

# L'ÉTUDE DES ATELIERS SNCF D'ARLES PAR L'INVENTAIRE GÉNÉRAL

En 2005, alors que s'engageaient les projets de reconversion sur la partie ouest des Ateliers SNCF à Arles, le service de l'Inventaire général a conduit une opération d'urgence pour constituer une documentation la plus complète possible sur l'état des Ateliers avant les premières transformations. Ce site méritait à plus d'un titre une enquête de ce type.

Les Ateliers SNCF d'Arles occupent en effet une place importante dans l'histoire du chemin de fer français. Site ancien, remontant aux premières années du développement du rail en France ; site important, illustrant les installations d'une des plus emblématiques compagnies ferroviaires, celle du Paris-Lyon-Méditerranée, il offre un témoignage passionnant de la constitution de cette compagnie puisque chaque fusion des compagnies précédentes a laissé sa trace dans l'aménagement des onze hectares qui lui ont été consacrés.



Vue aérienne des Ateliers peu avant leur fermeture

Les Ateliers SNCF méritent en outre de figurer en bonne place dans une présentation du patrimoine de la ville d'Arles. Connue pour ses monuments représentatifs de presque toutes les périodes de son histoire, la ville peut aussi s'enorgueillir de posséder, avec ces ateliers, un exemple très intéressant d'architecture industrielle du XIX<sup>e</sup> siècle. Il faut également rappeler que ce site est aujourd'hui la trace, ô combien visible dans le tissu urbain, d'une histoire, celle du chemin de fer, qui a contribué à façonner le visage actuel de toute l'agglomération, et qu'il fut son poumon économique pendant plus de cent ans, favorisant l'émergence d'une mémoire ouvrière encore vive aujourd'hui.



L'étude de l'Inventaire a permis de faire ressortir plusieurs éléments importants pour comprendre les qualités architecturales et patrimoniales des anciens Ateliers SNCF d'Arles. Les thèmes récurrents dans le traitement des façades des différentes constructions et la variété des modes de couverture des grands espaces en sont les principaux. Mais il était naturellement difficile de ne pas s'attarder plus particulièrement sur la grande halle de l'ancienne chaudronnerie de fer dont les premiers travaux viennent d'être inaugurés.

Dernier wagon...(Au fond, élévation de l'atelier des forges)

## Repères chronologiques : l'évolution générale des Ateliers

Lors de la concession à Paulin Talabot de la compagnie de la ligne Avignon-Marseille en 1843, on décida d'installer le dépôt et les principaux ateliers de réparation et d'entretien du matériel roulant à Arles, qui se trouve au milieu de la ligne. Fin 1843, le site de l'ancienne nécropole des Alyscamps fut retenu, et le chantier commença en 1845. Les Ateliers entrèrent en service dès 1848, mais les travaux ne furent achevés qu'en 1856.

Entre temps, la compagnie avait fusionné avec celle du Lyon-Avignon, puis avec celle du Paris-Lyon. Les Ateliers connurent de ce fait, et aussi à cause de l'importante augmentation du trafic, d'incessantes transformations qui aboutirent dans les années 1880-90 aux plus importants des remaniements de l'histoire du site. Certaines constructions d'origine furent conservées et agrandies à l'identique : l'atelier de carrossage qui devint alors celui des roues, les forges, le montage. D'autres, comme les rotondes rendues obsolètes par le transfert à Lyon de l'activité de dépôt, furent détruites. D'autres enfin, comme la chaudronnerie de fer, furent entièrement reconstruites.

C'est à ce moment-là que les Ateliers d'Arles se spécialisèrent dans la fabrication et la réparation des locomotives à vapeur pour l'ensemble du PLM. Jusque dans les années 1930, cette situation évolua peu, ce qui explique que les Ateliers aient, pour l'essentiel, conservé leur aspect architectural des années 1890. Mais cela explique aussi leur déclin. Cantonnés dans la traction vapeur, ils furent peu à peu condamnés par le développement des autres modes de traction. Et par manque de modernisation, ils furent même de moins en moins capables d'assurer les réparations des machines à vapeur les plus récentes.



