

## Ateliers de Rennes – Technicentre. Quelques repères historiques.

Le train est arrivé à Rennes en 1857.

D'abord un dépôt de machines à vapeur (56), construction de bâtiments (ajustage, forges, magasins, ateliers de réparation de voiture (1865/1868).

De 1868 à 1870.

Ateliers : chaudronnerie-bandage, réparation, peintures, machines à bois, sellerie-cordage. L'atelier de montage est desservi par un chariot à vapeur.

Logement pour concierge et logement avec bureau pour le chef de la 1ère section le long du chemin de la Herpe.

Entretien des essieux, apparition des tendeurs à vis et tampons élastiques.

Recherche esthétique pour les baies, utilisation de la brique.

Eclairage au gaz en 1881.

Construction de logements pour les équipes de conduite, les contrôleurs, les agents de train et les gardes-freins. Dortoirs, réfectoires, lavabos et lieux d'aisance, bâtiments administratifs.



Suite à la construction de la ligne de Chateaubriant en 1882, l'accueil roulant est transféré à proximité du bd Beaumont.

L'usage de la verrière du bâtiment ci-contre est inconnu : surveillance, mécanisme particulier ou salle de repos pour équipe de conduite ?

Le Réseau de l'Etat est créé en 1878 par rachat, la Compagnie de l'Ouest est rachetée en 1909.

Percement à partir de 1888 de la rue P. Féval.



En 1912, construction d'une usine électrique près du pont St Hélier pour l'éclairage des Ateliers et la mise en route des moteurs et mécanismes. Le rez de chaussée abrite une salle des machines et une salle de générateurs. La construction rappelle l'Art Nouveau. Agrandissement par le sud vers 1920.

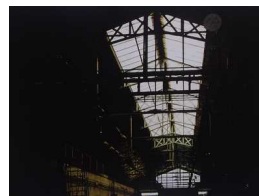
Les Ateliers sont agrandis vers le sud-est.

Nouvelle rue P. Martin vers la fin des années 20.

Renforcement de la formation des ouvriers. Ecole d'apprentissage en 1925 dans un baraquement en bois avec terrain de sport. En 1937 elle est reporté dans le bâtiment de l'usine électrique suite à la substitution du courant alternatif au courant continu.

Au début des années 30, avec la nécessité d'augmenter les rendements, la qualité et la spécialisation, Rennes et Tours cessent de réparer les locomotives et se spécialisent dans la révision des véhicules à moteurs à explosion (draisines, locotracteurs et autorails) et remise en état des engins de levage. Rennes construit des wagons couverts.

Construction de deux hangars à l'ouest pour la réparation des voitures et un atelier affecté aux dynamos et accumulateurs.



Utilisation du béton armé pour l'atelier de réparation des freins (près rue P. Martin) : béton armé pour l'ossature, remplissable de briques blanches et toiture voutée en berceau. En 1934, fermeture du hangar métallique.

En 1934, le dépôt est transféré à Baud.

A la veille de la nationalisation les ateliers de maintenance du matériel de Rennes emploient 1 400 cheminots, c'est le premier employeur de la ville.

#### LES LUTTES

En 1910 les cheminots rennais réclament la journée à 4 francs alors que les manoeuvres et hommes d'équipe gagnent 2,75 F. Manifestations et grève générale en octobre. Le 17 constat d'échec et reprise du travail suivi de représailles : poursuites judiciaires et révocations : 3 000 sanctions pour l'ensemble du pays.

En mai 1911 : 5 F. journaliers et règlement général des retraites voté le 13 juillet 1909.

En 1919, Clémenceau fait voter les lois sur les conventions collectives et sur les 8 heures.

En Avril 1920, nouvelle agitation (200 000 grévistes) suivie de répressions sévères (20 000 révocations) mais obtention de 15 jours de congés payés, sécurité de l'emploi, délégués du personnel et augmentation des salaires.

Sous le Front Populaire : réduction du temps de travail et recrutement de 60 000 personnes.

Création de la SNCF le 1er janvier 1937 : adoption de conventions collectives, amnistie pour 1920, reconnaissance du droit syndical...

#### UNE FORTE PRESENCE SPATIALE

En 1936 : 2 839 cheminots à Rennes (9 376 personnes avec les familles) pour une population de 88 814 habitants.

La loi Loucheur en 1928 facilite l'accession à la propriété.

Construction de la 1ère cité rue P. Martin par l'architecte Lefort qui a construit la gare de Dinan en 1929..

Cité-jardin de Villebois-Mareuil de 1930 à 1933 : Plan en diapason (Le Gouellec). 320 logements cotoyés par un immeuble de service (lavoirs et bains-douches), maison commune destinée au temps libre pour des loisirs édifians.

Construction par des architectes parisiens (R. Béguin et R. Talma) de 136 logements répartis dans deux immeubles (un en L et un en U) entre lesquels s'ouvrent une voie menant à 59 pavillons individuels de 3 et 4 pièces.

Projet de l'Office public départemental d'HBM.

*Note réalisée à partir de la thèse de Christophe Le Bollan. La suite de 1937 jusqu'à nos jours reste à écrire avec les cheminots retraités et actifs actuels.*