

Périgueux sur les rails

L'histoire moderne de la préfecture périgourdine est intimement liée au développement du chemin de fer. En particulier, l'implantation d'ateliers d'envergure nationale a profondément marqué la structure de sa population. Tout au long d'un siècle et demi d'une existence parfois tumultueuse, ils ont su s'adapter à l'évolution des besoins des transports ferroviaires.

Il n'y a pas d'âge pour jouer au petit train. Le joyeux gang de retraités de l'association Mérillier Vapeur 24 (section modélisme), mémoire vivante du rail, le démontre chaque semaine. Ses maquettes, qu'on jurerait tout droit sorties de désuets cadeaux de Noël, fleurent bon la France des années 50. À l'époque, les congés payés consacraient l'apogée des gares de campagne, ponctuations souvent effacées de lignes qui ont désormais gommé une grande partie de leurs arrêts.

L'élan de la révolution industrielle

La passion du rail à Périgueux plonge ses racines jusqu'au 20 juillet 1857, avec l'arrivée du premier train en provenance de Coutras. Le maire Joseph Estignard se réjouit : la préfecture de la Dordogne figurera donc bien sur la ligne Bordeaux-Lyon. Le 31 août 1860 voit l'ouverture du tronçon Périgueux-Brive. Peu importe l'absence de gare : on se contente provisoirement d'une cabane en planches. Les premiers coups de pioche annonçant la venue d'une gare pérenne résonneront en 1860. Si la flamboyante marquise recouvre les voies dès 1863, il faudra attendre 1892 pour que la gare actuelle soit apte à assurer l'exploitation ferroviaire.

Grâce à ses nouvelles infrastructures, la Dordogne a l'assurance de ne pas rater le train de la révolution industrielle. Les échanges commerciaux connaissent avec le chemin de fer une accélération et une rationalisation propices à une démographie triomphante. Périgueux voit sa population presque doubler en deux décennies, pour atteindre 24 000 habitants en 1876. Au niveau national, la ligne Paris-Orléans (communément nommée « le P.-O. ») est entrée en service en 1843. Le lien avec le Périgord ne saute pas aux yeux géographiquement. Il est pourtant bien réel : en 1862, le P.-O. implante dans la préfecture les fameux ateliers qui subsistent encore aujourd'hui. Il s'agit en fait un transfert des ateliers de Viviez, en Aveyron, trop isolés. Pierre Magne, sénateur et président du Conseil général de la Dordogne, ministre des Transports puis des Finances sous Napoléon III, a usé de ses appuis politiques pour parvenir à cet heureux dénouement. Il a vanté pour cela la réputation des maîtres de forge du nord du département. Périgueux présente aussi l'avantage d'être traversé par des lignes ferroviaires qui rayonnent dans de multiples directions, dont celle de Paris. Si l'État ne rechigne pas à assurer les grands travaux d'aménagement, construction des voies, percée des tunnels, élévation des ponts, pour quelques décennies encore ce sont de grandes compagnies privées qui se partagent les gâteaux régionaux de l'exploitation des lignes. Cela ne va d'ailleurs pas sans poser des problèmes d'adaptation du matériel, quand on veut passer d'une zone ferroviaire privée à une autre.

L'assèchement de la plaine marécageuse du Toulon, qui accueille les ateliers, participe d'un mouvement plus global de la ville vers l'ouest, initié par l'architecte Catoire. Plus de 300 mètres de façade, 100 mètres de profondeur, les « ateliers du P.-O. » s'imposent le long de la route d'Angoulême en centre de gravité de nouveaux quartiers. Souvent, les cheminots eux-mêmes, dans une conscience aiguë de solidarité, participent à l'édification du quartier du Toulon, véritable ville dans la ville. Sous le nom de Ruche du Toulon voit le jour une société coopérative de construction. Plus tard, d'autres maisons bénéficieront du programme social de la loi Loucheur, votée en 1928.

Dans un esprit paternaliste, la compagnie du P.-O. accompagne les besoins sociaux de ces nouveaux habitants. À la « Goutte de Lait » les mamans viennent chercher des biberons et du réconfort prodigué par des bonnes sœurs. Des terrains de sport sont aménagés pour les ouvriers. En attendant la construction d'une église dans le quartier voisin de Saint-Martin, la compagnie prête un baraquement en guise de lieu de culte provisoire. La première messe entérine en 1874 l'ouverture de l'église de la paroisse Saint-Martin, la paroisse des cheminots. L'édifice de style romano-byzantin est l'œuvre des architectes Lambert et Abadie. Paul Abadie, futur concepteur de la basilique du Sacré-Cœur à Montmartre, restaure simultanément la cathédrale Saint-Front.

L'écrivain Paul Nizan, fils d'un ingénieur aux ateliers du P.-O., emprunte le décor de son roman, *Antoine Bloyé*, au Périgueux de 1900. « Les ouvriers étaient dressés, aux premières approches du matin par le premier appel des sirènes ; ils étaient éternellement plongés dans les échos du travail, troublés par le charroi de la grand'route, par les sifflets des accrochages des trains de marchandises manœuvrant sous les lampes à arc des bâtiments de la Grande Vitesse. » Quand la guerre éclate en 1914, les ateliers, où l'on assure l'entretien de locomotives à vapeur de type Forquenot, sont réquisitionnés par le ministère de la Défense pour y produire des obus. Les hommes partis au front, on embauche des femmes pour pallier la perte de main-d'œuvre. Seuls restent, mobilisés sur le site, tourneurs et ajusteurs dont la qualité technique est irremplaçable. Malgré tous les services rendus à la cause nationale et le maintien en activité des ateliers, les ouvrières seront automatiquement remerciées à la fin du conflit.

