



Les ateliers ferroviaires : un symbole de l'évolution économique et sociologique de la ville

Jean-Philippe Melchior

Éditeur



Le Mans Université
Laboratoire Espaces et Sociétés
UMR 6590 - CNRS
Avenue Olivier Messiaen
72085 LE MANS

Édition scientifique

URL : <https://atlas-social-du-mans.fr/index.php?id=649>

DOI : <https://doi.org/10.48649/asdm.649>

Référence numérique

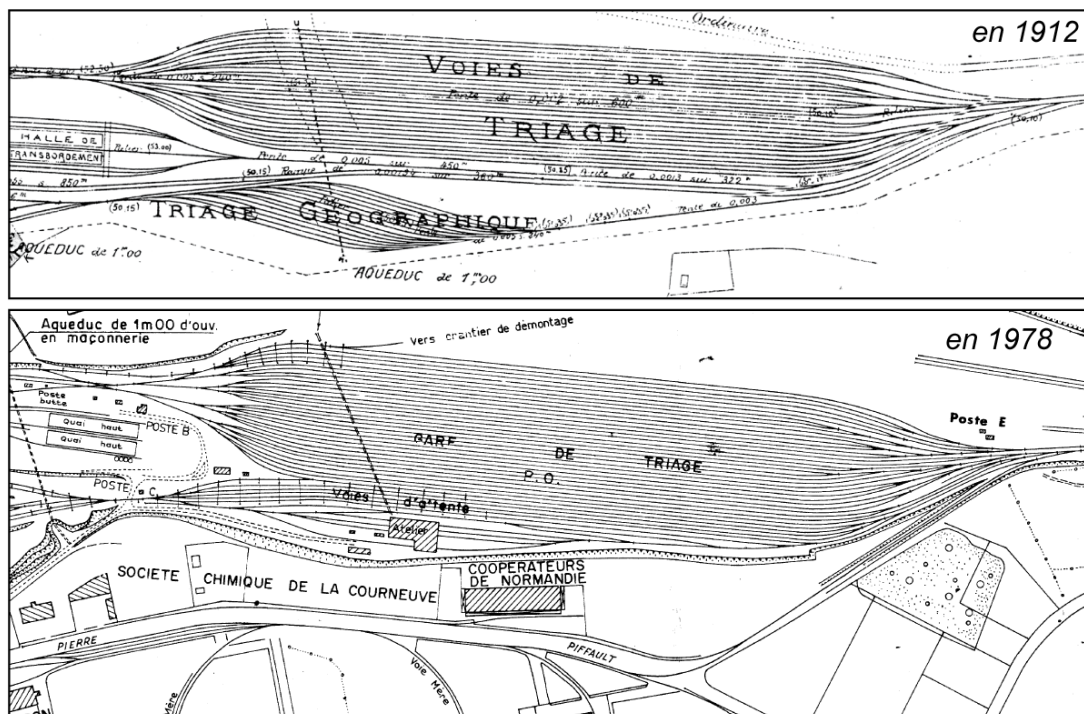
Jean-Philippe Melchior 2023 : « Les ateliers ferroviaires : un symbole de l'évolution économique et sociologique de la ville », in Bailly, G., Gasnier, A., Angonnet, S. (dirs), *Atlas social du Mans*, ISSN : en attente, planche mise en ligne le lundi 20 mars 2023, consultée le jeudi 20 juillet 2023 URL : <https://atlas-social-du-mans.fr/index.php?id=649>, DOI : <https://doi.org/10.48649/asdm.649>

Par-delà le sort réservé aux ateliers ferroviaires qui cessent pour l'essentiel leur activité en 2013, une question se pose désormais pour les acteurs concernés, notamment Le Mans Métropole et la SNCF : quel avenir pour le site de 110 hectares sur lesquels ces ateliers se situent ?

Pendant longtemps, Le Mans a eu une réputation de ville industrielle. Une réputation qui n'était pas usurpée puisque, en effet, dès la seconde moitié du XIX^e siècle, elle a accueilli de nombreuses activités industrielles : métallurgie, industries mécaniques, avec des ateliers de construction de machines agricoles et de moteurs hydrauliques et à vapeur, industrie automobile, construction de matériel roulant de chemins de fer, fabrication de chaussures, manufacture des tabacs. Dès 1900, il est recensé environ 10 000 ouvriers dans l'industrie mancelle. Concomitamment, la place du Mans dans le réseau ferroviaire a favorisé, dès le milieu du XIX^e siècle, le développement des activités économiques de la ville et celui de son commerce.