Effet de lumière sur la coursière de l'atelier de chaudronnerie

La crise économique conduisit en 1933 au transfert aux Ateliers d'Oullins (69) de la réparation des locomotives. Arles dut alors se contenter de l'entretien et des réparations de pièces moins importantes. C'est donc un site en difficulté qui fut intégré en 1937 à la nouvelle Société nationale des Chemins de Fer, et les années 1950 furent l'époque des premières destructions importantes. A la fermeture des Ateliers en 1984, le parc de machines-outils fut entièrement dispersé, la grande cheminée fut détruite, et des incendies ravagèrent une part importante des bâtiments.

Cette histoire mouvementée explique les importantes variations de l'effectif des ouvriers employés aux Ateliers d'Arles. Environ 1000 ouvriers y travaillaient vers 1900. Ce chiffre se porta brièvement à plus de 1800 après la Première Guerre mondiale, avant les licenciements massifs consécutifs à l'important mouvement de grève de 1920 qui fit retomber les effectifs à environ 1300 personnes. Le déclin fut ensuite régulier jusqu'à la fermeture, à l'exception d'un nouveau pic de 900 personnes atteint en pleine reconstruction au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

Utilisés depuis par la SNCF comme entrepôts ou comme centre de formation, mis partiellement à disposition d'organisations caritatives ou de manifestation culturelles comme les Rencontres Internationales de la Photographie qui leur redonnent vie, les Ateliers d'Arles font l'objet d'importants projets de reconversion, depuis la fin des années 1990 pour la partie située à l'est des voies et depuis 2006 pour celle qui lui fait face côté ouest.

## **En quelques dates :**

1842 : décision de faire passer la ligne Avignon-Marseille par Arles.

1845-1856 : construction, à Arles, des ateliers d'entretien et de réparation du matériel roulant de cette ligne.

1852 : fusion de la compagnie d'Avignon à Marseille et de la compagnie de Lyon à Avignon.

1857 : création de la compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée, issue de la fusion de la compagnie du Lyon-Méditerranée et de la compagnie du Paris-Lyon.

1861-1865 : premières transformations du site. Pour faire face à l'augmentation du trafic, les installations sont agrandies. Deux demi-rotondes s'ajoutent à la rotonde d'origine. Suppression des équipements en doublon à l'échelle régionale : l'atelier des wagons est transféré à Nîmes. L'atelier des voitures prend sa place. Nouvelle chaudronnerie pour l'atelier des machines.

1870 : construction d'une remise pour locomotives et les tenders. Le site d'Arles commence sa spécialisation dans le travail des locomotives.

1872-1876 : la moitié du magasin est affectée aux nouvelles forges de l'atelier des machines.

1884-1899 : grande campagne d'agrandissement des Ateliers qui se spécialisent de plus en plus dans la fabrication et l'entretien des locomotives à vapeur.

1886-1887 : transfert de la section du dépôt à Avignon

1889 : transfert à Oullins de l'atelier des voitures

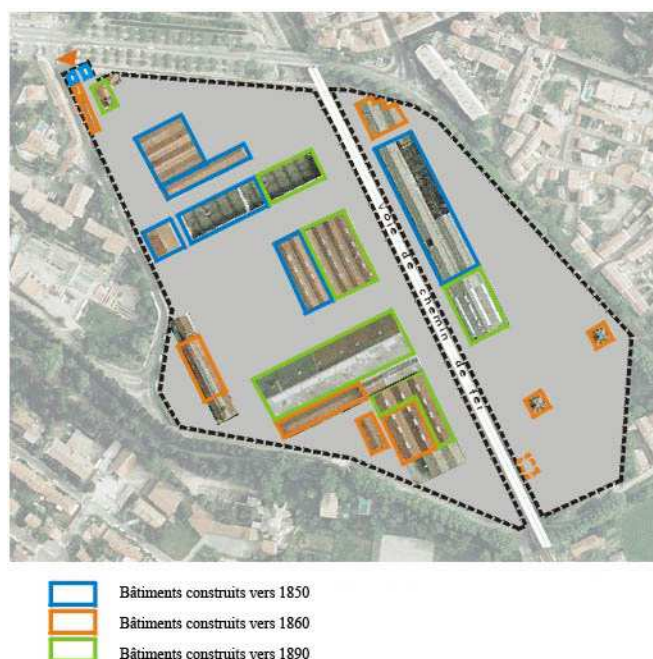
Destruction des rotondes et demi-rotondes. Agrandissement, sur l'emplacement des rotondes, de la remise des machines et tenders, des forges, du montage. Construction de nouveaux ateliers (meules, lampisterie, ressorts, chaudronneries de fer et de cuivre) et de bureaux, d'un local incendie, d'une écurie. Les Ateliers sont désormais divisés en deux zones : à l'est de la voie ferrée la réparation des essieux et à l'ouest les activités liées aux locomotives et aux tenders. Au nord du site, au-delà de l'avenue Victor-Hugo, est édifié un dépôt annexe de celui d'Avignon.

