Des rayons de vélos aux musiques actuelles

Le renouveau espéré de la Macérienne (Ardennes)

René COLINET
Historien de la métallurgie ardennaise
Vice-président de l'association « Sauvons la Macérienne »



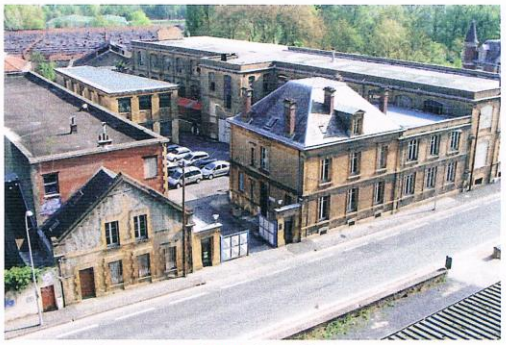
VILLE d'art et d'histoire depuis décembre 2013, Charleville-Mézières peut s'enorgueillir de posséder un riche patrimoine architectural. Construite à la fin du XIXe siècle par le célèbre constructeur parisien de vélocipèdes, puis d'automobiles, Adolphe Clément (1855-1928), plus connu sous le patronyme Clément-Bayard[1], la Macérienne en est un des fleurons. Située à proximité du cœur historique de Mézières, dans le faubourg de Saint-Julien, face à la tour Milard qui domine une retenue d'eau, l'usine Clément-Bayard a cessé ses activités à la fin de l'année 1983. Achetée par la municipalité en 1989, celle-ci a procédé à un « nettoyage » raisonné du site à partir du début de 1991 pour n'en conserver que le noyau de base, c'est-à-dire essentiellement les bâtiments construits entre les années 1894 et 1907. Il s'agit d'un magnifique ensemble usinier, homogène et de grande qualité architecturale, qui comprend notamment deux constructions remarquables : une usine à étages associée à un atelier en rez-de-chaussée dit Eiffel. Depuis le milieu des années 1980, la Macérienne s'est transformée en objet patrimonial suscitant de multiples engagements et actions qui ont débouché sur son inscription au titre des Monuments historiques en 2012 et la réalisation d'une SMAC (Salle des musiques actuelles) sur une partie du site à l'horizon 2017.

Vue actuelle de la Macérienne © René Colinet



À LA DECOUVERTE D'UN PATRIMOINE USINIER EXCEPTIONNEL

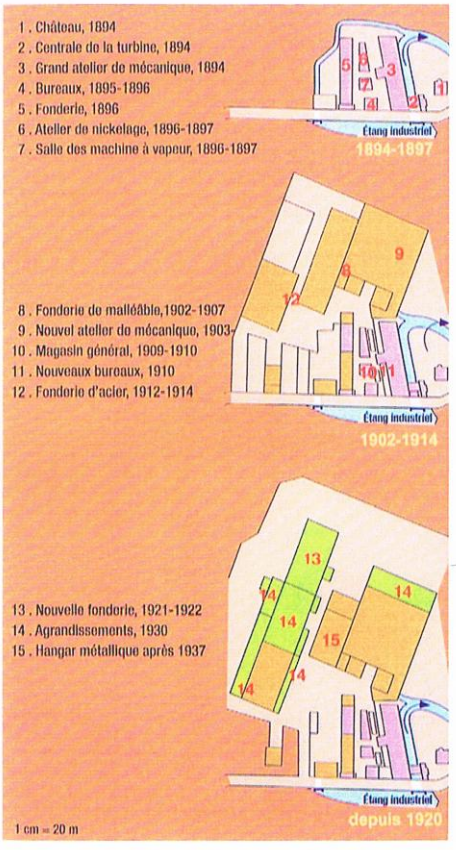
C'est du sommet de la tour Milard et du pont de Saint Julien qu'il faut d'abord découvrir le site de la Macérienne, « *la belle usine de monsieur Clément-Bayard* ». D'emblée, se révèlent son étendue et son ancienne configuration, ainsi que son lien intime avec l'eau dont témoignent les aménagements hydrauliques visibles[2]. Du noyau historique heureusement préservé se dégage une impression d'harmonie et d'élégance. Parmi les bâtiments que l'on distingue, deux attirent particulièrement l'attention. Donnant sur la rue principale, une usine à étages très soignée et surmontée d'un toit-terrasse domine sur son arrière un vaste atelier en rez-de-chaussée couvert d'une nappe de sheds[3]. Cette association de la verticalité (Le grand atelier de mécanique) et de l'horizontalité (le nouvel atelier de mécanique) suscite curiosité et interrogation. Outre le dessein de construire



Le noyau historique de la Macérienne © René Colinet

une usine qui soit à l'image de son propriétaire, ces choix architecturaux apparemment antagonistes visaient à une organisation manufacturière la plus efficace possible. Dans la dynamique et les transformations de la Belle Époque, il est vrai que l'atelier de plain-pied dit Eiffel répondait parfaitement à la mise en place d'un mode de production de type taylorien ; et par ailleurs il avait l'avantage d'offrir des possibilités rapides d'extension, par l'ajout de travées. Ce dernier aspect nécessitant cependant une maîtrise préalable du foncier. Ce à quoi s'était attaché A. Clément[4].

Les étapes de l'évolution usinière © René Colinet



Pour rejoindre la Macérienne, il faut descendre vers l'avenue L. Tirman, (autrefois la bien nommée Chaussée des usines), en contrebas du cœur ancien de Mézières. En cheminant vers l'usine depuis le quai Mialaret, on se rend compte de son empreinte dans le paysage urbain. Deux canaux de fuite encadrent en effet la rue empruntée, qui présente l'aspect d'une digue dissimulée reliant la Macérienne à La Meuse toute proche. Avant d'atteindre le grand atelier de mécanique auquel est accolé le petit bâtiment des turbines, on passe devant un château en briques et pierres de taille entouré d'un parc. Le portail en fer forgé de l'entrée principale porte un couronnement ouvragé, dont la partie sommitale est ornée d'une roue à vélo à l'intérieur de laquelle est inscrite la lettre « C ». Bien sûr, l'association de ces deux éléments est immédiatement compréhensible ! Enfin, on se trouve devant la façade très soignée de l'usine à étages à laquelle sont accolés le petit bâtiment des turbines (à droite) et les premiers bureaux (à gauche). Le tout forme un ensemble architectural homogène qui s'inscrit parfaitement dans son environnement à haute valeur historique et patrimoniale.

