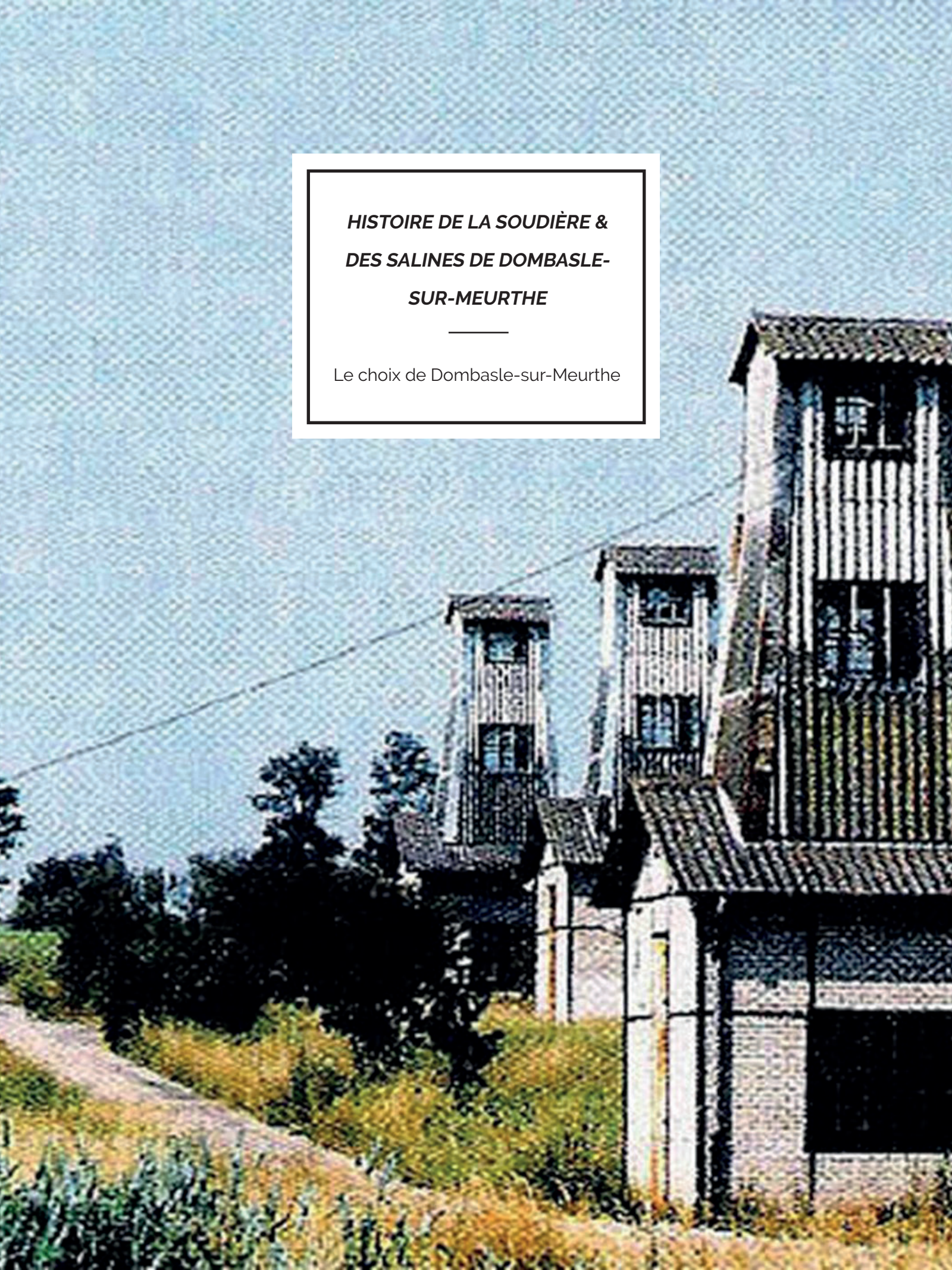


***HISTOIRE DE LA SOUDIÈRE &
DES SALINES DE DOMBASLE-
SUR-MEURTHE***

Le choix de Dombasle-sur-Meurthe



La matière première essentielle, après la découverte des gisements de sel gemme souterrains, est devenue un produit bon marché sauf à Couillet car il n'y a pas de gisement salifère en Belgique. Ernest Solvay décide de s'installer à l'étranger où il y a du sel et du calcaire. En 1870, l'idée d'une usine en France prend forme ; après examens des terrains et des infrastructures pour le transport autour de Nancy son choix s'arrête à Dombasle-sur-Meurthe et en 1873, l'implantation d'une fabrique de soude est autorisée au « Préchamps », 50 hectares sur les territoires de Dombasle et Varangéville.

