

V. Le patrimoine industriel



A. Méthodologie

Dès nos premières prospections sur le terrain, nous nous sommes rendus compte de la présence d'un patrimoine industriel important pour la commune. Cette idée s'est renforcée lors du troisième compte rendu de mandat de M. Jean-Pierre Roussarie. Il était alors question de la réhabilitation de ce que l'on appelle le « Camp américain » ainsi que des inquiétudes concernant la pérennisation des Ateliers SNCF. Par la suite, il a été nécessaire de prendre contact avec l'Association Mériller Vapeur. Nous avons fait la rencontre de M. Roger Marouby qui nous a mis en relation avec un ancien cheminot. Ils nous ont alors montré les archives SNCF qu'ils avaient à leur disposition. Pour aller plus loin dans nos recherches, il était important de prendre contact avec la direction des Ateliers de Chamiers. Mais ceci a été un échec, ce qui nous a freiné dans notre compréhension du patrimoine industriel de la commune. Nous nous sommes donc repliés sur des ouvrages plus généraux traitant de la ligne du Paris-Orléans dont l'ouvrage de Jean-Serge Eloi, *Le monde cheminot à Périgueux*, 2005.

B. Historique

1. Le Paris-Orléans

Il est impossible de comprendre l'histoire des Ateliers de Chamiers sans la relier à celle du Paris-Orléans (PO). Ainsi, c'est en 1857 que le monde cheminot se constitue à Périgueux autour de la ligne du chemin de fer venant de Coutras. La réalisation du réseau ferré est la réussite la plus marquée du régime issu du coup d'Etat du 2 décembre 1851 et la « révolution



ferroviaire » s'organise. L'Etat est chargé de la réalisation des infrastructures (constructions de voies, percées des tunnels etc...) et les compagnies privées assument la pose du rail et la construction des lignes qu'elles exploitent. En 1858, le premier réseau est terminé et comprend la ligne Coutras-Périgueux exploitée par la Compagnie du Paris-Orléans. Ceci n'a rien d'hasardeux puisque Pierre Magne, fils du Périgord, fut ministre des Travaux publics de janvier à octobre 1851 et il joua donc un grand rôle quant au tracé de la ligne du PO. Quelques années plus tard, en 1865, avec l'implantation des Ateliers du Toulon, Périgueux devient une ville industrielle. Ces ateliers sont dédiés à la réparation des machines à vapeur et des voitures de la Compagnie du Paris-Orléans, délocalisés de Viviez dans l'Aveyron. Cependant, un autre épisode concernant le patrimoine industriel de la commune est important à mentionner.

2. L'implantation des Américains

En 1917, la Première guerre mondiale prend un nouveau tournant puisque les Américains entrent en guerre aux côtés de l'Entente. Débarqués sur la côte Atlantique, les Américains doivent combattre en Lorraine et en Alsace, aux côtés de l'armée française. Pour relier leurs bases à leur front, il fut décidé de leur affecter deux lignes de communication dont, entre autre, la ligne du PO. Ainsi, en octobre 1918, les parcours qu'ont effectué les trains complets en wagons américains sur le réseau du PO étaient de 287 000 Km. Cette présence va se manifester plus précisément dans la commune étudiée.

En effet, le 8 décembre 1917, l'Etat major américain présente un projet pour l'établissement d'un dépôt à proximité de Périgueux. L'installation de l'armée américaine à Chamiers est approuvée par décision ministérielle le 23 mai 1918. Dès lors, l'armée américaine s'approprie les terrains nécessaires à l'établissement d'un grand dépôt de machines qui étaient tractées pour approvisionner ses troupes engagées sur le front est. Ils construisent donc leurs ateliers d'assemblage de locomotives sur le site actuel des Ateliers de la Voie SNCF. Après le départ des Américains, les infrastructures restent en place et trouve une nouvelle fonction.