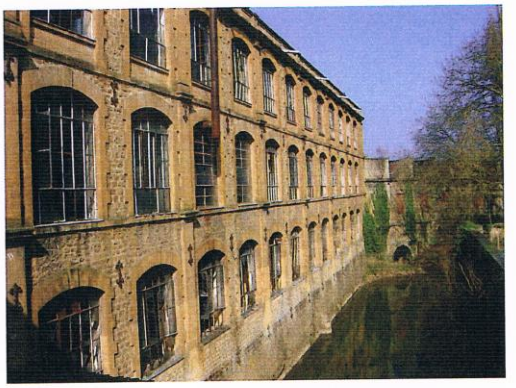


Grand atelier de mécanique vu de l'étang industriel © René Colinet

Face à « l'étang industriel » que le maire de Mézières, Charles Mialaret (1825- 1903), un ingénieur des Mines, fit aménager au début des années 1890, s'élève donc le grand atelier de mécanique. Il s'agit d'une usine à étages, dont les trois niveaux (67 m sur 17 m chacun) présentent de larges fenêtres métalliques sur leurs quatre faces, à la manière des *daylight factories* américaines. Edifié en 1894, comme le rappelle le cartouche du fronton éponyme de la façade donnant sur l'avenue L. Tirman, cet édifice a été construit en moellons et pierres de taille de Dom, un calcaire local jaune-ocre resplendissant au soleil. Une signature gravée sur le pilier inférieur le plus à droite, rappelle qu'il fut réalisé par l'architecte L. Dardenne. Paré d'une enveloppe d'inspiration classique, ce bâtiment-phare révèle une autre image à l'intérieur. Reliés par un monte-charges électrique[5] depuis 1898, les trois niveaux largement inondés de lumière sont séparés par des planchers faits de poutrelles métalliques en I qui enserrent des voûtains en béton.



Intérieur du grand atelier de mécanique, le 3e niveau © René Colinet



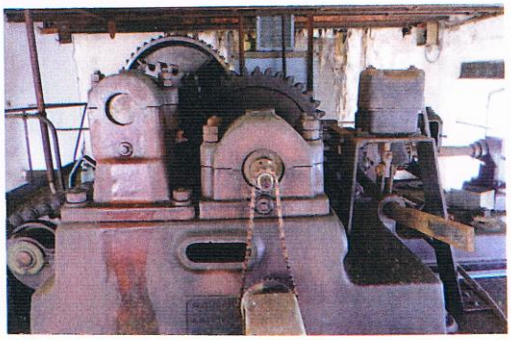
Le grand atelier de mécanique surplombant le canal de fuite © René Colinet

C'est à l'arrière du grand atelier de mécanique que s'étend le vaste atelier dit Eiffel[6]. De 1903 à 1930, il fut édifié en 3 étapes en direction de la Meuse voisine. Avant d'y entrer, il faut monter sur le toit-terrasse de l'usine à étages. De là, on découvre une succession de sheds qui fait songer à un mouvement ondulatoire se propageant vers le nord, c'est-à-dire le massif de l'Ardenne. En émane une sensation de perfection et de beauté géométrique. Au total, on compte une vingtaine de travées dont seize plus larges (60m sur 5m) qui correspondent au grand atelier proprement dit. Après la démolition des disgracieux ajouts qui le bordaient, le grand atelier de mécanique présente maintenant avec éclat ses trois niveaux. Il attend sa restauration et un nouvel avenir comme le reste de ce site remarquable qui est à la métallurgie ardennaise ce que le Dijonval est au textile sedanais.

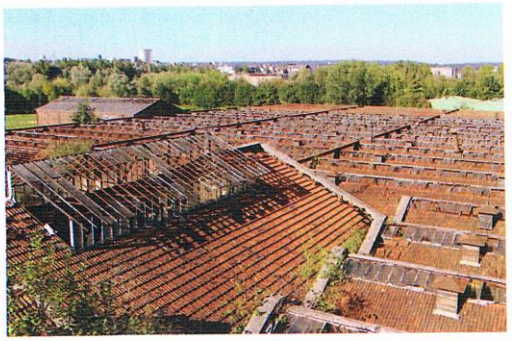
Et lorsque l'on pénètre enfin dans le nouvel atelier de mécanique, on est surpris par le vaste espace que l'on embrasse facilement du regard. Une charpente métallique légère (d'où la référence à Eiffel) recouvre l'ensemble, soit une superficie de 4 800 m^2. Constituée d'un assemblage de fermes à treillis rivés que l'on voit au travers des panneaux d'isolation éventrés, cette structure repose sur un tablier métallique fait d'un réseau de poutrelles qui ne prend appui que sur six minces piliers ancrés dans des « socles » en béton armé enterrés dans les fondations. Opaques, les murs latéraux en moellons et pierres de taille ne jouent qu'un rôle porteur partiel, par l'entremise de supports scandant la succession des travées. C'est bien l'emploi du métal qui a permis de dégager une surface utilisable au sol plus importante, permettant un agencement rationnel des machines-outils et une circulation plus facile à l'intérieur de l'atelier, dans le but de produire le plus efficacement possible. Remarquable est ce qui reste du dallage de pavés en bois chevillés les uns aux autres et incrustés dans une chape de béton. Un tel habillage permettant d'isoler le sol de cet atelier en plain-pied, d'absorber les vibrations des machines-outils et les chocs des pièces ou des outils malencontreusement tombés, et d'absorber les huiles perdues.