Les matières premières proviennent du sous-sol lorrain, l'important gisement de sel lorrain de faible profondeur fournira la saumure des concessions de Flainval en 1879, puis, de Haraucourt en 1902 à partir de l'eau de la Meurthe.

Pour le calcaire, il provient d'abord de Liverdun, puis de Villers-Saint-Etienne en 1878, Void en 1889, Pierre-la-Treiche en 1899. Les carrières s'épuisent vite. Une carrière plus vaste s'impose, le site d'Aingeray est retenu depuis 1894.

Quant au coke, il est fourni par les houillères du bassin de Lorraine et transporté par la flotte Solvay. Aujourd'hui, la transition énergétique évolue vers la création d'une chaufferie à

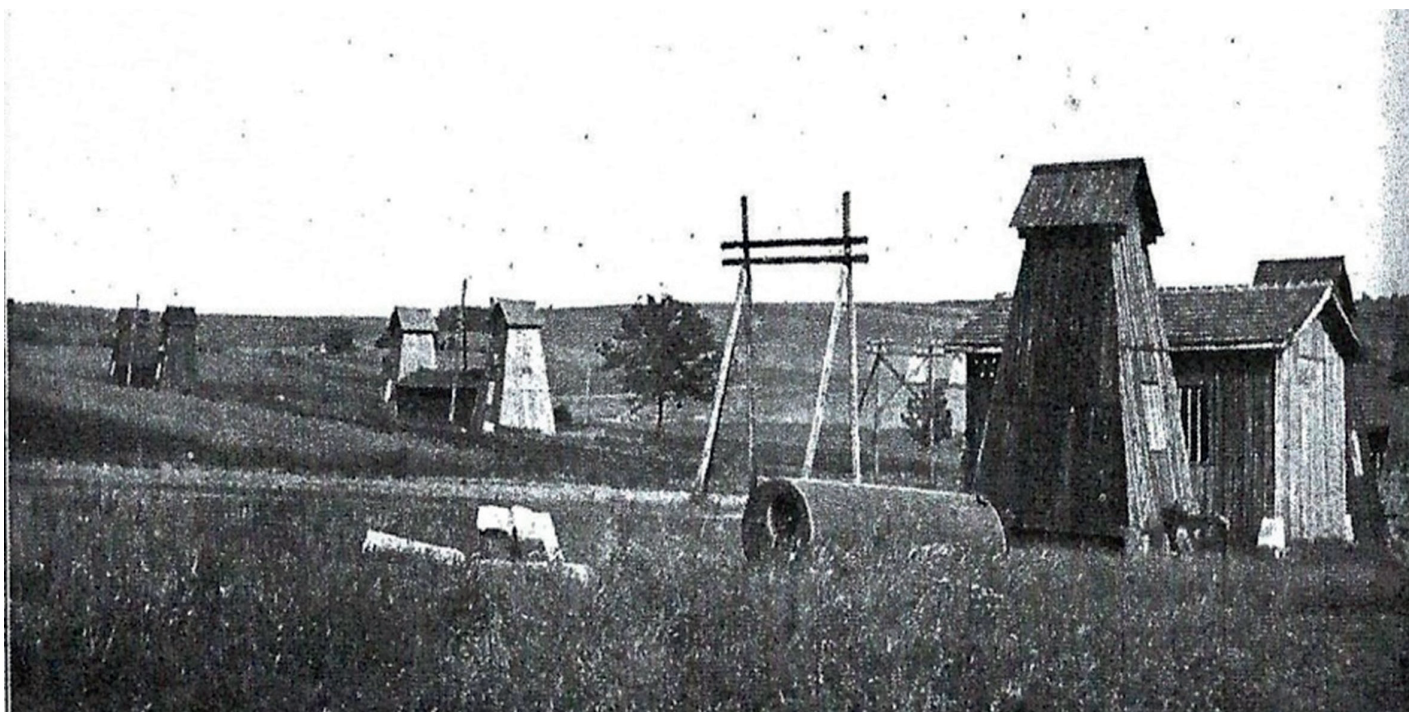
Combustibles Solides de Récupération (CSR). Pour les infrastructures, trois voies de communication, une voie routière Paris-Strasbourg depuis 1824, une voie ferrée depuis 1852, une voie fluviale depuis 1853 avec possibilité de création d'un vaste port, sont primordiales pour ce choix.