C. Les Ateliers

1. La création des Ateliers de Chamiers.

A la fin des hostilités, la compagnie du Paris-Orléans demande le maintien des installations de ces infrastructures pour les besoins de son exploitation mais sans but encore nettement défini. Mais, à partir de 1926, il est fortement question d'améliorer la sécurité des convois de marchandises, par la généralisation de l'équipement des wagons grâce à l'application du frein continu. Dès 1928, les Ateliers de Chamiers sont opérationnels pour le montage sous l'égide des Ateliers du Toulon. A partir d'octobre 1928, quelques centaines de wagons de marchandises sortent équipés chaque mois des ateliers de Chamiers. La Direction de la compagnie espère un rendement de 1800 véhicules par mois, pour les travaux confiés à trois grands Ateliers, sur l'ensemble du PO. Le programme est étalé sur cinq ans.

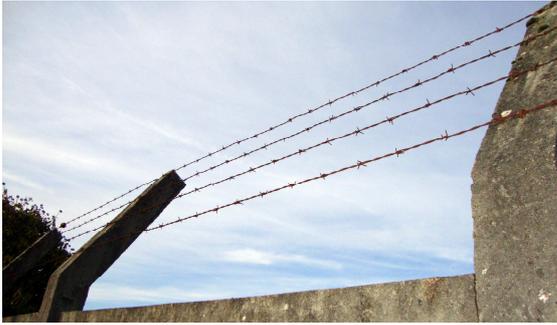
Dans le même temps, cet atelier devient un lieu de stockage du vieux matériel en attente de démolition mais aussi un centre de récupération de certains autres afin de les réutiliser. Ainsi, pendant de nombreuses années, des locomotives sont laissées à l'abandon le long des berges de l'Isle en attendant d'être détruites. Cependant, la fonction finale des Ateliers de Chamiers se révèle pendant la Seconde Guerre Mondiale.

2. Les fonctions successives des Ateliers

Avec le déclenchement de cette guerre, les Ateliers lorrains de l'est de la France doivent être déplacés. En 1940, Chamiers accueille un atelier de réparation du matériel de voie, transféré de Basse-Yutz en Lorraine pour échapper au théâtre des opérations militaires.

En plus de cette nouvelle activité, en 1944-1945, les américains se réinstallent à Chamiers dans le cadre de l'OTAN (*Organisation du traité de l'Atlantique Nord*). Dès lors, la villa gallo-romaine est remblayée pour





laisser place à cette organisation militaire dont il reste encore aujourd'hui des traces visibles : deux structures métalliques et une voie ferrée. Il reste également, dans le quartier de Castel-Fadèze, les maisons dans lesquelles logeaient les Officiers américains. Ils

repartent le 30 juin 1963, suite à une réorganisation voulue par l'Etat Major US.

Dès la fin des hostilités, les conflits ayant endommagé certaines parties du réseau ferroviaire français, l'activité des Ateliers de Chamiers augmente considérablement. D'ailleurs, ils recevront un surplus de machines-outils, financées par les Etats-Unis dans le cadre du plan Marshall.

Dès 1955, on note une amélioration dans les techniques de construction du rail. Ainsi, à Chamiers étaient construits les appareils de dilatation que l'on posait sur le ballast afin de contrôler la dilatation des rails et qui devaient permettre l'assemblage de plus de 800 mètres de rail. La modernisation du rail permet de poser de plus grande longueur de rail en continu. En conséquence, les Ateliers de Chamiers ont dû s'adapter à la fabrication de rails de plus en plus grands, pouvant aller jusqu'à 288 mètres ainsi qu'à la livraison des ces rails sur différents chantiers. On peut remarquer la présence d'une voie de retournement dans Chamiers, ce qui permettait de présenter dans le bon sens les diverses rames spécialisées, fabriquées dans les Ateliers.