Ces deux bâtiments emblématiques (1905) de la Macérienne ne doivent pas occulter au demeurant le reste du bâti du noyau historique. Eclairés par de larges verrières reposant sur des charpentes métalliques, deux bâtiments en briques (22m sur 15m) jouxtant l'atelier « Eiffel » attirent l'attention : l'un abritait la centrale de réception et de répartition de l'électricité et l'autre la centrale vapeur. Au milieu de la cour centrale, l'ancien atelier de nickelage (1896-97) en forme de trapèze (26m sur 9m) ne passe pas inaperçu avec les toilettes à la turque installées sur sa façade arrière. Aussi, on remarque des particularités par rapport au grand atelier de mécanique (remplissage en briques et linteaux métalliques des fenêtres). Enfin, vis-à-vis de l'usine à étages s'élève l'ancien magasin général (12m sur 44m) qui a succédé en 1909-1910 à la fonderie initiale détruite en partie par un incendie en 1908. Parfaitement intégré au noyau historique, ce dernier n'en cache pas moins des innovations architecturales : structure en béton armé recouverte de parements de pierre de Dom et fondations de type Compressol[7].

Moteur en l'état du monte-charges © René Colinet



Nappe de sheds couvrant l'atelier dit Eiffel © René Colinet





Intérieur du vaste atelier en rez de chaussée dit Eiffel © René Colinet



État actuel de la cour intérieur au cœur du noyau historique © René Colinet

LA MACÉRIENNE, L'ULTIME TÉMOIN D'UNE SAGA ENTREPRENEURIALE ÉPOUSTOUFLANTE

Aujourd'hui, la partie sauvegardée de la Macérienne est le seul témoin architectural de la saga industrielle d'A. Clément-Bayard. De la manufacture parisienne de la rue Brunel, dans le XVII[e] arrondissement, où il démarra en 1878, et des usines de Tulle, de Levallois-Perret et du Pré-Saint-Gervais, il ne reste rien. Sinon les représentations et les images qu'en offrent les en-têtes des lettres commerciales, les photos, les cartes postales et divers catalogues. Lorsqu'il commence à faire édifier son usine à Mézières, au milieu de l'année 1894, A. Clément, bientôt âgé de 40 ans, est considéré comme le plus important constructeur de cycles en France. Ce mécanicien de talent qui s'est formé en accomplissant un « tour de France » (1872-77), puis s'est lancé dans l'aventure entrepreneuriale en n'hésitant pas à prendre des risques et à s'endetter fortement, est maintenant un industriel reconnu. D'ailleurs, il vient de recevoir la Légion d'honneur. La célébrité de la marque éponyme[8] n'a d'égale que la réputation de ses vélos et la rapide expansion de ses activités. Esprit curieux et inventif, A. Clément a fait preuve très tôt d'audace et d'un sens développé de la communication. D'où ses liens avec des champions cyclistes[9], l'aménagement d'un manège (1878) où l'on apprend à faire du vélo à Paris, et la construction de vélodromes[10].



A. Clément, un industriel de haut vol © A.D.A.

Le choix d'A. Clément de s'implanter dans la préfecture des Ardennes, place-forte déclassée depuis 1884, peut se justifier par un ensemble d'avantages comparatifs : l'aménagement d'une chute d'eau de 2 m 90 par la municipalité, des terrains bon marché libérés par l'armée, la présence d'une main d'œuvre ouvrière de qualité, la facilité de l'approvisionnement en fonte et en produits de grosse métallurgie, et les liens avec la capitale. Plus largement, l'édification de la Macérienne s'inscrit non seulement dans le contexte de la seconde industrialisation, mais aussi à un tournant de sa trajectoire d'entrepreneur conquérant et audacieux. L'acquisition exclusive de la licence d'exploitation du brevet Dunlop pour la France qu'il fait en 1890, en est le départ. Si l'on en croit Baudry de Saunier (1865-1938), - journaliste renommé et vulgarisateur scientifique reconnu - , ce coup de poker est en effet à l'origine de sa « *grosse fortune industrielle et morale*[11] ». Car les 2 000 actions Dunlop qu'il avait dû acquérir en s'endettant, ont rapidement pris de la valeur et donné de beaux dividendes. Cette richesse bienvenue va lui permettre d'acquérir une indépendance financière et de prendre un nouveau départ.

Libéré de ses anciens commanditaires[12], A. Clément liquide sa première société *Clément et C[ie]* en 1891. Puis le 20 janvier 1894, chez un notaire de Neuilly, M[e] Maurice Brault, il fonde la *Société des Vélocipèdes Clément*, une SCA dont il détient les trois quarts du capital qui s'élève à 4 millions de francs. Outre l'apport des immeubles parisiens, de l'outillage, du mobilier, des marques de fabrique, et de brevets, A. Clément s'engage à construire « de nouvelles usines » : l'une à Levallois-Perret et l'autre à Tulle. D'ailleurs, il y a acheté, en août 1893[13], en amont de cette ville, en bordure de la Corrèze, une usine hydraulique, la manufacture de la Marque. Notons qu'il n'y a paradoxalement aucune allusion à un projet d'une usine à Mézières.

