Gaudet, deux industriels de Rive-de-Gier, pour développer le procédé. Le succès est alors aussi rapide que les relations entre eux se gâtent ! Dès 1853, mettant

Morel sur la touche, Pétin et Gaudet dirigent seuls la compagnie qui produit rails, roues et blindages pour la Marine. Mais en 1874, une crise du secteur hâte le départ de Pétin et Gaudet. La direction est alors confiée à Adrien de Montgolfier qui, en favorisant l'industrie d'armement, ouvre une ère prospère. Du laboratoire au champ de tirs d'essai, la compagnie s'équipe pour répondre aux commandes des armées, et bientôt, aux enjeux industriels d'un conflit mondial... En 1914, passant de 3 500 à 14 000 ouvriers, l'usine s'adapte ainsi rapidement à l'effort de guerre. Fabriquant canons, munitions ou chars d'assaut, elle atteint alors sa densité maximale.

Après la guerre, la compagnie se tourne avec succès vers des productions de paix. Mais en 1940, la défaite amorce un lent déclin du site. Malgré la disparition des cheminées, victimes de l'électricité et de l'activité mécanique, les agencements se poursuivent. Ces derniers masquent pourtant un contexte où les restructurations sont désormais la règle. En 1953, le site intègre la Compagnie des Ateliers et Forges de la Loire. En 1970, la nécessité d'une fusion plus large entraîne la naissance de Creusot-Loire, un groupe en dépôt de bilan 14 ans plus tard. Fabriquant notamment des véhicules blindés, le site, dépecé par les grands groupes, garde néanmoins fière allure. Mais en 2006, la fermeture de GIAT Industries marque l'indéniable fin d'une épopée industrielle centenaire. En partie en friche, le site nécessite alors une requalification totale. C'est la naissance de Novaciéries ; un quartier où parcs, commerces, loisirs et industries se complètent, les yeux rivés vers l'avenir...



De 1916 à 1917, pour les besoins d'une guerre sans limite, 400 chars Saint-Chamond sont développés sur le site.



Présent sur toutes les pièces de l'usine, l'emblème de la compagnie arbore ses productions originales.



Le site comptait trente-deux cheminées. Elles ne sont plus que sept en 1960. Deux subsistent aujourd'hui. © Ville de Saint-Chamond.



À l'ombre de la haute cheminée, Saint-Eloi, saint patron des forgerons, veille toujours sur le site.

1792

Devenu bien national à la Révolution, le pré seigneurial suscite l'intérêt des entrepreneurs.

1857

Sans Morel, un temps associés aux Jackson, Pétin et Gaudet gèrent seuls la compagnie.

1863

Pour produire les blindages de la Marine, le site se pare de sa cheminée de 100,3 m.

1874

La crise d'après-guerre hâte l'arrivée d'Adrien de Montgolfier à la direction.

1891-1898

La multiplication des ateliers oblige la couverture progressive du Gier sur le site.

1903

Puissante, la compagnie achète les usines d'Homécourt près de Metz et installe son siège à Paris.

1914

Recrutant femmes et étrangers, Saint-Chamond s'organise pour produire 4 000 munitions/jour.

1920

En partie reconvertie, l'usine se démarque dans la fabrication de locomotives à vapeur.

1953

Après une première fusion, la compagnie devient une entité des Ateliers et Forges de la Loire.

1975

Creusot-Loire produit des *Véhicules de l'Avant Blindés* pour l'armée. La rue des VAB rappelle l'ancienne piste d'essai.

Venus d'Angleterre, les Jackson importent dans la vallée la fabrication de l'acier fondu.

1815

La Gloire, 1^{er} cuirassé français, relance l'armement naval et le besoin de coques en fer.

1859

Début de la guerre franco-prussienne qui engendrera la perte de l'Alsace-Lorraine.

1870

Loin du front, les industries du centre deviennent l'arsenal du pays.

1914

Le choc pétrolier met fin aux Trente Glorieuses et leur forte croissance industrielle.

1973