

CENT ANS DANS LES ATELIERS D'ARLES

par M. F. JOUGLAS, Chef des Ateliers d'Arles

Le 30 juin 1956, les Ateliers d'Arles ont fêté le 100^e anniversaire de leur fondation. A cette occasion, M. Jouglas, le Chef actuel d'un des plus anciens établissements « Matériel » de la S.N.C.F. a voulu retracer son histoire depuis la création de la ligne Avignon-Marseille. Il montre comment, au cours des années, les Ateliers d'Arles ont su modifier en fonction des besoins leur équipement et leur outillage et comment ils ont abouti finalement à une organisation adaptée à leur rôle de grand atelier de la Région de la Méditerranée.

I- INTRODUCTION

La construction du premier Chemin de Fer Avignon-Marseille donna lieu à des débats mouvementés devant la Chambre des Députés pour l'adoption de l'un des trois tracés en concurrence : tracé Kermaingant par Port-de-Bouc-Arles, tracé Montricher par Salon et tracé Talabot-Didion par Miramas, Arles.

Ce fut au cours de la séance du 30 avril 1842 qu'après un long débat, l'intervention, de Monsieur de Lamartine fit adopter le tracé Talabot :

« En-deux mots, Messieurs, voici la raison qui me décide et qui tranche pour moi le doute, le doute que j'ai un instant partagé avec vous. J'ai ouvert la carte, je suis allé sur les lieux, j'ai vu, j'ai suivi, j'ai embrassé de l'œil, de la pensée, du calcul, cette magnifique, large, profonde vallée du Rhône que la nature semble avoir creusée et dessinée dans ses détours jusqu'au cœur du pays le plus fertile et le plus industriel de la France, jusqu'à Lyon pour en faire la grande route fluviale, le grand déversoir du commerce et des produits agricoles de notre pays. Le Rhône à Arles est encore navigable pour les navires dont le tonnage supérieur ne les laisse flotter que sur la Mer et où ces navires étaient forcés de s'arrêter pour transborder leurs marchandises sur les bateaux plats et plus légers du fleuve. A un point pareil du cours des fleuves, la nature a écrit la place d'une ville. Elle s'y fonde nécessairement, et pour peu que des circonstances violentes ne viennent pas la neutraliser, elle y grandit, elle y prospère, elle y enrichit le pays auquel elle appartient. Telle est précisément l'admirable position d'Arles, et l'Antiquité qui ne jetait pas ses essaims, ses colonies au hasard, ne s'y était pas trompée ; ses quais, ses monuments vous le témoignent ».

Lorsque fut ainsi décidé ce tracé, Arles fut choisie pour la construction d'un Atelier général et d'un grand Dépôt de Machines pour le nouveau Réseau. L'emplacement prévu fut en grande partie les terrains occupés par une nécropole antique : les Alyscarnps. Cette nécropole, d'abord païenne, puis à partir du IV^e siècle jusque vers la fin du XIII^e siècle, chrétienne, eut une renommée considérable et sa démolition pour la construction de la ligne Avignon-Marseille et des Ateliers d'Arles donna lieu à d'importantes discussions.

II- LES PREMIERS ATELIERS

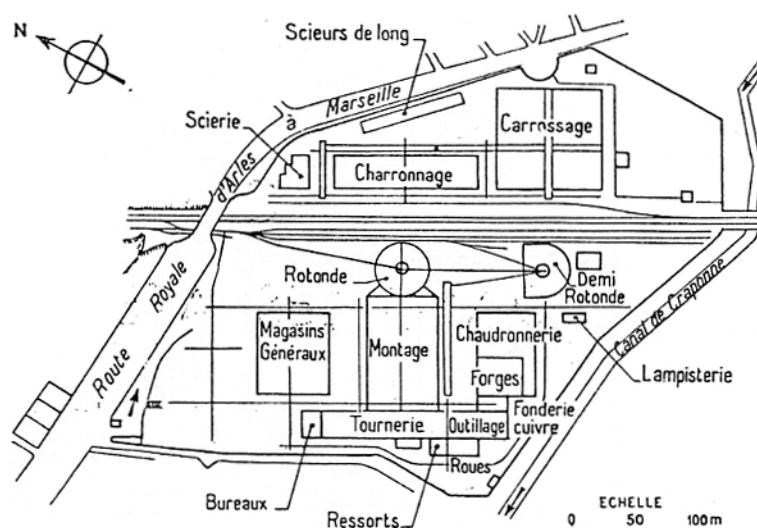
L'octroi de la concession de la ligne Avignon-Marseille fut accordé aux sieurs Talabot, Richard, Chaponnière et Rey de Foresta, par la loi du 23 juillet 1843. Le 9 mai 1844, le Tribunal de Tarascon rendit un jugement d'expropriation pour tous les terrains intéressés par le tracé de la voie ferrée et l'emplacement des futurs Ateliers.