L'objet de cette société est, bien entendu, la poursuite de « *la fabrication et du commerce de vélocipèdes* » mais aussi de se lancer dans une nouvelle activité, la construction de « *voitures mécaniques* ». Acteur et fin observateur des évolutions techniques et de la vie économique, A. Clément sent les profondes transformations en cours : d'une part le passage à une fabrication industrielle des cycles et d'autre part la naissance de l'automobile. C'est à la lumière de ce constat qu'il faut comprendre ses plus importantes prises de décision au cours de la période charnière des années 1890. Notamment, en 1896, la réunion[14] des *Cycles Clément* à la *C[ie] des Cycles Gladiator* (société fondée par Alexandre Darracq (1855-1931) au Pré-Saint-Gervais, aux portes de Paris) offre l'exemple d'une opportune concentration industrielle. Dans le giron d'un groupe financier anglais, la direction de cette nouvelle société est confiée au célèbre coureur cycliste Ferdinand Charron (1866-1928). En outre, cette même année, a lieu une prise de participation (1/5[e]) au capital de la société Panhard-Levassor née en 1891. C'est au début de 1897 que sortent de l'usine du Pré-Saint-Gervais, les premières « voiturettes » *Clément-Gladiator*[15]. À Mézières, le noyau historique est alors presque achevé. Il témoigne des ambitions et des vues modernes de son commanditaire influencé par le modèle américain.



Construction du noyau historique (1894) © A.D.A.

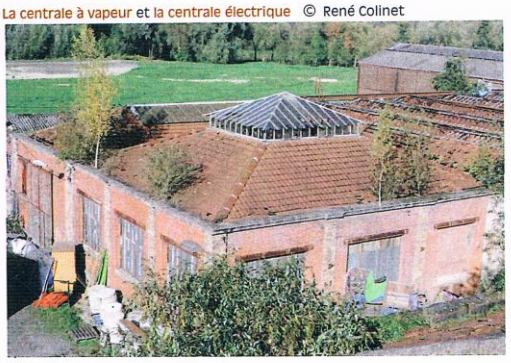


L'usine vers 1906 © Musée de la Voiture et du Tourisme de Compiègne

UN SIECLE D'ACTIVITE INDUSTRIELLE DANS LA VILLE

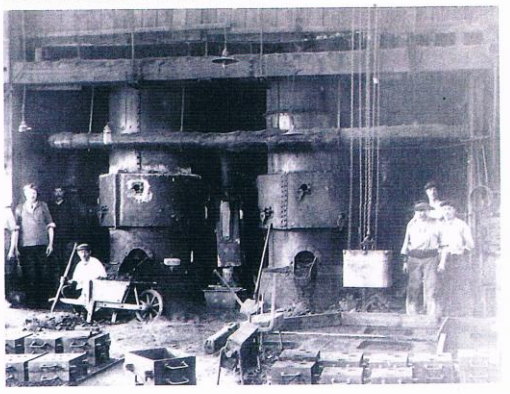
C'est en effet à partir de 1890 qu'A. Clément a acquis ses premiers terrains à Mézières. Il faut attendre l'achèvement du noyau historique (1894-1897) pour que la production démarre pleinement. Mais A. Clément n'est pas satisfait de la marche de son usine à cause de l'incapacité de l'unique turbine Fontaine à fournir l'énergie électrique nécessaire à son bon fonctionnement[16]. Du fait de l'insuffisance du volume d'eau (3 000 l/sec. au lieu de 7 500) tiré de la Meuse, elle ne donne que la moitié de sa puissance (50 chevaux). À contrecœur, A. Clément a du faire élever (1896-97), en avant de l'atelier de nickelage, une petite centrale à vapeur (12 m sur 12 m) renfermant deux machines à vapeur (l'une de 120 chevaux et l'autre de 100), chacune couplée à un groupe électrogène Willans. Pour autant, il n'a pas renoncé à recourir à l'hydroélectricité comme source d'énergie principale. Aussi, dès septembre 1896, il a commencé à faire édifier, près de la préfecture des Ardennes, sur le canal des Moulins, la centrale Mazarin. Achevée deux plus tard, elle ne peut activer cependant ses trois turbines d'une puissance de 600 chevaux tant que les canaux d'amenée, de fuite et de décharge ne seront pas achevés. Après des discussions ardues mais fructueuses avec la municipalité, A. Clément est autorisé à agrandir, au cours de l'année 1900, le canal de fuite de la centrale hydroélectrique de la Macérienne afin d'y faire fonctionner deux turbines de 140 chevaux chacune. Sa menace de délocalisation a porté ses fruits ! La centrale à vapeur laisse la place à des bureaux (1901).

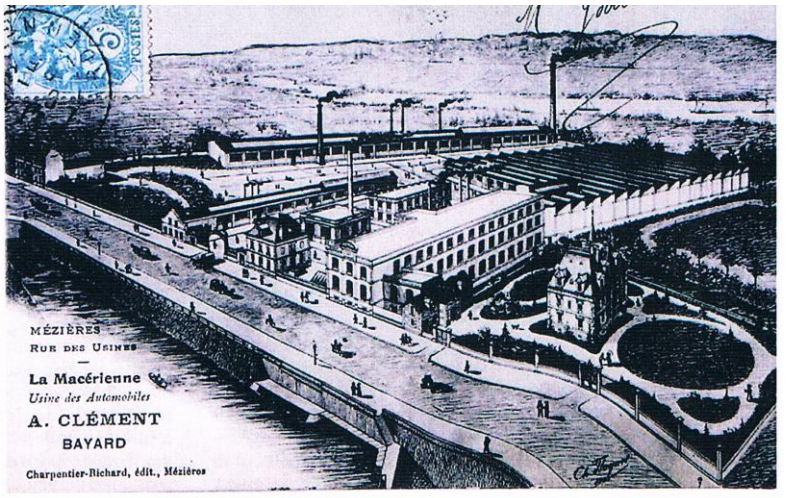
La centrale à vapeur et la centrale électrique © René Colinet