1937 : création de la SNCF. Les locomotives à vapeur perdent leur suprématie. A cette époque commence le déclin des Ateliers d'Arles, qui restent spécialisés dans cette technologie vieillissante.

1953 : destructions partielles de la remise et de l'ajustage.

1984 : fermeture du site d'Arles.

1985 : incendie à l'atelier de montage. La partie la plus ancienne doit être détruite. Un incendie détruit également la partie la plus ancienne des forges.



## Le traitement des façades

Les anciennes compagnies ont accordé une grande attention au traitement des façades, qui déclinent dans leur grande majorité, encadrés en pierres de taille, des triplets rectilignes extrêmement soignés. Quelle que soit la période considérée, ce vocabulaire architectural témoigne de la volonté de donner une identité au lieu et ce jusqu'à la grande campagne d'agrandissement des Ateliers conduite à l'extrême fin du XIX<sup>e</sup>. Il faut y voir la marque de la politique de chaque grande compagnie du XIX<sup>e</sup> siècle, ferroviaire ou autre, qui visait à créer une unité architecturale forte pour son patrimoine bâti.

Un aperçu rapide des différentes périodes de construction des Ateliers permet de s'en convaincre facilement. Les chantiers importants s'étalent des années 1840 aux premières années du XX<sup>e</sup> siècle. On retrouve les triplets et les baies jumelées aussi bien dans les élévations de la petite halle accolée à la chaudronnerie de fer qui est édifiée vers 1860 que dans les extrémités ouest des forges qui datent, elles, des années 1890. Le bâtiment de l'ajustage illustre particulièrement la permanence de ce thème puisque la partie construite dans les années 1860 ne se distingue pas de celle construite en 1905. Cette composition est également présente dans le bâtiment des roues, dont la construction commence dès les années 1848 pour s'achever vers 1890, dans celui des tubes, construit vers 1860, ou celui des bureaux.



Façades de l'atelier des tubes et de l'atelier d'ajustage

C'est encore ce même vocabulaire qui fut employé, sensiblement transformé, dans les pignons de la grande halle de la chaudronnerie de fer. Seuls les bâtiments construits *ex nihilo* immédiatement dans l'entrée des Ateliers vers 1890 en sont dépourvus. Ce type de baie est fréquent dans l'architecture industrielle. Le dessin est avant tout fonctionnel, il permet de laisser entrer le plus de lumière possible.



Pignons et baies des bureaux et de l'atelier de chaudronnerie

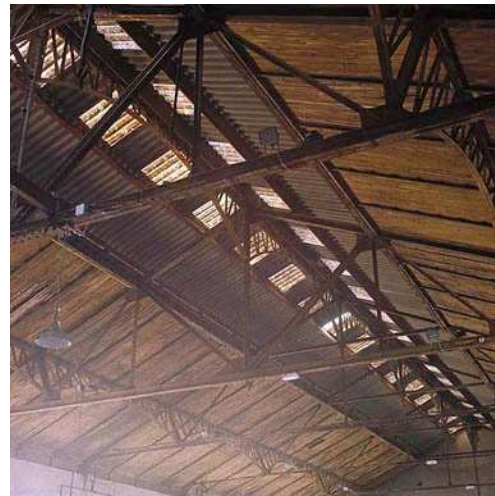
## Les Ateliers d'Arles : un catalogue des modes de couvertures des grands espaces au XIX<sup>e</sup> siècle