Commencés pendant l'hiver 1844, les Ateliers furent terminés en 1856. Entre temps, le service des voyageurs avait été ouvert et l'inauguration de la ligne d'Avignon à Marseille donna lieu à une grande manifestation le 8 janvier 1848 dans l'immense rotonde des locomotives d'Arles où eut lieu un banquet de 600 couverts.

Les constructions d'origine, telles qu'elles se présentaient en 1856, comprenaient ;

- Un Atelier de Machines (fabrication, réparation),
- Un Atelier de Voitures,
- Un Atelier de Wagons,
- Un Dépôt de Machines.

Le schéma de la figure ci-dessous montre le détail de ces Ateliers pendant la période 1856-1862.



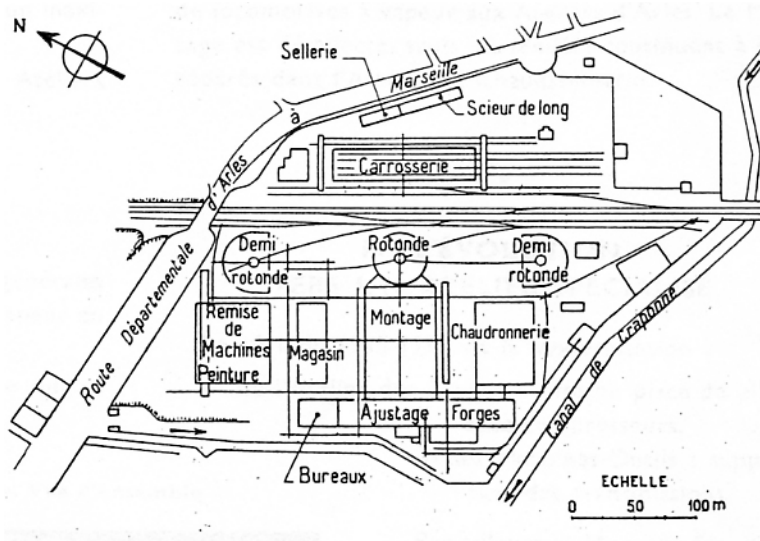
III- L'ÉVOLUTION DES ATELIERS

Leur croissance

En 1864-65, les Ateliers de Wagons disparaissent sur Nîmes et Marseille, par contre la Chaudronnerie est nettement renforcée, ainsi que les remises, pour machines dont le nombre est augmenté.

En 1869 nous lisons dans un rapport de M. l'Ingénieur en Chef du Matériel et de la Traction à M. le Directeur de la Compagnie P.L.M. : « Depuis 15 ans ces Ateliers sont restés ce qu'ils étaient au début. Rien n'a été fait pour augmenter la production. Le nombre des machines a doublé, les parcours ont triplé. Il faut construire 100 machines neuves par an ».

Un décret du 16 mars 1870 signé par Napoléon III approuve le projet d'agrandissement des Ateliers d'Arles. Ce projet est exécuté en 1872 et comporte principalement l'atelier des Forges. La figure ci-dessous montre cette étape aux environs de 1874.