En 1904, la Macérienne[17] reçoit enfin l'électricité (courant alternatif triphasé de 2 500 volts) que la centrale Mazarin produit maintenant, par l'intermédiaire d'une ligne souterraine de 700 m de long. S'ensuit l'année suivante le réaménagement du système énergétique qui durera jusqu'à la fermeture de la Macérienne. En son cœur, sont construits deux édifices jumeaux (22m sur 15m), en briques et coiffés de larges verrières supportées par des charpentes métalliques. Collé au nouvel atelier de mécanique, la fonction du centre de réception et de distribution de l'électricité est double : autrement dit, la transformation du courant (2 000 volts) produit par les cinq turbines en courant continu de 125 volts et son expédition dans les différentes parties de la Macérienne. Vers 1896-1897, on y installe une machine à vapeur (600 chevaux) provenant des *Et. E. Garnier et Faure Beaulieu* (La Courneuve), qui entraîne une génératrice (*Cie Electricité de Liège*). Dans la centrale à vapeur voisine se trouvent deux chaudières américaines Babcock et Wilcox (filiale à La Courneuve) couplées à des groupes électrogènes, mais elles ne serviront qu'à chauffer les ateliers équipés de radiateurs suspendus. Quant à la machine à vapeur, elle sera mobilisée pour produire de l'électricité lorsque « *l'usine est en plein travail* », et lors « *des chaleurs de l'été ou des glaces de l'hiver* ». Au lendemain de la Grande Guerre, en 1924, les turbines Fontaine à double couronne de la maison Teisset, Vve Brault et Chapron (Chartres) sont remplacées par des turbines Francis provenant des Ateliers des Charmilles à Genève.

Au pied des cubilots de la fonderie © A.D.A.





La Macérienne avant la Grande Guerre © Coll. René Colinet

Le seul témoignage écrit que l'on ait de la Macérienne en pleine activité est paru dans le journal conservateur *Le courrier des Ardennes* en juillet 1910[18]. Après avoir visité la centrale Mazarin sous la conduite de M. Draux, le journaliste est accueilli à la Macérienne par M. Behrens et M. Ernest Roguet, beau-frère d'A. Clément et directeur de l'usine depuis janvier 1904. Il s'émerveille de découvrir « *un palais de l'industrie et un palais de l'automatique* » où « *tout marche électriquement* ». On y fabrique en quantités impressionnantes des rayons de vélos filetés et taraudés (35 millions par an), des écrous (20 millions par an), des jantes, des billes (120 000 par jour), les éléments de pédales, aussi des pièces d'automobile. Bien organisés et bien éclairés, les ateliers qu'il visite vivent au rythme des nombreuses machines-outils américaines sur lesquelles « *il pleut de l'huile* ». Il remarque notamment l'utilisation de machines à étirer les rayons et à roder, de calibreuses, d'une multitude de tours, de presses, de fraiseuses, de perceuses, et de machines à tailler les engrenages et les moyeux d'auto. Ce journaliste est impressionné par « *les ouvriers demi-nus* » qui travaillent devant les 6 fours à recuire de la nouvelle fonderie. Construite au début du siècle en deux étapes (1902-1903 et vers 1906), elle s'est substituée à la fonderie initiale devenue trop exigüe. Équipée de deux cubilots, elle est spécialisée dans la fonte malléable, un métal aussi bon que l'acier servant au moulage des pièces brutes expédiées à Levallois-Perret. C'est-à-dire l'usine-mère qui date de 1897 selon P. Smith (45 000 m^2, 1 800 à 2 200 personnes selon la saison à la Belle Époque), où sont fabriqués et montés les châssis des voitures Clément-Bayard. À l'ouest de la fonderie de malléable, a été édifiée une fonderie d'acier. De 1912 à 1914, elle se compose progressivement de dix travées identiques (10 m sur 32 m) portant des sheds couverts de tuiles, et reposant sur des fondations de type Compressol.

Selon Baudry de Saunier, les usines de Levallois et de Mézières réalisent ainsi « *l'organisation la plus complète qui existe dans l'industrie automobile* ». Occupant une superficie de 17 000m^2 (dont 12 000m^2 couverts), la Macérienne emploie 600 ouvriers et ouvrières. Et le groupe Clément-Bayard produit, vers 1906-1907, 60 000 bicyclettes et 1 200 automobiles. Pendant la Grande Guerre, l'usine, qui se trouve dans le seul département français entièrement occupé, ne fonctionne pas. Elle est vidée de son matériel ; l'occupant transforme l'atelier de mécanique en hôpital militaire et installe un manège hippique dans la fonderie démantelée. Au lendemain de la première guerre mondiale, c'est le deuxième fils d'A. Clément-Bayard, Maurice (1887-1931), qui prend en main le redémarrage de l'usine ardennaise. Pour ce faire, on fait tous les efforts pour récupérer, en Allemagne, les machines-outils qui ont été volées par l'ennemi. Dès l'exercice 1921-22, les ventes retrouvent leur niveau d'avant-guerre. Après la cession de Levallois-Perret à André Citroën, en 1924, qui marque le désengagement industriel d'A. Clément-Bayard, la Macérienne demeure la seule usine en activité. Tout en continuant à produire des rayons et écrous de bicyclettes, à couler des pièces en fonte malléable et en acier, Maurice Clément-Bayard se lance dans la sous-traitance d'engins de travaux publics. Tout d'abord, il démarre la fabrication de tracteurs à quatre roues Sandusky (1919), puis celle d'engins de levage, de pelles excavatrices et de tracteurs à chenilles (1925) après un voyage aux Etats-Unis. Là-bas, il a passé un accord avec la société *Allied Machinery Company* (marques commerciales Almacoa et Cletrac). Jusqu'à la veille de la seconde guerre mondiale, la production ne cesse de s'élargir (traitement de surface, boîtes de vitesse pour motos, carburateurs, pièces pour le nouveau fabriquant d'engins de travaux publics Richier, bombes incendiaires et obus). Grâce à cette diversification, la Macérienne passe sans encombre à la crise des années 1930. Aussi, en 1938, elle emploie 650 salariés. Un an auparavant, Paul-Albert Dumont, petit-fils d'A. Clément-Bayard, a été nommé PDG de la *Société Anonyme des Anciens Etablissements Clément- Bayard* au capital social de un million de francs.