Aire d'étalage. Ligne de régénération des rails (1958-1959) [coll part]

Source : J.E Bonnichon, J.S Eloi, *Hommes et ateliers du P.O (1863-1960)*



Intérieur de l'atelier
d'usinage 1958.
[coll part]

Source : J.E Bonnichon, J.S
Eloi, *Hommes et ateliers du
P.O (1863-1960)*

D. Vers la disparition de la mémoire cheminote à Chamiers ?

La mémoire cheminote est encore bien encrée à Chamiers puisque les Ateliers SNCF sont encore en activité mais également au travers des travaux menés par l'Association Mériller Vapeur. Cette mémoire cheminote est le témoin de la création d'une communauté cheminote au sens où Jean-Serge Eloi la définit : « Pris dans son sens banal, le terme de communauté désigne la solidarité d'individus qui se ressemblent. Il ne s'agit pas d'une communauté rurale où l'accord des sentiments se réalise sur une base familiale et religieuse mais elle implique cependant, l'existence de liens affectifs durables, l'adhésion, de l'ordre du devoir, à un groupe social uni par la même origine et le même destin. »

1. « La même origine »

Nous pouvons dire que les cheminots qui travaillaient aux ateliers SNCF étaient des ouvriers paysans. En effet, l'irruption de manufactures, puis des usines à partir de la seconde moitié du XVIIIème siècle mais surtout au XIXème siècle bouleversa l'organisation de la société. Ainsi, l'industrie suscita une grande concentration ouvrière et demanda beaucoup de main d'œuvre qu'elle trouva dans les campagnes. Cette dernière était abondante et bon marché. Ce qui accéléra l'exode rural en créant une classe ouvrière déracinée et devant s'adapter à une vie « industrielle ». Cependant, dans les petites villes telle que la nôtre, l'essentiel des effectifs employés par l'industrie demeure partiellement paysan. En effet,

ceux qui ne parvenaient plus à survivre de leur terre venaient travailler comme ouvrier tout en continuant à s'occuper de leur terre, de leur élevage.

Il est tout de même à noter que la volonté du monde politique était de ramener cet ouvrier déraciné à la terre. Et, en 1922, au Congrès régional de l'habitation de Lille, Raoul Dautry déclare : « Enfin, nous avons profité de toutes les occasions pour rattacher le cheminot à la vie rurale. Il est indispensable de le faire pour tous les travailleurs industriels. Le cheminot a généralement été arraché à la terre, il doit y revenir quand sonnera l'heure de la retraite ; nous voulons l'y ramener dans ses loisirs pour le distraire, l'enrichir, le fortifier, l'éloigner de l'estaminet, de l'ivresse et des vices. (...), nous donnons à chacun de nos agents de 400 à 500 mètres de jardin, autour de sa maison, qui suffisent à la consommation de légumes d'une famille(...) ». C'est ainsi que se développent les jardins cheminot présents



dans notre commune au bord de l'Isle. Ces jardins sont en fait les excès de terres acquises par les compagnies de chemins de fer que l'on attribuait aux ouvriers. On confie les terres en friche aux cheminots, à condition qu'ils les mettent en culture, en échange d'une modique redevance. En ce qui nous concerne, c'est en 1909