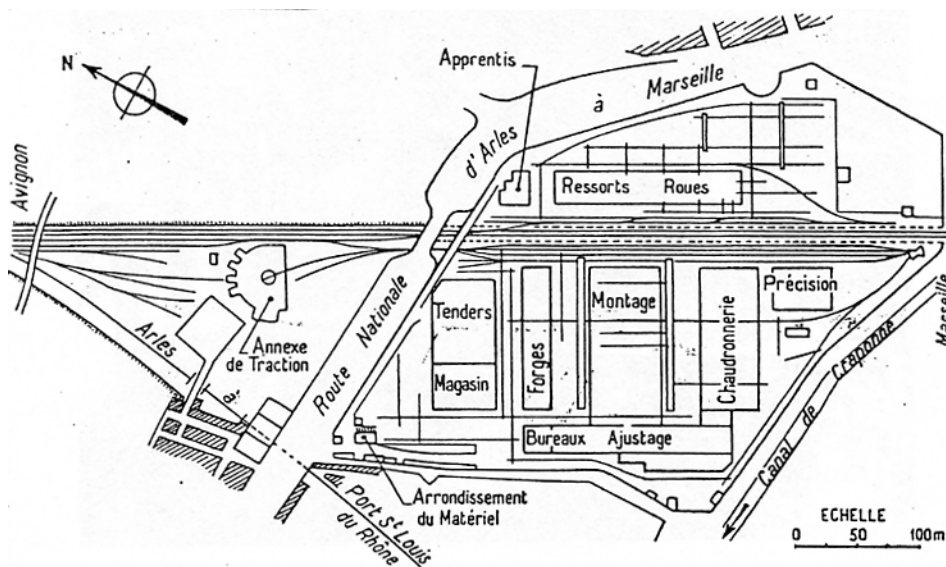


Enfin en 1883 un vaste projet d'agrandissement général des Ateliers d'Arles prévoit le départ :

- à Avignon, du dépôt des Machines,
- à Oullins, de l'Atelier des Voitures.

La figure ci-dessous montre les Ateliers tels qu'ils restèrent après les travaux, effectués de 1884 à 1892, qui leur donnèrent la forme qu'ils gardèrent jusqu'en 1934 :

- Un Atelier de Roues et Ressorts est construit à l'Est des voies principales,
- La Chaudronnerie, le Montage et les Forges sont allongés de 50 m vers l'Est¹.



¹ Des plans vers 1875 (CE SNCF Avignon, sans cote) ont prouvé depuis que le bâtiment de la chaudronnerie a été entièrement reconstruit, et non pas simplement agrandi (Voir l'article de G. Buffa, SRI-PACA, 2006).

L'effectif des Ateliers varia dans cette période de 1 200 en 1872 à 1 000 en 1933, en passant par un maximum de 1 800 en 1920.

Parmi les locomotives construites aux Ateliers d'Arles nous trouvons :

- 1855-1860 : Crampton 3 A - 3 B
- 1908 : 240 A
- 1910-1914 : 140 B - 140 E.

De nombreuses modifications, réparations générales furent faites sur la plupart des locomotives à vapeur en service sur le réseau P.L.M.

En 1933, par suite de la crise économique qui se manifestait depuis 1931, il est décidé de ne plus réparer de locomotives à vapeur aux Ateliers d'Arles. Le Montage est désaffecté, seuls les tenders continuent à être réparés dans l'Atelier de Chaudronnerie.

IV- L'ÉVOLUTION VERS UN ATELIER SPÉCIALISÉ

La période 1935-1939 vit la modernisation :

- de l'Atelier des Forges : mise en place de pilons auto-compresseurs,
- des Machines-Outils : suppression des transmissions.

Par ailleurs le Montage fut utilisé en partie pour un Atelier de la Voie.

Pendant la guerre 1939-1940 toute la partie Ouest des Ateliers d'Arles fut cédée à l'Armement. Le 1^{er} janvier 1947 la Région de la Méditerranée est créée et les Ateliers d'Arles devenus autonomes sont rattachés à cette Région.

L'Ancien Montage est transformé, sa charpente remise en état et il devient un grand Atelier de Mécanique Générale avec des machines-outils modernes : l'Atelier est vaste, bien éclairé et chauffé en hiver par des calopulseurs à air chaud.

Il comprend :

- un centre réparateur de machines-outils et de divers outillages,
- un atelier de réparation de moteurs électriques avec bobinage,

et on y fait tous les travaux courants de Mécanique Générale : pièces de parc, de magasin, etc...