Malgré l'unité apparente de l'architecture des différents bâtiments, leurs structures sont très diverses. À ce titre, elles reflètent bien davantage que la composition des façades les différentes étapes et les transformations successives qu'ont connues les Ateliers. Aussi ces derniers constituent-ils un cas rare d'ensemble industriel monumental dont l'architecture offre un panel intéressant de différents moyens de couverture de grands espaces au XIX<sup>e</sup> siècle.

Une des richesses indiscutables des Ateliers tient donc aux nombreuses charpentes. On trouve des structures en bois assez simples pour des bâtiments de faible largeur comme les magasins des pièces de rechange. Pour les constructions de plus grande emprise au sol, plusieurs solutions ont été utilisées. Le bâtiment des roues ou celui de l'ajustage règlent la question en n'alignant qu'un ou deux vaisseaux tout en longueur.



Charpente de l'atelier des roues



Atelier d'ajustage

La charpente métallique des forges déploie, elle, des vaisseaux perpendiculaires à la longueur du bâtiment. Aujourd'hui, les cinq vaisseaux à longs pans parallèles qui subsistent sur les douze qui furent construits se composent de fermes triangulées en cornières rivetées, fortement contreventées de travées en travées, le tout s'appuyant sur une forêt de piliers en fonte, ce qui ne permet pas de dégager une surface au sol libre de toute emprise de plus d'une dizaine de mètres. La charpente du montage, quoique plus simple et moins contreventée, repose sur le même principe.



Atelier des forges



Atelier de montage

Il faut également citer les systèmes de fermes Polonceau (voir encadré) de la chaudronnerie de cuivre qui mêlent encore, et c'est devenu assez rare pour le souligner, le bois et le métal. La chaudronnerie de fer prend naturellement toute sa place dans ce paysage, puisqu'elle est le seul exemple sur le site d'une grande halle métallique typique de la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, dont la nef principale affiche une portée de près de vingt mètres. La nature de l'activité qui régnait ici rendait dangereuse la présence du bois qui ne permettait que fort mal de lutter contre les incendies.

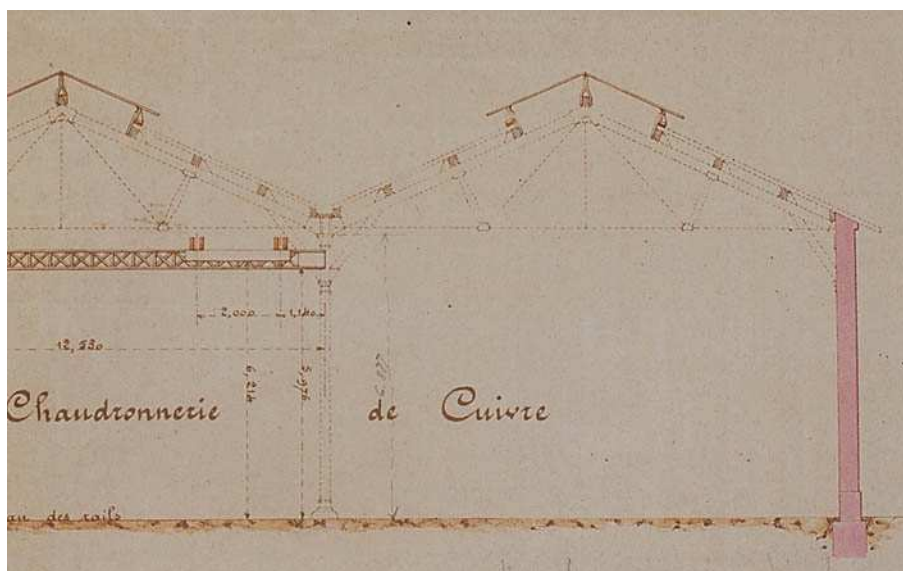


Fermes Polonceau de la chaudronnerie de fer (détail)

Il est curieux de constater qu'à la fermeture des Ateliers, en 1985, seules les parties en bois, c'est-à-dire les parties les plus anciennes, furent la proie des flammes. Les extensions en métal des mêmes bâtiments ont résisté (forges, Ateliers du montage, atelier des roues), ce qui constitue *a posteriori* un étonnant plaidoyer pour les structures métalliques !