Après la seconde guerre mondiale, l'activité de la Macérienne redémarre rapidement et reste soutenue (1949 : 394 salariés dont 350 ouvriers. 1970 : 450 et 390) jusqu'au milieu des années 1960. Aux productions d'avant-guerre viennent s'ajouter celles des motoculteurs Mabec, puis de la fonte GS (ou à graphite sphéroïdal). La Macérienne travaille donc en sous-traitance pour des donneurs d'ordres de renom[19]. Comme dans d'autres entreprises, des licenciements et des réductions d'horaires à l'automne 1965 révèlent une situation fragilisée. C'est l'amorce d'une dégringolade qui aboutit à la démission du dernier représentant de la famille Clément-Bayard, Paul-Albert Dumont, et peu après au dépôt de bilan en mars 1975. Avec des cadres, le directeur général, Maurice Grimond (1923-2005), reprend l'affaire sans pouvoir éviter le fermeture définitive en novembre 1983. Dans un contexte économique général très dégradé dans le département, c'est le choc pour les 230 salariés et la population. Et des interrogations[20] quant aux causes de la disparition d'un des fleurons de la métallurgie ardennaise. De mars 1984 à 1997, se maintient une petite unité de fabrication de rayons, puis d'accessoires de vélos. À vrai dire, l'achat du site (60 000 m^2 dont 15 000 couverts) par la municipalité de Charleville-Mézières, en décembre 1989, suscite beaucoup d'espoir.

UN LONG COMBAT PATRIMONIAL QUI SE POURSUIT !

Peu de temps après l'arrêt des activités, M. Grimond, le dernier PDG de la Macérienne, fait don aux archives départementales des Ardennes, en novembre 1984, d'un fonds d'archives qu'il a pu récupérer. Celui-ci contient notamment un petit trésor : de précieux albums de photos. Destinées à A. Clément-Bayard, ces photos lui permirent de suivre la construction de son usine de Mézières (1894 à 1907), et celle de la centrale Mazarin (1896-1904) sur l'ancien canal des Moulins, près de la préfecture.

Ce dépôt inespéré intervient au moment où l'on célèbre les « *Cent ans d'automobile française*[21] ». Dans la même période, un dénommé Izard[22] (pseudonyme) rédige une biographie d'A. Clément-Bayard parue en 1985 dans une revue savante de l'Aisne, où il évoque : « *ce personnage hors du commun qu'était Gustave Adolphe Clément* ». Par ailleurs, sous l'impulsion de la directrice des archives départementales, Martine Illaire, et du professeur chargé du service éducatif, Michel Cart (1932-2013), l'exploitation du fonds de La Macérienne ne se fait pas attendre.

Vue de La Macérienne lors de la Fermeture © René Colinet



L'acquisition par la municipalité, un tournant pour La Macérienne

À la recherche d'une réserve foncière, la municipalité de Charleville-Mézières fait l'acquisition du site de la Macérienne à la fin de 1989, pour la somme de cinq millions de francs. Dans la première moitié de 1991, se déroule une opération de « nettoyage » qui fait disparaître les deux tiers de l'usine[23], sauf le noyau primitif et l'atelier dit Eiffel. Ce choix qui préserve l'essentiel doit beaucoup à Jean-Louis Parant (1948-2011), à la fois directeur général des services techniques de la ville et homme passionné par l'industrie et l'architecture.

Afin de rassurer sur l'avenir du site, et aussi de mettre fin au vandalisme et à sa transformation en *no man's land* malfamé, les services de l'urbanisme sont installés à partir de janvier 1999, dans les bureaux de la Macérienne donnant sur l'avenue Louis-Tirman. Toutefois, l'invasion spectaculaire du site par les eaux de la Meuse, lors des inondations désastreuses de 1993-94 et de 1995, remet sur le métier la question de la reconversion de ce lieu industriel enclavé dans un environnement urbain de grande qualité. Cette question prend davantage d'actualité avec la création d'un secteur sauvegardé en 2001 qui inclut dans son périmètre la Macérienne au même titre que la place Ducale !

À partir d'octobre 2004, c'est la communauté d'agglomération Cœur d'Ardenne qui a en charge le dossier du site. Dans le cadre de la manifestation « *Mézières 2005* », une exposition *Art Passant* est réalisée par mes soins à la demande de Claudine Ledoux, maire de Charleville-Mézières. Bien sûr, la Macérienne y tient une place privilégiée. Favorisant une prise de conscience sur la valeur de ce patrimoine industriel, cette exposition (juin-octobre) qui a rencontré un vif succès relance le débat sur l'avenir de la Macérienne, à un moment où différentes associations et personnes se mobilisent et se font entendre sur le sujet. Pendant l'été 2005, l'usine à étages est mise hors d'eau, nettoyée par les agents municipaux, l'atelier dit Eiffel totalement isolé de l'extérieur pour empêcher les intrusions nocturnes et une borne informative installée devant la célèbre usine.

Voulant à la fois répondre aux attentes exprimées et donner « *un second souffle aux anciennes usines Clément-Bayard* », la municipalité organise en 2006 un concours d'idées où elle invite les participants potentiels (professionnels, étudiants, associations ou collectifs) qui interviennent dans le domaine du patrimoine, de l'architecture et de l'aménagement à dessiner l'avenir de « *cette friche industrielle chargée d'une forte valeur patrimoniale* ». Trente-sept projets sont présentés à la consultation du public dans l'ancien hôtel de ville de Mézières. Quatre lauréats sont récompensés (11 000 euros de prix). De la diversité des propositions, on retient celles de faire de la Macérienne un pôle multifonctionnel, un lieu d'échanges, de sociabilité et de créations, un laboratoire des énergies renouvelables et un quartier HQE, un nouveau centre urbain en lien avec la Meuse, voire un parc botanique ou un jardin pédagogique.