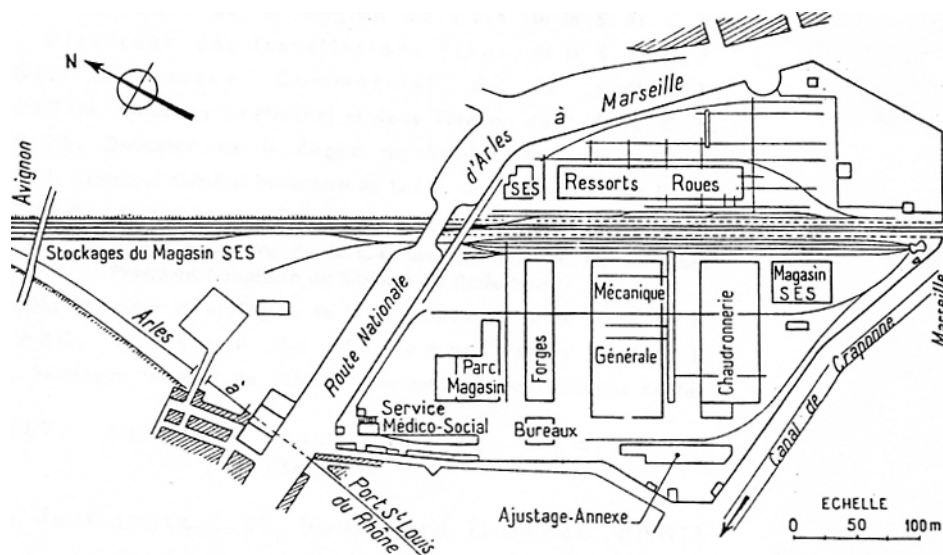
La Chaudronnerie devient un centre réparateur de grues et chariots de manutentions de toutes sortes pour le Sud-Est et la Région de la Méditerranée. On y fabrique ou transforme également des pylônes, potelets de tous modèles pour le Service des Installations Fixes (S.E.S.).

L'Atelier des Roues qui dispose de machines-outils puissantes, permettant l'usinage de tous les essieux de locomotives et de wagons, va être réorganisé pour en améliorer le rendement par une suite plus logique des opérations et une réduction importante des manutentions.

L'ancien Atelier de la Précision est devenu le Magasin Régional S.E.S. et comporte des terrains de stockage très importants pour le matériel et tous les câbles électriques de ce Service. L'Atelier a été doté d'une grue automobile de 7 t qui a permis de réduire les frais de manutention en simplifiant les circuits de transfert des pièces depuis leurs points de chargement et déchargement, les différents Magasins (M.T. et S.E.S.) et les Sections. L'ensemble est desservi deux fois par jour à heure fixe par un train de remorques et la palettisation a été développée au maximum.

On a ainsi réduit au minimum les manutentions intérieures par wagons et mis au point une organisation qui ne laisse aucune place aux temps morts, incompatibles avec des délais de réparation très réduits.

La figure ci-dessous montre les Ateliers tels qu'ils sont en 1956, au moment où ils fêtent leur Centenaire et comprennent une surface totale de 12 ha 8 a, dont 3 ha de bâtiments. Leur effectif actuel est de 700 agents.



V- LES INSTALLATIONS SOCIALES

Nous trouvons installés dans les Ateliers :

- Un Centre Social bien équipé, près de la porte des Ateliers. Sous la direction d'une Assistante Sociale, il comprend des cours d'enseignement ménager (couture, cuisine), des leçons de gymnastique corrective, des consultations d'enfants assurées par un Médecin spécialiste. De plus ce Centre est à la disposition des agents de tous les Services en résidence à Arles, désireux de soumettre leurs problèmes familiaux ; il s'occupe des placements médicaux ou sociaux des enfants et des colonies de vacances.
- Un Cabinet Médical de consultation, doté d'un appareil de radiographie avec une infirmière en permanence.
- Une cantine ouverte aux agents, midi et soir.
- Une bibliothèque et des salles réservées pour les Sociétés d'agents dont une équipée avec appareil de cinéma.
- Chaque Atelier Divisionnaire possède ses vestiaires en cours de modernisation avec vasques et armoires métalliques et des cabines de douches. Des fontaines réfrigérantes sont à la disposition du personnel dans chaque section.

V- CONCLUSION

Ces Ateliers tels qu'ils sont devenus sont pour la Région de la Méditerranée un puissant moyen de production (environ 90 000 heures productives mensuelles) lui permettant d'assurer en pièces de parc la plupart des besoins de ses dépôts Traction, d'avoir des centres réparateurs principalement orientés sur les engins de manutention et l'outillage, utiles aux trois Services, enfin des possibilités de confection et d'entretien du Matériel S.E.S., situées à côté de son Magasin Régional.

Telles sont les considérations qui guidèrent la Région de la Méditerranée dans l'étude de la réorganisation des Ateliers d'Arles. Cette réorganisation a été conduite avec le souci primordial de travail aux moindres frais, sans rien sacrifier aux exigences de la qualité.

Texte extrait de la « *Revue générale des chemins de fer* », août 1956.