Fig 1 - Gare de triage en 1912 et 1978

Gare de triage en 1912 et 1978



Sources : Gregum 2006.

Sources : Gregum, 2006.

Fig 2 - Voies de fret, parcelle 106 de la gare de triage

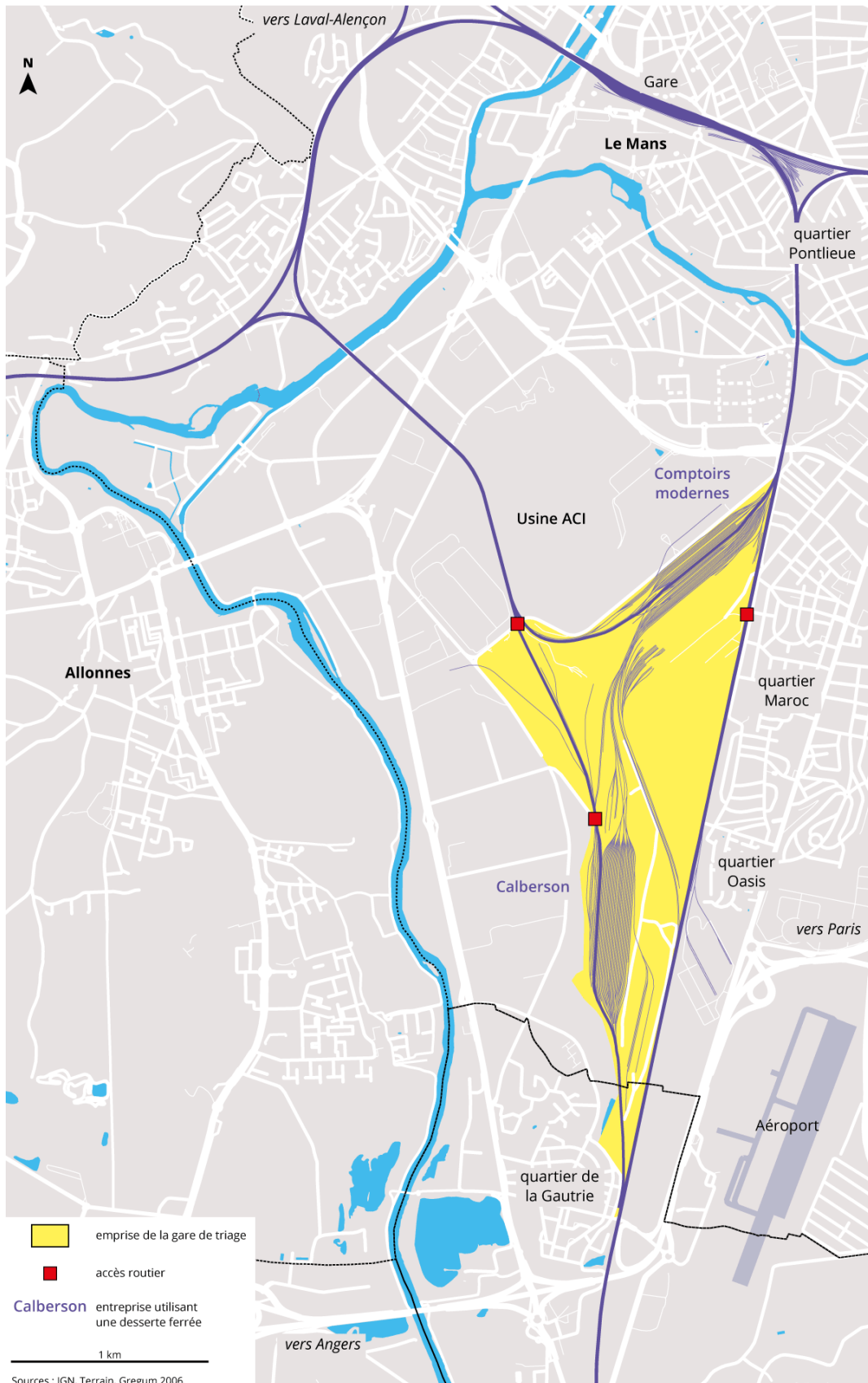


Sources : Gregum 2006.

