

La métallurgie du fer en Périgord

Hélène Honorat

Citer ce document / Cite this document :

Honorat Hélène. La métallurgie du fer en Périgord. In: Revue géographique des Pyrénées et du Sud-Ouest, tome 5, fascicule 4, 1934. pp. 456-461;

doi : <https://doi.org/10.3406/rgpso.1934.4168>

https://www.persee.fr/doc/rgpso_0035-3221_1934_num_5_4_4168

Fichier pdf généré le 05/04/2018

Le plus souvent, on a recours à une série de petites cartes assemblées sur une feuille pour montrer tous les aspects d'une industrie par exemple. Ainsi la feuille consacrée à la Métallurgie comprend une carte représentant les différents centres par des cercles de dimension proportionnelle au nombre des ouvriers, et huit cartes plus petites, sur lesquelles sont pointés, et nommés, tous les centres spécialisés dans le travail des fers ou des autres métaux, dans la forge, la fonte, le laminage et la tréfilerie, etc. Les Industries textiles font l'objet d'une feuille du même genre.

On imagine ce que représentera l'Atlas de France, une fois achevé, ce qu'il aura coûté de travail, mais aussi ce qu'il pourra en éviter à tous ceux qui désirent une documentation précise et vivante sur tous les aspects du sol de la France et les activités variées de la nation française¹.

EMM. DE MARTONNE.

LA MÉTALLURGIE DU FER EN PÉRIGORD.

On peut s'étonner qu'il existe une métallurgie du fer en Périgord, car cette région ne réunit pas les conditions habituellement requises pour une industrie de cette nature. Elle ne possède pas de houille, elle ne possède même pas de gisements de fer très importants. Ce dernier, en l'état actuel des prospections, n'est connu que dans les dépôts très superficiels du sidérolithique où on trouve un minerai de bonne qualité¹, sous forme de concrétions éparses sur le sol ou enfermées dans des poches. Evidemment l'industrie à laquelle ce minerai donne lieu est infime à côté de celle du Centre ou de l'Est de la France, mais son existence même mérite au moins une étude sommaire. Pour l'expliquer, il est essentiel de rappeler l'industrie ancienne du fer en Périgord, qui seule permet de comprendre les conditions actuelles de la production.

I. - L'Industrie ancienne

1. Les forges volantes². — Au Moyen Age, l'industrie du fer est étroitement associée à la vie rurale : ce sont des paysans qui fouillent les gisements à temps perdu, « entre la fin des vendanges et la récolte des foins », pour le compte du seigneur ou de l'abbé. Un ou deux charbonniers fournissent le combustible. Ils sont cinq ou six ouvriers au-

1. L'Atlas paraît en livraisons de quatre planches, à raison d'une livraison par trimestre (4 livraisons parues). La livraison de quatre, 40 francs. L'édition en a été confiée aux Editions géographiques de France, 121, boulevard Saint-Michel, Paris.

1. La teneur en fer atteint 48 %.

2. Cf. LEVAINVILLE (J.), L'industrie du fer en France (A. Colin, 1922).

tour du fourneau. Celui-ci est un trou en tronc de cône, creusé dans le sol et tapissé de briques cuites. On met dans cet appareil des charbons ardents, puis le minerai, lavé et pilé. Des outres gonflées d'air assurent la combustion, tandis qu'on brasse le métal à l'aide d'une perche de bois vert. Ce procédé dit « catalan », possible seulement à cause de la bonne qualité du minerai, permet d'obtenir directement le fer en partant du minerai. Mais cette métallurgie rudimentaire se pratique sans fondant; aussi la réduction est très imparfaite et les rendements sont très faibles³.

Telles étaient l'imperfection et la cherté des transports qu'il était indispensable à ces forges d'avoir à portée le bois et le fer. Dès que l'un ou l'autre était épuisé, on abandonnait le fourneau et on allait en établir un autre ailleurs.

En somme, c'était une véritable industrie itinérante, pour laquelle le Périgord se trouvait remarquablement doué, avec son fer à la surface du sol, avec ses immenses forêts de chênes et de châtaigniers, pour lesquelles les forges étaient parfois considérées comme un précieux débouché. Aussi cette métallurgie du fer a-t-elle été très florissante comme on peut en juger par les innombrables amas de scories ou « crassiers » dont le sol est couvert. Il semble même certain qu'elle soit allée en se développant sous l'influence commerciale.

Dans le haut Moyen Age, on obtenait de 4 à 5 kg. de fer par coulée, estime Levainville, tandis qu'on atteignit 50 kg. à la fin du Moyen Age. C'était un maximum à cause des difficultés de l'approvisionnement : pour 50 kg. de fer, il fallait compter 200 kg. de minerai et 25 stères de bois.