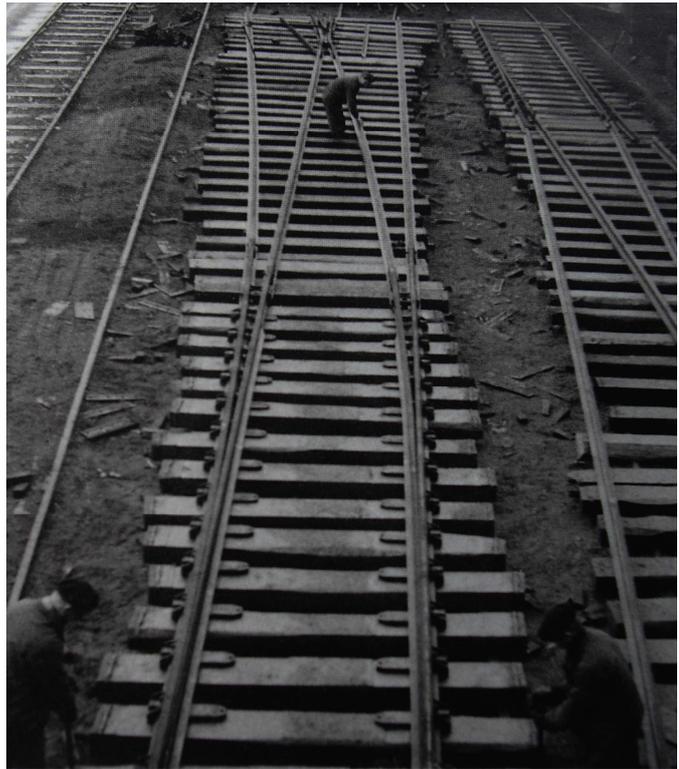
que les administrateurs de la Compagnie du Paris-Orléans décident d'attribuer ces excédents à leurs ouvriers. Cependant, ce qui participe à la mémoire cheminote ne se résume pas à la même origine mais également à leur mode de vie identique. L'industrie imposa de lourds horaires de travail et exigea une présence régulière. Ainsi, se développa un habitat particulier que l'on peut remarquer dans la commune mais qui n'est pas le plus significatif. Ainsi, la Compagnie du Paris-Orléans n'était pas propriétaire des cités ouvrières destinées à loger les ouvriers mais elle servait à avancer des fonds à des coopératives ouvrières de construction. Ceci témoigne de la capacité d'auto organisation du groupe.

2. Le même destin

Aujourd'hui, les activités des Ateliers de Chamiers sont au nombre de cinq et certaines recourent les activités citées précédemment : la confection d'appareil de voie et de constituants, l'usinage et le perçage de bois de ligne, la réparation de cœur d'appareils de voie, la livraison de rails et la réalisation de soudures aluminothermiques.

Montage des appareils de voie
1959 [coll part]

Source : J.E Bonnichon, J.S Eloi, *Hommes et ateliers du P.O (1863-1960)*



Soudure aluminothermique
1959 [coll. part]

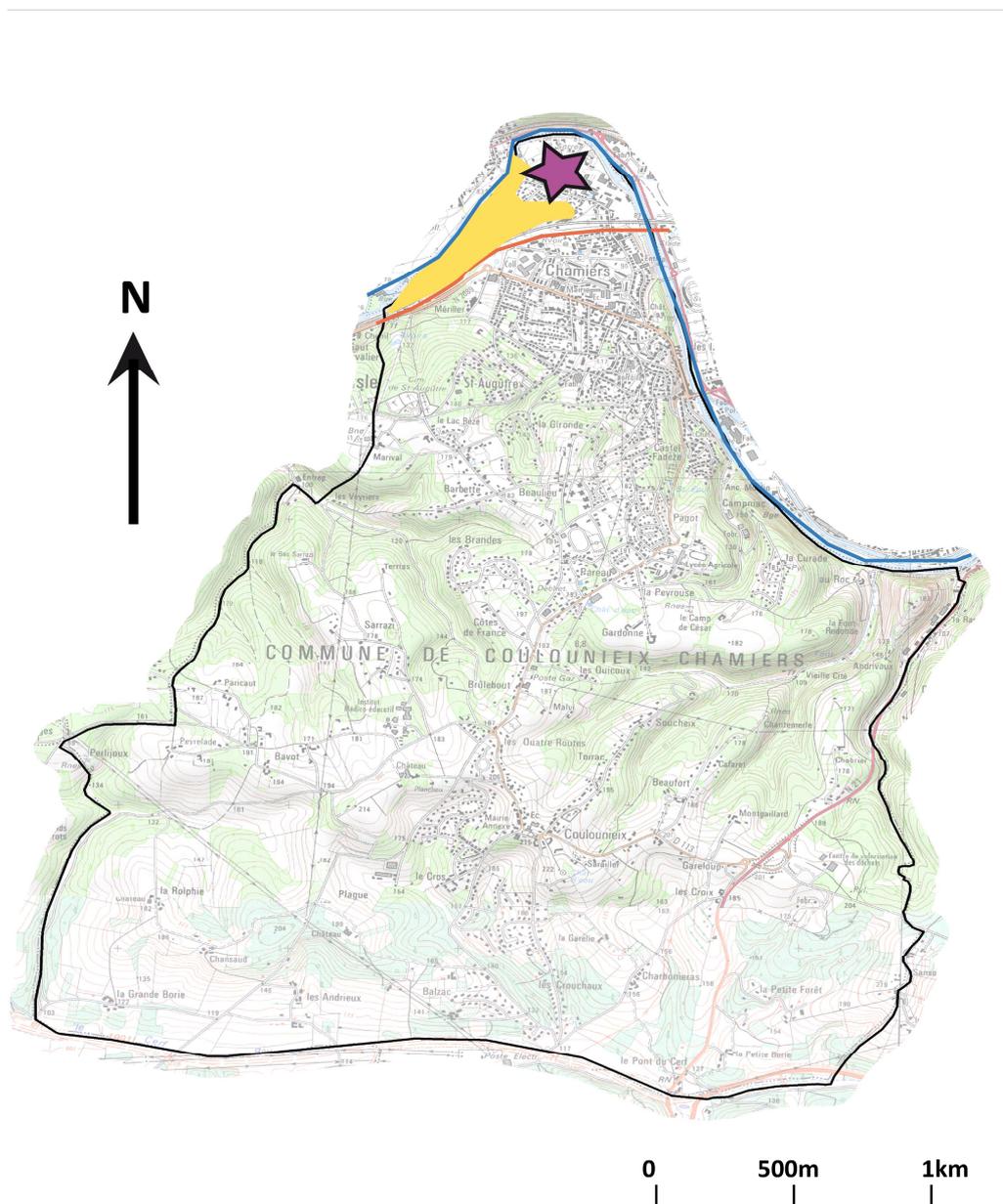
Source : J.E Bonnichon, J.S Eloi,
Hommes et ateliers du P.O (1863-1960)