### La ferme Polonceau

La ferme Polonceau tire son nom de son inventeur, Camille Polonceau, ingénieur français qui mit au point en 1837 un système de charpente promis à un grand succès dans l'architecture industrielle. La ferme Polonceau se compose classiquement de deux arbalétriers soutenant les pentes du toit et d'un entrait horizontal qui empêche les deux extrémités des arbalétriers de s'écarter l'une de l'autre. Elle est également dotée d'une contrefiche qui vient soutenir perpendiculairement les arbalétriers en leur milieu. L'idée de Polonceau fut d'utiliser différents matériaux en fonction des forces qui s'exercent dans les différentes parties de la ferme. Les parties soumises à la compression, comme les contrefiches, sont en fonte, alors que les tirants sont en fer. Les arbalétriers, eux, étaient à l'origine en bois. Cette disposition permet des structures très fines et très économes en matériaux.

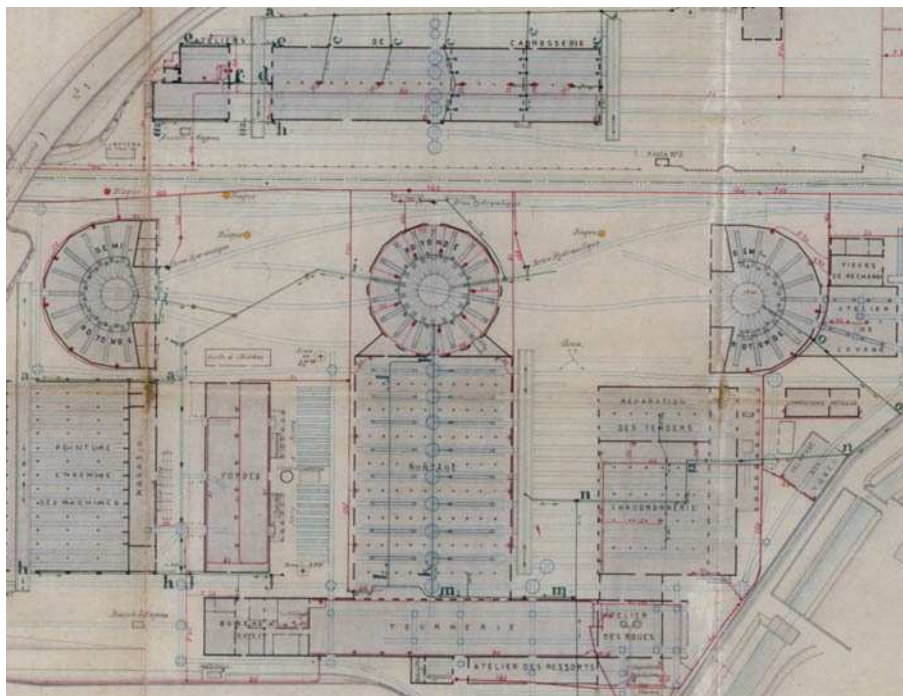


Coupe des fermes Polonceau de la chaudronnerie de cuivre, 1889

## La construction de la grande halle de la chaudronnerie de fer

La chaudronnerie de fer occupe dans cette histoire une place spécifique. On a longtemps cru que cette cathédrale industrielle avait été construite dès 1848 et qu'elle avait été prolongée, à la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, comme les bâtiments des forges ou du montage. Sans doute la ressemblance du vocabulaire architectural employé pour le traitement de ses élévations avec les autres constructions des Ateliers explique-t-elle cette confusion.