Le fronton éponyme de La Macérienne © René Colinet



L'intervention des associations et des militants du patrimoine

Pendant ces années, la pression a été maintenue sur la municipalité et la communauté d'agglomération. Deux associations, l'APIC (Association pour le patrimoine industriel en Champagne-Ardenne) et plus encore l'ASLM (Association sauvons la Macérienne) y ont pris une large part. Sous l'impulsion de Gracia Dorel-Ferré, présidente-fondatrice, la première a contribué à faire connaître la Macérienne dans les milieux de l'enseignement et de la recherche, et même au-delà. Cela au travers de multiples actions dans lesquelles je fus invité à présenter la Macérienne comme site emblématique et porteur d'enjeux importants. Qu'il s'agisse du colloque sur l'eau à Sedan (mai 2000), de journées de stage destinées aux enseignants dans le cadre du GFR (Groupe de formation par la recherche), du week-end du CILAC (juin 2003), de la participation au congrès 2006 du TICCIH à Terni, ou des Mercredis du patrimoine. Par ailleurs, des publications (*Cahier de l'APIC n°2, Atlas du patrimoine industriel*) sont venues épauler ce combat patrimonial de longue haleine.

D'abord constituée en collectif (2004), puis en association (2011), l'ASLM, n'a cessé de s'investir dans la connaissance et la valorisation du patrimoine industriel ardennais. Son action s'est déclinée de plusieurs manières : organisation de visites de la Macérienne, participation aux Journées du patrimoine, présence au village des associations du Cabaret vert, association à l'exposition de l'OPAC des Ardennes (mars 2005) sur Clément-Bayard et au concours d'idées 2006 (voir ci-dessus). C'est à cette dernière occasion que l'ASLM publie un manifeste dans lequel elle définit ses intentions et ses ambitions pour la renaissance de la Macérienne, qu'elle ouvre un site Internet, participe à l'encadrement d'étudiants de l'école d'architecture de Nancy (septembre 2013), et à la réalisation d'un documentaire avec Rinaldi Guichaoua. Comptant une cinquantaine de membres, l'ASLM a travaillé en bonne intelligence avec l'ancienne municipalité, tout en gardant sa vigilance et sa capacité de critique. De bonnes relations avec la presse locale lui ont permis de faire entendre sa voix jusqu'à maintenant.

Travaux de démolition, printemps 2014 © René Colinet



Pour l'ASLM, le projet de réhabilitation doit faire sens pour que le plus grand nombre y adhère. En particulier, il faut que son passé métallurgique y soit rappelé par la réalisation d'un parcours en images.

OÙ EN EST-ON AUJOURD'HUI ?

C'est en septembre 2010 qu'est enfin décidé un projet d'une SMAC (Scène des musiques actuelles) sur une partie du site de la Macérienne et du recrutement d'un chef de projet (juin 2011). Après le départ de Greg Jurado, c'est Erik Belkhirat qui lui succède en août 2012. Il lui revient de réaliser un complexe intégrant le magasin général, et qui se compose d'une salle de spectacle de 600 places, d'un bar/club de 50 à 150 places, d'une « école » de musiques actuelles avec un studio scène, et de locaux de répétitions pour les groupes de musique. Le coût est estimé à 12 millions d'euros dont 25 % à la charge de la communauté d'agglomération, devenue la communauté d'agglomération Charleville-Mézières/ Sedan (1er janvier 2014). Les travaux doivent débuter au début de l'année 2015.

Parmi les 135 dossiers déposés, c'est celui de l'agence d'architecture bordelaise *King Kong* qui est retenu en décembre 2013. A ce moment, l'inauguration de la SMAC est prévue en 2017. Par ailleurs, l'ancien atelier de nickelage appelé le trapèze, à cause de sa forme, sera transformé en restaurant. Le tout placé sous le régime de délégation de service public. Dès le printemps 2014 commence la première tranche des travaux de dépollution et de démolition des ajouts dans la cour intérieure pour mieux mettre en valeur l'usine à étages, mais aussi malheureusement de la centrale à vapeur et de la centrale électrique.

Régulièrement en contact avec le chargé de mission, l'ASLM fait part de ses réticences jusque dans la presse en ce qui concerne le devenir du grand atelier de mécanique et de l'atelier dit Eiffel qui serait amputé de quatre travées. Il est alors envisagé d'installer un pôle tertiaire dans le premier et de convertir le second en un vaste entrepôt pour les associations. Idée qui se défend d'autant plus que les bureaux de la Macérienne sont le siège, depuis l'été 2013, d'une pépinière associative accueillant cinq associations liées aux musiques actuelles dont Flap (Le Cabaret vert).

Les élections municipales de mars dernier ont amené des changements. Soucieux de réduire les dépenses et le niveau d'endettement, le jeune maire et président de la communauté d'agglomération, Boris Ravignon, revoit tous les grands projets. Si celui de la SMAC n'est pas remis en cause, il y a une grande incertitude en ce qui concerne le devenir des deux bâtiments phares de la Macérienne. Ne serait-on pas tenté que le temps fasse son œuvre destructrice ? Après l'échec de l'implantation de l'Agence nationale des titres sécurisés sur le site (2007), B. Ravignon envisage d'y établir des services administratifs. Quoi qu'il en soit, ce combat patrimonial n'est pas achevé !

On le voit : le dossier de la Macérienne reste ouvert et au cœur de l'action militante…



Vue d'ensemble de la SMAC © Atelier d'architecture King Kong



Accès à la SMAC © Atelier d'architecture King Kong

Notes

1 - « Par décret du Président de la République française du 18 mars 1910, monsieur Gustave Adolphe Clément [...] a été autorisé à ajouter à son nom patronymique celui de *Bayard* ».