Sources : Gregum, 2006.

Fig 3 - Desserte de la gare de triage

Desserte de la gare de triage



Sources : Gregum, 2006.

Le trafic en augmentation constante a nécessité des travaux d'expansion de la gare de triage, notamment pour le trafic de marchandises. Dès le tournant du siècle, une nouvelle rotonde est édiflée près du viaduc de Coëffort. Ces installations se révélant vite insuffisantes, commencent dès 1910 de grands travaux. La gare de triage est construite dans le faubourg de Pontlieue, sur un emplacement longeant la ligne du chemin de fer Le Mans-Tours. Pour y accéder, sera construite une boucle complète, reliant toutes les destinations, le dépôt de locomotives à vapeur et les grands ateliers de réparation des voitures à voyageurs et des wagons, aménagés entre 1912 et 1914.

Fig 4 - D'immenses ateliers à l'avenir incertain



Crédits : Bailly G., Charpentier S., drone ESO Le Mans, 2021.

Ce sont dans ces ateliers que sont réalisées les premières réparations de wagons, en 1917. Pendant un siècle, jusqu'à leur quasi-fermeture en 2013, ces bâtiments vont se voir attribuer plusieurs missions successives, parmi lesquelles l'entretien des wagons jusqu'en 1964, l'entretien des autorails à partir de 1946, la participation à plusieurs réalisations particulières comme la voiture cinéma mise en service en 1966, la naissance du premier autorail expérimental à turbine à gaz (TGS) sorti en 1967 (précurseur du TGV), et adapté depuis 1974 au service commercial. Les ateliers du Mans, spécialisés dans l'entretien du matériel moteur, deviennent avec Bordeaux et Strasbourg, les trois Grands Ateliers de réparation des autorails de la SNCF.

Fig 5 - Une emprise foncière considérable



Crédits : Bailly G., Charpentier S., drone ESO Le Mans, 2021.

Fig 6 - 15 000 m² de friche de Philips au Mans réutilisés, vue drone

<https://atlas-social.univ-lemans.fr/art649ferroviaire/>

Sources : Bailly G., Charpentier S., vue drone 2022.

Le 11 juin 1997, est annoncée une restructuration fondamentale de l'établissement avec un projet qui consiste à transférer la réparation des automoteurs sur l'Atelier de Nevers et à transformer le site du Mans en établissement de réparation des Pièces Réparables du Matériel (PRM). Après une première réduction importante des effectifs à la fin des années 1990, les faisant passer de plus de 500 salariés à 250, l'établissement s'est maintenu pendant les premières années 2000 avec même quelques nouvelles embauches, grâce à la mobilisation des salariés et de leurs organisations syndicales, notamment la CGT, qui a obligé à plusieurs reprises les stratégies de la direction nationale à différer le ralentissement de l'activité. Ainsi, le président de la SNCF, Louis Gallois, est allé jusqu'à annoncer, en 2004, devant les agents du site que ces derniers n'avaient pas d'inquiétude à avoir quant à leur avenir.

Cette annonce qui va redonner confiance aux salariés n'a pourtant pas interrompu le processus de réduction des effectifs qui s'est poursuivi parallèlement à la diminution des charges de travail affectées au site. En 2013, au moment du 100^e anniversaire, il n'y a plus que 50 salariés sur un site immense de 110 hectares appartenant à la SNCF, attachés principalement au démantèlement des voitures des anciens trains Corail. La quasi-fermeture de ce site est exemplaire du processus de désindustrialisation que Le Mans connaît depuis les années 1980 et qui participe à la fois à l'évolution de ses caractéristiques sociales et à la transformation d'une part importante de son territoire socio-économique.

Jean-Philippe Melchior

Maître de conférences, Le Mans Université, UMR 6590 Espaces et Sociétés (ESO)

jean-philippe.melchior@univ-lemans.fr

<http://eso-lemans.cnrs.fr/fr/equipe/enseignants-chercheurs-enseignantes-chercheuses-chercheurs-et-chercheuses/jean-philippe-melchior.html>

2023.

© Creative Commons - 4.0 BY-NC-SA