Confronté à la Grande Grève de 1920, le P.-O. n'hésite pas à trancher dans le vif en licenciant 1882 cheminots sur 2667. La compagnie a préféré faire péricliter la production en se séparant d'ouvriers qualifiés, plutôt que de céder aux arguments des « rouges ». La direction enfonce le clou pour diviser les forces syndicales : elle impose une stricte séparation entre l'atelier proprement dit, chargé du matériel moteur, c'est-à-dire les machines à vapeur et les grues, et le GR (Grande Réparation), dédié à l'entretien du matériel remorqué. Les deux pôles ne seront à nouveau réunis qu'en 1962.

Le temps du service public

La convention du 31 août 1937 crée la SNCF, une société anonyme d'économie mixte, avec l'État comme actionnaire majoritaire. La nouvelle société rachète tous les grands réseaux privés, dont elle reprend le personnel. À peine portée sur les fonts baptismaux, elle est brutalement confrontée à une nouvelle guerre. Dès la signature de l'armistice, la SNCF doit mettre son réseau de la zone occupée, soit les deux tiers de son réseau total, à la disposition de l'occupant. Face à la sinistre chronique des déportations, se dresse alors l'aventure héroïque des cheminots entrés en résistance. Le mouvement Résistance-Fer prend une part active à la libération du pays. Les agents de Périgueux ne sont pas en reste, qui multiplient les sabotages. Aux ateliers, une grue de 45 tonnes est prise pour cible, au dépôt plusieurs machines sont plastiquées.

Les années 50 sont vécues comme un âge d'or des ateliers du Toulon, qui emploient encore en moyenne 1500 personnes. À Périgueux, on redonne vie aux vieilles locomotives, mais dans les années 60, la disparition de la vapeur entraîne la reconversion de l'établissement en « Ateliers du Matériel remorqué ». Dès lors, les effectifs ne cesseront de baisser, et le quartier du Toulon de perdre peu à peu son identité ouvrière.

Le salut par l'innovation

L'évolution actuelle des ateliers est le reflet des restructurations économiques de la société. Le site de Périgueux, associé depuis 2012 à celui de Saintes pour former le Technicentre industriel Charentes-Périgord, a su se renouveler, malgré des inquiétudes récurrentes, en accrochant les wagons de l'innovation. Grâce à ces adaptations, le Technicentre périgourdin demeure une enclave emblématique dans la ville de Périgueux. Il s'étend sur 11 hectares, dont 4,6 couverts. Dans les immenses hangars, la cohabitation de constructions modernes et de structures métalliques massives du XIX^e siècle se lit à elle seule comme un traité d'histoire ferroviaire.

La transformation de la SNCF en Société anonyme à capitaux publics à l'orée 2020 et les mutations permanentes imposées par la férocité concurrentielle des marchés n'indiquent qu'une seule voie praticable au Technicentre : celle de l'excellence. Son expertise est à présent reconnue dans plusieurs domaines qui l'imposent en leader national. En particulier, le site de Périgueux est labellisé Centre d'Excellence PRM (pièces réparables du matériel) pour la climatisation (et le froid industriel) et les sanitaires. Ces deux domaines rassemblent un pôle ingénierie et un centre de formation. Eurostar, Thalys, ou le tramway de Bordeaux figurent par exemple au rang des clients du Technicentre.

Outre ces fleurons de compétence, le site de Périgueux se distingue par d'autres spécialisations, comme la pose de « poutres wifi » sur des voitures Intercités. Récemment s'est également développé un vaste atelier de sérigraphie capable de proposer des gammes de produits à toutes les échelles.

Une des grandes forces de la structure périgourdine est aussi d'avoir conservé en son sein des corps de métiers traditionnels, chaudronniers, soudeurs, mécaniciens, peintres, électriciens, qui lui permettent de répondre à un large éventail de demandes de rénovation industrielle des trains. Le Technicentre, s'il s'inscrit certes dans une belle modernité de savoir-faire, n'en oublie donc pas pour autant que la richesse de son histoire constitue le socle de son avenir.

Encadré

Les ateliers de Chamiers

En 1917, l'armée américaine débarque en masse son matériel de guerre sur le territoire français. Elle fait construire au Bas-Chamiers de vastes bâtiments qui abritent son intendance, ses magasins et ses ateliers de réparation. Les ateliers du Toulon en prennent possession en 1928 pour y adapter les systèmes de freinage. En 1939, les ateliers de Moselle y sont rapatriés. Ce n'est qu'à partir de 1940 que se développe vraiment l'activité des ateliers de Chamiers, qui fournissent tout le réseau du sud de la France en rails et en appareils de voie. Dans les années 50, des voies le long de l'Isle serviront aussi de maison de retraite aux vieilles locomotives à vapeur, dépecées alors sans vergogne par des ferrailleurs. Aujourd'hui, le Technicentre de Coulounieix-Chamiers emploie 77 personnes (contre 400 au plus fort de l'activité), qui y fabriquent principalement des aiguillages.

Hervé Brunaux

À lire :

Le Périgord et le rail, Roger Vidal

Le Monde cheminot à Périgueux, Jean-Serge Éloi, éditions Fanlac

Cent vingt ans de chemin de fer, le réseau PO Dordogne, Henri Brives, éditions Copédit

Périgueux, le charme discret du XIX^e siècle, Hervé Brunaux, *Le Festin* n°81

Mériter Vapeur 24, rue du Colonel Rossel, 24660 Coulounieix-Chamiers

Merci à Roger Marouby et à Hélène Dekoninck.