2 - René Colinet, « L'eau, source d'énergie dans les Ardennes », in *L'eau industrielle, l'eau industrieuse*, Les Cahiers de l'APIC, n°2, Reims, CRDP de Champagne-Ardenne, 2002, p. 25-47.

3 - Frédéric Pillet, « Les sheds, introduction et développement dans l'architecture de l'industrie », in *L'Archéologie industrielle en France*, n°50, juin 2007, p. 24-31.

4 - La consultation du fonds conservé aux archives départementales des Ardennes, série 45 J, nous apprend qu'A. Clément n'a cessé d'acheter des terrains d'octobre 1893 à août 1914.

5 - Installé par la maison Moreau de Paris, il est doté d'un moteur électrique de la société Gramme toujours en place. Également, le magasin général fut équipé d'un monte-charges électrique reliant les deux niveaux.

6 - Paul Smith, « Les usines Citroën à Paris et en banlieue », *L'Archéologie industrielle en France*, n° 20-21, juin 1990, p. 93-105. En ce qui concerne l'usine-mère de Levallois-Perret, l'auteur évoque un « bâtiment k » dit aussi Eiffel. En vérité, la charpente métallique de cette salle des machines portait le nom du constructeur Michelin. Pour la Macérienne, la vérification n'a pas été encore faite.

7 - Méthode de construction des fondations sur piliers par compression mécanique des sols (d'où son appellation) apparue à la fin du XIX^{e} siècle.

8 - A. Clément a fondé sa première société à Paris, en 1879. Son patronyme devient une marque commerciale qu'il cède en 1896 à la société Clément-Gladiator. En 1903, celle-ci lui interdit de l'utiliser, d'où l'emploi de l'appellation « Bayard » pour nommer les voitures produites à Levallois-Perret. Une référence historique très signifiante !

9 - *L'Automobile*, n°327, août 1973, p.70-73, et n°328, sept.1973, p.62-65.

10 - Avec l'aide de Civry et de son futur gendre Ferdinand Charron, il crée un vélodrome en 1893 à Levallois-Perret. L'année suivante, il en fait édifier un à Mézières, au Bois d'Amour. Inauguré en juillet 1895, il est abandonné dès 1898. Et à Tulle, le vélodrome Clément est ouvert de 6h à 23h. On peut y louer des vélos, prendre des leçons, boire et manger au bar.

11 - Louis Baudry de Saunier, « Bayard-A.Clément », in *L'Automobile agricole*, n°6, mars 1908, p.13. Document aimablement communiqué par Monique Chapelle de la Fondation Berliet.

12 - Izard (pseudonyme), « Du vélocipède au dirigeable, la prodigieuse aventure de Gustave-Adolphe Clément-Bayard ». *Fédération des sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne*, tome XXX, 1985, p. 205-213.

13 - Mes remerciements à Jean-Claude Crozat qui m' a communiqué divers documents. Chez Me Breuil, à Tulle, le 25 août 1893, A. Clément achète « *la propriété et la manufacture* » que M. d'Eyparsac possède « *au lieu la Marque* » pour 100 000 francs.

14 - Valérie Perlès (dir.) et Christine Misselyn, *Le Pré-Saint-Gervais entre Paris et Banlieue*, Paris, Créaphis, 2004, 240 p.

15 - *L'Automobile*, op.cit. A. Clément sort dès janvier 1897 une mono et une biplace, de 2 et 3 chevaux.

16 - R. Colinet, « De l'eau pour La Macérienne », in *Atlas du patrimoine industriel de Champagne-Ardenne*, Reims, CRDP de Champagne-Ardenne, 2005, p.20-21.

17 - Ch. Dantin, « Installation hydro-électrique de l'usine Mazarin, à Mézières (Ardennes) », in *Le génie civil*, n° 1127, samedi 16 décembre 1905, p.105-108.

18 - A.D.A., II/ 641, Coupures de presse.

19 - Caterpillar, John Deere, R.V.I., Ford, Kuhn, International Harvester, L'Air Liquide, Paris-Rhône..., et surtout Fiat et Peugeot.

20 - Pour expliquer la fin de la Macérienne, plusieurs causes furent évoquées à l'époque : des investissements trop tardifs pour moderniser l'outil de production, fonderie et mécanique générale concurrencées.

21 - Patrick Fridenson, « La première automobile », in *L'Histoire*, n° 73, 1984, p. 32-41.

22 - Sont détruits la fonderie malléable, la fonderie d'acier et leurs annexes.

Bibliographie

André Cluck, « Gustave –Adolphe Clément », in *L'Automobile*, n°327, août 1973, p.70-73. , et n° 328, sept. 1973, p. 62-65.

René Colinet, « La Macérienne, une usine emblématique », in *Les friches industrielles, point d'ancrage de la modernité*, (dir.) Marina Gasnier et P.Lamard, Lavauzelle, 2007, p.109-123.

René Colinet, « La Macérienne, une usine appelée à un autre destin », in *Historiens et Géographes*, n° 405, Janvier-février 2009, p.183-186.

Gérard Hartmann, Clément-Bayard. *Pionnier industriel*, Ed. E-T-A-I, 2013, 175 p.

Izard (pseudonyme), « Du vélocipède au dirigeable, la prodigieuse aventure de Gustave-Adolphe- Clément-Bayard », in *Fédération des sociétés d'histoire et d'archéologie de l'Aisne*, tome XXX, 1985, p. 205-213.

Franck Louis, « La Macérienne des Établissements Clément-Bayard (1894-1984) », in *Revue historique ardennaise*, tome XX, 1985, p.67-99.

Robert Ponsin, « Notes sur les turbines Clément-Bayard et les turbines de la Macérienne », in *R.H.A.*, tome XXII, 1987, p.169-184.

Jacques Rousseau, « Adolphe Clément. Une réussite fabuleuse des deux cotés du Channel », in *L'Anthologie automobile*, n°25, 09.10.1972.