Ces quantités furent bientôt insuffisantes en face de la consommation des outils agricoles et des ustensiles de cuisine et devant l'augmentation des armements. C'est alors que l'on adapta la force hydraulique aux forges catalanes qui se fixèrent le long des cours d'eau.

2. Les forges hydrauliques. — Nous n'avons trouvé aucun document nous permettant de dater cette révolution. Tout ce qu'on peut dire, c'est que c'est chose faite avant 1789, date à laquelle H. et G. Bourgin dénombrent 67 usines en Dordogne, dont aucune d'ailleurs n'a plus de 15 ouvriers⁴. C'est donc une assez petite industrie, mais elle n'est pas uniquement d'intérêt local : plusieurs usines fabriquent des chaudières à sucre que Bordeaux expédie vers les Iles, d'autres fabriquent des canons et des bombes⁵.

3. Le directeur de l'usine métallurgique de Fumel nous a déclaré ne pas faire de différence entre le minerai proprement dit et les scories des anciennes forges (teneur en fer 45 %).

4. Cf. A. DEMANGEON, La répartition de l'industrie du fer en France en 1789, in *Ann. de géogr.*, 1921, pp. 401-415.

5. Cf. Comte de SAINT-SAUD. B. Renau d'Eliçagaray, inspecteur de la Marine, et la fabrication des bombes en Périgord. [1683] (*B. Soc. hist. et arch. du Périgord*, t. LVII, 1930, pp. 264-272).

Y a-t-il déjà à cette époque des hauts fourneaux, c'est-à-dire des fourneaux s'élevant au-dessus du sol (7 à 8 m.), dans lesquels la fabrication se fait en deux temps ? Rien ne permet de l'affirmer, quoique Levanville admette⁶ que leur emploi soit déjà généralisé au XVI^e siècle.

En effet, le procédé n'est pas répandu au début du XIX^e siècle (1830) comme en témoigne Delpon⁷. C'est assez compréhensible, si l'on songe à l'innovation considérable qu'est l'emploi du haut fourneau. Etant à feu continu, il nécessite une main-d'œuvre permanente et spécialisée qui se sépare vite du milieu rural. Or, en Périgord, l'industrie ne vit que par son contact avec le milieu rural. De plus et surtout, l'alimentation des hauts fourneaux demande d'énormes quantités de bois bien difficiles à trouver, quoique le charbonnage soit encore l'occupation d'hiver de villages entiers : Valprionde, Moncléra, Fontenille, etc. Delpon cite juste le haut fourneau de Bourzoles qui prospère à cause de sa situation, à cinq kilomètres de la Dordogne et de la grande route de Paris, à proximité de forêts dépendant de la vicomté de Turenne. Cette usine emploie 73 individus, dont 68 à l'année. En temps de guerre, elle fabrique des ustensiles de ménage pour le marché local, en temps de paix, des chaudières pour les colonies d'Amérique. Nulle part ailleurs, il n'y a de haut fourneau à cause des difficultés de l'approvisionnement en bois.

Ainsi vivote *la forge des Arques*, pour laquelle le minerai est extrait pendant huit mois par quatre ouvriers. Les produits sont soignés, mais déplore Delpon, « il y aurait grand avantage de fondre ce métal par le moyen du haut fourneau, si les bois qui l'entourent pouvaient fournir à la consommation de charbon que ce changement nécessiterait... mais on a de la peine à se procurer du charbon pour une exploitation médiocre, à la catalane »⁸. La pénurie de bois est tellement sérieuse, qu'en 1825 on a dû abandonner la forge dite de la Butte, située sur le même ruisseau des Arques. « Le cours d'eau était plus que suffisant pour les besoins de l'usine et le minerai de fer assez abondant. Mais les approvisionnements de combustible devenaient chaque jour plus difficiles à faire : il n'existe ni bois, ni forêts considérables dans le voisinage de l'usine : on achetait le charbon charretée par charretée, de tous les particuliers qui voulaient l'y transporter »⁹.

Donc, en 1830, la question du bois est angoissante : non seulement elle explique la persistance du procédé catalan, mais elle risque d'entraîner la fermeture de toutes les forges les unes après les autres.

L'industrie périgourdine doit se transformer sous peine de disparaître : c'est ce qui se produira avec l'introduction du charbon de terre.

