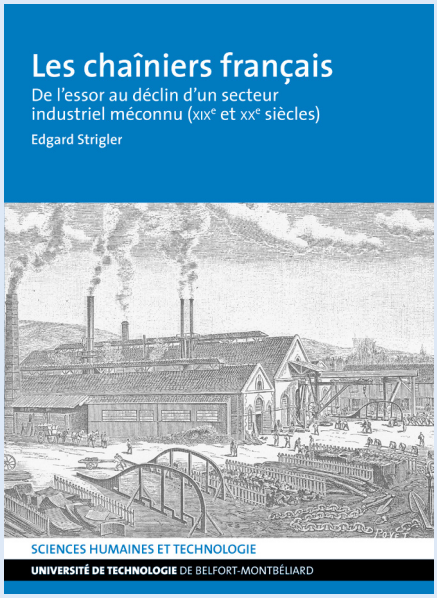

Les chaîniers français

De l'essor au déclin d'un secteur industriel méconnu (XIXe et XXe siècles)

Edgard Strigler

Parution : décembre 2012

Livre papier | **29 €** | ISBN 978-2-914279-65-9
Livre numérique PDF | **20,30 €** | ISBN 978-2-914279-66-6
Pack papier & PDF | **31 €** | ISBN 978-2-914279-69-7

Contenu

L'industrie française de la chaîne démarra en 1823 lorsque la Marine décida de construire un atelier pour produire des chaînes de mouillage aux Forges de la Chaussade à Guérigny dans la Nièvre. Parallèlement des ateliers petits et grands se créèrent pour fournir la marine marchande. Cet ouvrage décrit l'essor des deux districts de Saint-Martin-la-Plaine dans la région stéphanoise et de Saint-Amand-les-Eaux dans le Valenciennois. Le premier ne dépassa pas le stade de la proto-industrie tandis que la mécanisation progressa dans les chaîneries amandinoises avec l'adoption de la soudure électrique accompagnée du passage du fer à l'acier.

Les difficultés à assurer des soudures par forgeage de qualité suffisante suscitèrent l'innovation, où s'illustra Galle après Vaucanson. Les fabricants de la chaîne mécanique se multiplièrent à Paris à la fin du xixe siècle pour satisfaire les besoins nouveaux de l'industrie de la bicyclette. Ils se heurtèrent à la concurrence de Peugeot qui lança sa propre fabrication de chaînes, mais aussi aux Anglais qui s'installèrent à Calais et aux Suisses dans le Jura. Les chaîniers subirent les aléas de l'économie et, si nombre d'entre eux périrent au cours des crises des années 1920 et 1930, en revanche d'autres profitèrent des opportunités créées par les besoins militaires.

Le développement de l'automobile et de la mécanisation de l'industrie a entraîné la rapide croissance des fabricants de chaîne mécanique pendant les Trente Glorieuses. Les deux plus grands fabricants choisirent la production de masse tandis que plusieurs entreprises familiales se tournèrent vers la production flexible.

À partir des années 1970, de nombreux chaîniers disparurent. La concurrence des pays à faible coût de main d'œuvre et les erreurs stratégiques de certains dirigeants précipitèrent le phénomène. Quelques réussites françaises et européennes montrent néanmoins que le déclin n'était pas inéluctable.

Ouvrage publié avec le soutien d'ARTEMA, le Syndicat des Industriels de la Mécatronique.

Préface de Patrick Fridenson, directeur d'études à l'Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales.

Caractéristiques techniques
Format 16 x 22 cm / 528 pages

Edition
Pôle éditorial de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard

Diffusé-Distribué par
• **Boutique en ligne : Éditions de l'UTBM**
https://shop.utbm.fr/
• **Le Comptoir des presses d'universités** (pour les particuliers)
86, rue Claude Bernard – 75005 Paris
Tél.+33 (0)1 47 07 83 27
https://www.lcdpu.fr/editeurs/utbm/
• **CiD** (pour les professionnels)
18-20, rue Robert Schuman
94220 Charenton-le-Pont
Tél.+33 (0)1 53 48 56 30
• En librairies

Pour plus d'informations
Directeur de publication
Ghislain Montavon, directeur de l'UTBM
Pôle éditorial de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard
Site de Sevenans – 90010 Belfort cedex
Tél.+33 (0)3 84 58 32 72
Contact : editions@utbm.fr

Notre catalogue accessible sur :
https://www.utbm.fr/editions/

Collection Sciences humaines et technologie

Les chaîniers français

De l'essor au déclin d'un secteur industriel méconnu (XIXe et XXe siècles)

Edgard Strigler

Table des matières

- Préface
- Remerciements
- Introduction
  La chaîne et les chaîniers
  Les chaîniers : secteur industriel cohérent ?
  Détermination du champ de la recherche
  À la recherche des sources
- Première partie : Naissance et évolution de l'industrie de la chaîne
  Chapitre 1 : La chaîne participe à la révolution industrielle au xixe siècle
  Chapitre 2 : L'émergence de la chaîne mécanique
  Chapitre 3 : La dynamique de la profession
  Chapitre 4 : La chromisation, une innovation française, un développement international
  Chapitre 5 : Les marchés de la chaîne au xxe siècle
- Deuxième partie : Études de cas
  Chapitre 6 : La trajectoire du district de Saint-Amand-les-Eaux (1820-1939)
  Chapitre 7 : La difficile adaptation du district de Saint-Amand-les-Eaux
  Chapitre 8 : L'échec du district de Saint-Martin-la-Plaine
  Chapitre 9 : Les chaîniers anglais en france (1898-1974)
  Chapitre 10 : Les « Trente Difficiles » de Brampton-Renold
  Chapitre 11 : De Peugeot à Sedis (1894-1946)
  Chapitre 12 : La réussite de Sedis, filiale de Peugeot (1946-1974)
  Chapitre 13 : Les vicissitudes de Sedis (1974-1987)
  Chapitre 14 : Les usines Sedis sans Peugeot (1987-2005)
  Chapitre 15 : Quelques autres chaîniers
- Conclusion
- Annexes
- Index

Présentation des auteurs

• **Edgard Strigler**, ancien ingénieur est devenu historien de sa branche industrielle. Il étudie une filière professionnelle, celle de la fabrication des chaînes métalliques, à l'échelle de la France et sur la longue durée historique, jusqu'au temps présent. Il a soutenu une thèse de doctorat d'histoire en 2011.

Public intéressé

universitaires ; historiens ; économistes ; professionnels

Mots clés

entreprise ; districts ; France ; chaîne ; chaînier ; Marine ; bicyclette ; Guérigny ; automobile ; stratégie ; naufrage ; innovation ; Saint-Amand-les-Eaux ; Renold ; Peugeot

utbm
université de technologie Belfort-Montbéliard

Publié par le Pôle éditorial de l'université de technologie de Belfort-Montbéliard (UTBM)