Fidèle à sa tradition M. Solvay prend en charge ses matières premières et commercialise ses produits finis avec une flotte Solvay basée à Dombasle dite « les nez rouges » due à la couleur de proue des 150 péniches.

En 1925, c'est l'emblématique TP Max qui approvisionne les pierres à chaux des carrières de Maxéville et à partir de 1984, elles sont transportées par voie ferrée depuis la nouvelle carrière de Saint-Germain-sur-Meuse.

Les fours à chaux au nombre de quatre dans les années cinquante sont construits à partir des années 1900 ainsi que leurs transbordeurs dits « Aéro ». Les fours, d'une hauteur de 27 m pour un diamètre de 8 m à la base sont entièrement automatisés de nos jours.

La Soudière occupait 1 500 employés en 1890, jusque 3 000 dans les années 1920. Aujourd'hui elle constitue un bassin industriel d'environ 1 000 salariés (SOLVAY, sous-traitants et ESCO).

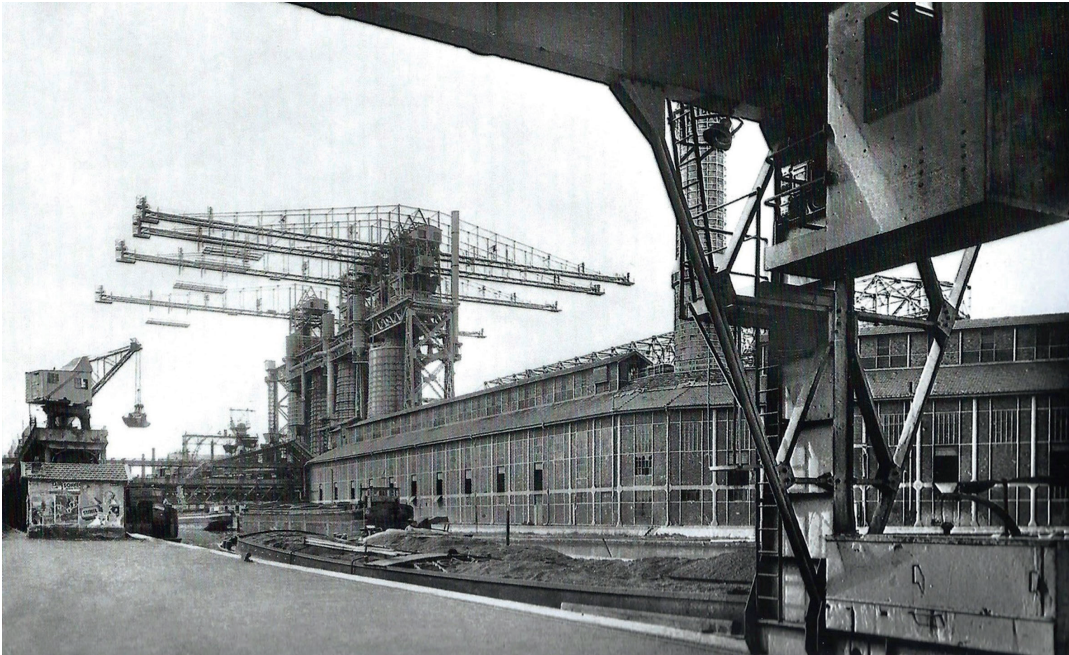


Chevalement de puits à sel Solvay, concession de Flainval vers 1880.

Chevalements puits à sel Solvay - Concession de Haraucourt en 1950



Front de taille, carrière de Maxéville en 1976.



Les transbordeurs dits «Aéros» alimentaient les fours à chaux depuis les péniches chargées en calcaire, (4) dans les années 1950

Trois voies de communication pour la soudière (fer, route, eau)