Et, de fait, l'emplacement de la chaudronnerie de fer a fait l'objet d'une utilisation par les Ateliers dès les années 1840. Mais l'étude de l'Inventaire a établi que ce premier bâtiment fut bien entièrement détruit dans les années 1890. Conçu à l'origine pour abriter les forges et affecté dans les années 1860-70 à la chaudronnerie et à l'atelier des tenders, il occupait la partie ouest de l'actuelle chaudronnerie de fer, tandis qu'une rotonde, servant au dépôt des machines, ou locomotives à vapeur, s'élevait à l'est, entre ces forges et les voies ferrées.



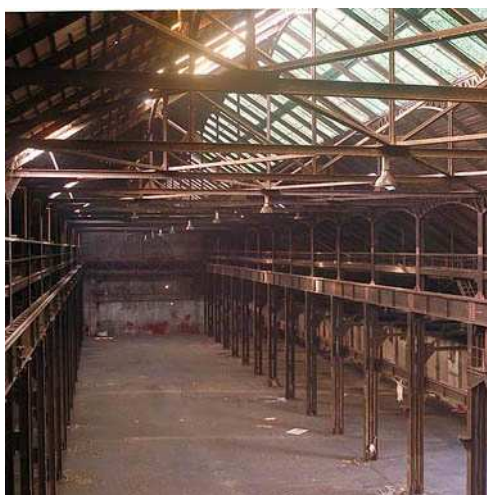
Plan des Ateliers vers 1875

Son avenir fut compromis quand, dans les années 1880-1890, fut mise en œuvre l'importante campagne de transformation du site qui visait à le spécialiser dans la construction et la réparation des locomotives à vapeur. L'atelier des machines devenait prépondérant à Arles et nécessitait des agrandissements, aux dépens des autres sections appelées à déménager dans d'autres villes. Certains bâtiments perdirent leur raison d'être et furent donc détruits. Ainsi des rotondes, la fonction de dépôt étant alors transférée à Avignon. Le bâtiment occupé par la chaudronnerie devait être agrandi, et la disparition d'une des demi-rotondes rendait naturelle son extension vers l'est.

Pourtant, contrairement à ce qui fut décidé pour l'agrandissement des autres ateliers, où on ajouta de nouvelles travées en direction de la voie ferrée en reprenant exactement la même architecture que celle des années 1840-50, la chaudronnerie fut bien entièrement reconstruite.

Les documents de cette période permettent de comprendre que la construction s'est réalisée en deux temps. On construisit, à partir de 1888, la partie est, de six travées, à l'emplacement de la demi-rotonde. La partie ouest, composée de treize travées, fut édifée plus tard, vers 1893-1894, sans doute pour limiter les désagréments provoqués par le chantier. L'atelier qui occupait la partie ouest était encore en service et ne pouvait être simplement supprimé. Conçue comme un ensemble, cette halle a donc été édifée en deux campagnes de travaux.





Vue d'ensemble de la chaudronnerie de fer avant les travaux



Alignement des piliers de la charpente



Détail de l'escalier

Texte de G. Buffa ; clichés de F. Baussan (M. Heller pour la vue aérienne), plan de N. Pégand, 2006-2007.

*L'ensemble des photographies réalisées pour cette étude est consultable sur le site web de la région : [www.regionpaca.fr](http://www.regionpaca.fr) (dans la banque d'images « *patrImages* »). L'étude complète, bâtiment par bâtiment, sera bientôt en ligne sur le site web du Ministère de la culture et de la communication, [www.culture.gouv.fr](http://www.culture.gouv.fr), rubrique base de données, dans la base Mérimée.*

Reproduction autorisée avec la mention "Site patrimoine de la ville d'Arles - [www.patrimoine.ville-arles.fr](http://www.patrimoine.ville-arles.fr) ainsi que le nom du ou des auteurs

Direction du Patrimoine - Hôtel de ville - BP 90196 - 13637 Arles Cedex  
Tél. 33 (0)4 90 49 38 20 Fax. 33 (0)4 90 49 35 30 Email : [patrimoine@ville-arles.fr](mailto:patrimoine@ville-arles.fr)