6. LEVAINVILLE, *ouv. cité.*

7. DELPON, *Statistique du département du Lot.*

8. DELPON, *ouv. cité.*

9. *Ibid.*

II. - L'Industrie actuelle

1. **Sa naissance.** — C'est en 1847 que les premiers hauts fourneaux à coke furent élevés à Fumel, sur le Lot, par la Société Benoist d'Azy, Drouillard et Léon Valès. Ils passèrent au « Grand Central » en 1854, puis à la Société de la Vienne en 1864 et, en 1874, à la Société métallurgique du Périgord.

Située sur une bonne voie navigable, l'usine était très bien placée à la fois pour recevoir le coke d'Aubin et pour livrer ses produits vers Agen et Bordeaux sans de trop gros frais de transport. Aussi elle prospéra tandis que les autres établissements qui n'avaient pas accompli leur révolution industrielle mourraient peu à peu.

Pourtant existait toujours, en 1930, à Savignac-Lédrier, au bord de l'Auvézère, un haut fourneau fabricant de la fonte au charbon de bois¹⁰. A côté de ce « témoin » existent plusieurs ateliers de construction auxquels sont annexées de petites fonderies, notamment ceux de Coly qui doivent leur importance à un grand barrage sur l'Isle, ceux de Bergerac et ceux de Mussidan. Mais ces divers établissements ne sont que des usines de transformation, désormais séparées de l'économie locale. Très différent est le cas de l'usine de Fumel, pourtant beaucoup plus importante.

2. **L'usine de Fumel.** — Depuis de nombreuses années elle ne tire plus d'avantages notables de la proximité du Lot qui n'est plus considéré comme navigable. Pourquoi vit-elle depuis que s'est éteinte l'activité assez factice que lui avait valu la guerre ? Elle a gardé ses attaches avec le milieu rural et c'est ce qui lui permet de subsister.

Dans le seul de ses trois hauts fourneaux qui soit actuellement en service, elle traite exclusivement le minerai local¹¹, belle hématite contenant seulement 0,2 % de phosphore. Comme jadis, ce sont les paysans eux-mêmes qui pratiquent l'extraction du minerai à temps perdu. Ils le lavent dans les ruisseaux, ils en remplissent des tombeaux qu'ils mènent à l'aide de leurs bœufs jusqu'au bord des grandes routes. Là des camions le ramassent et le portent à l'usine. En raison de la cherté des transports et du rythme réduit auquel travaille l'usine, les camions ne vont que dans un rayon de 15 à 16 kilomètres, desservant 40 à 50 minières, alors que deux ou trois autres secteurs facilement exploitables, pourraient être mis en service. On trouve également le fondant sur place puisqu'on utilise un important gisement de Castine, situé à deux kilomètres en amont de Fumel; on le transporte à l'usine par bateau à très bon compte. Il n'y a guère que pour le charbon que

10. Il n'existe plus actuellement.

11. La Société possède une mine de fer manganésifère à Rivernert (près de Saint-Girons), mais elle ne l'exploite plus.

l'usine ne soit pas du tout favorisée : il vient de Carmaux, du Boucau, ou même du bassin du Nord, et il arrive uniquement sous forme de coke pour essayer de pallier à la cherté des transports ferroviaires.

Si l'usine s'efforce de garder le plus d'attaches possibles avec le pays quant aux matières premières, il en est de même quant à la main-d'œuvre. Il y avait 1.200 ouvriers avant la crise, il y en a 700 aujourd'hui. Pour 70 %, ils sont originaires de la région, ce qui donne à cette population un caractère tout particulier de stabilité. Les 30 % d'étrangers se répartissent comme suit : 9 % de portugais, 9 % d'espagnols, 9 % de polonais et 3 % d'italiens.

Depuis dix ans, ils font partie intégrante du pays et beaucoup se font naturaliser. L'usine ne vivrait pas sans eux, car ils acceptent les travaux pénibles de la fonderie que des français ne veulent pas faire. En général, ils vivent dans les cités créées par l'usine, tandis que les français sont dispersés dans le village. Mais les uns comme les autres cherchent à avoir un jardinet leur fournissant les légumes; beaucoup sont de vrais cultivateurs. Ceux qui ne le sont pas trouvent à assez bon compte les produits maraîchers, car le pays est un centre agricole. Aussi les ouvriers qui ont presque de quoi vivre en dehors de l'usine, se contentent de salaires très bas. C'est ce qui permet à l'usine de « tenir » malgré la crise et de n'imposer à ses ouvriers qu'un chômage d'un jour sur six ¹².