Il est à noter que les Ateliers de Chamiers ont la spécificité d'être les seuls à réaliser ce type de soudure en France. Ainsi, la retouche des rails se fait à Chamiers pour la partie la plus ancienne du réseau ferré français. Mais, ces Ateliers rencontrent plusieurs problèmes et nous en citerons quelques-uns pour illustrer notre propos. Tout d'abord, les aiguillages et les cœurs de voies sur les parties anciennes du réseau ferré français tendent à être modernisés. Ce qui entraîne une baisse de volume d'activité des Ateliers de Chamiers. Ensuite, nous pouvons dire que ces Ateliers sont en concurrence forcée avec les Ateliers SNCF de Moulin-Neuf dans l'Oise (60) où le travail est organisé de manière plus industrielle. De plus, en 2012, l'entreprise « Würth » est susceptible d'entrer en concurrence sur le marché français. Enfin, le plus important est que la formation de la SNCF à Saint-Ouen en Seine-St-Denis (93) ne prend plus en compte la spécificité des métiers des cheminots à Chamiers. Ceci tend à faire disparaître la mémoire cheminote de la commune.

En somme, depuis la création du Paris-Orléans, les Compagnies de chemins de fer puis la Sncf n'ont cessé de développer leurs activités à Périgueux et dans ses alentours. Cependant aujourd'hui, les ateliers de Chamiers connaissent quelques difficultés qui peuvent menacer la mémoire cheminote dans cette communauté de commune. Ainsi, si les ateliers venaient à disparaître, il serait nécessaire de conserver ce patrimoine éventuellement au travers d'un musée qui expliquerait le travail et le mode de vie des ouvriers de ces ateliers.

E : Localisation des Ateliers

Le patrimoine industriel de Coulounieix-Chamiers



L'industrie du chemin de fer à Chamiers :

-  Ateliers SNCF
-  Chemin de Fer
-  Rivière Isle
-  « Camp américain »

Source: IGN 1/25000
fond de carte: AGRN
25.02.2010
Groupe