L'usine a aussi pour elle l'excellence de ses fontes « très douces à l'outil » et beaucoup plus résistantes au choc que les fontes phosphoreuses lorraines. Elle se charge d'exécuter n'importe quelle pièce de machine jusqu'à 40 tonnes, mais elle est avant tout équipée pour la fabrication des tuyaux à eau et à gaz. Elle obtient ainsi une moyenne mensuelle de 2.500 tonnes de produits moulés pour lesquels elle utilise en majorité des métaux fabriqués à l'usine. Il n'y a guère que l'acier qui soit acheté au dehors.

Si la Société de Fumel a gardé autant que possible des attaches avec le milieu local pour les matières premières et la main-d'œuvre, depuis longtemps sa production excède le marché périgourdin. Elle a aujourd'hui comme rayon de vente toute la France du Sud et l'Afrique du Nord, pour laquelle elle exporte par Marseille et surtout par Bordeaux. Dans ce champ d'action, elle sert également les clients de la Société Métallurgique de Pont-à-Mousson, tandis que celle-ci sert les clients de la Société du Périgord dans la France du Nord. Cet accord commercial a été conclu entre les deux centres depuis deux ans environ, pour tâcher de diminuer les frais de transport. En cela encore, les dirigeants de la Société du Périgord sont fidèles aux conditions du milieu qui demandent une zone de vente limitée.

Ainsi, cette industrie du fer à Fumel nous offre un curieux type d'adaptation à l'économie d'un pays : en dépit des changements de

12. La situation peut-être moins bonne aujourd'hui qu'au moment de notre enquête (Pâques 1934).

technique et du bouleversement du marché, elle est l'héritière directe de la vieille industrie périgourdine médiévale, dont elle a su conserver le trait essentiel, qui est la liaison étroite avec la vie rurale.

Hélène HONNORAT.

AIR FRANCE A TOULOUSE ¹.

On sait que la Compagnie Air France s'est officiellement constituée le 1^{er} septembre 1933 par la fusion des cinq compagnies aériennes françaises: Aéropostale, Air-Orient, Air-Union, Cidna, Farman. Elle est ainsi devenue le groupement aéronautique le plus important d'Europe, l'un des plus actifs du monde. Sa flotte de 50 avions couvre chaque jour une distance de 40.000 kilomètres environ et totalise en une année 12 millions de kilomètres; l'Imperial Airways (Grande-Bretagne) et la K. L. M. (Pays-Bas) ne dépassent guère 3 millions à 3 millions et demi de kilomètres. Pendant sa première année d'exploitation (septembre 1933 à septembre 1934), Air France a transporté sur toutes ses lignes 65.499 passagers, 1.843.730 kg. de messageries, 274.779 kg. de lettres.

On sait que Toulouse est avec Marseille tête de ligne pour les transports aériens reliant la France au Maroc et à l'Amérique du Sud. La première de ces liaisons, Marseille-Toulouse-Casablanca, est assurée par des avions partant chaque jour de Toulouse (à 6 heures du matin dans l'horaire actuel), rejoints à Barcelone par l'avion venant de Marseille, et arrivant à Casablanca dans l'après-midi (15 h. 50 dans l'horaire actuel). Avec les escales à Barcelone, Alicante, Tanger, Rabat, le trajet dure moins de 10 heures; le retour se fait dans les mêmes conditions. Avec le nouvel avion Bréguet 393 ², Air France va desservir cette ligne en gagnant une heure dans chaque sens et l'on espère, avec plus de rapidité dans le ravitaillement en essence aux escales, porter cette avance à une heure et demie environ. Le Bréguet 393 est équipé avec trois moteurs Gnôme-Rhône de 350/380 CV.; avec un moteur arrêté il peut conserver un plafond de 2.000 mètres: par là, les conditions de sécurité sur la ligne Toulouse-Casablanca, qui traverse de vastes régions accidentées, seront très sensiblement renforcées. Elles sont déjà si grandes, les vols sont si réguliers que les progrès des transports sont extrêmement rapides sur cette ligne, comme d'ailleurs sur tout le réseau Air France. Dans les seuls mois de mars à juin, le trafic

1. Nous avons déjà étudié ici même les relations aériennes au départ de Toulouse (D. FAUCHER, Toulouse, tête de lignes aériennes, t. I, 1930, pp. 249-256, 1 fig.). Les renseignements qui vont suivre nous ont été obligeamment fournis par le Centre de Toulouse de la Compagnie Air-France; nous en remercions bien vivement son Directeur.

2. Les caractéristiques en sont données par *Air France*, n° 27, sept. 1934. Cet avion a une vitesse commerciale de 210 kilomètres-heure, une vitesse maxima de 245 kilomètres-heure.