La naissance d'une société multiforme : la Compagnie industrielle de matériel de transport (1919-1939)

The birth of a multiform company : the Compagnie industrielle de matériel de transport (1919-1939)

Anne Callite

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/rhcf/1756>

DOI : 10.4000/rhcf.1756

Éditeur

Rails & histoire

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2003

Pagination : 100-110

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Anne Callite, « La naissance d'une société multiforme : la Compagnie industrielle de matériel de transport (1919-1939) », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 28-29 | 2003, mis en ligne le 19 décembre 2014, consulté le 22 avril 2022. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1756> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rhcf.1756>

La naissance d'une société multiforme : la Compagnie industrielle de matériel de transport (1919-1939)

À la fin de la Grande Guerre, les besoins en matériel de chemin de fer sont énormes. Les compagnies ferroviaires se retrouvent à la tête d'un parc important de matériel hétéroclite, cédé pour une part à la France par l'Allemagne au titre des dommages de guerre. Très abîmés par les combats ou inaptes à la circulation sur les réseaux français, ces matériels doivent être remis en état ou en conformité. Il importe alors pour les compagnies ferroviaires de faire face à la situation et de réparer ce qui peut l'être. Les compagnies disposent d'ateliers qui peuvent répondre aux besoins, mais, face à l'urgence, l'industrie du matériel roulant est appelée à participer massivement. Les ateliers se trouvant en territoire occupé ont subi de lourdes pertes. Quatre établissements de construction de locomotives et cinq de matériel remorqué, se trouvant tous dans la partie nord de la France, sont hors de service, les Allemands ayant pris le temps de piller et de dynamiter les ateliers (Cail, Fives-Lille, Arbel...). Pour des industriels capables de répondre immédiatement à la demande, ou tout simplement situés hors des zones de combat, il y a des marchés à saisir et, peut-être, des places à prendre.

La signature de l'armistice survient quelques semaines à peine avant la constitution de la Compagnie industrielle de matériel de transport (CIMT)¹. Le 9 décembre 1918, les Forges de Frémeaux se constituent en société anonyme au capital de cinq millions de francs. Les deux principaux actionnaires, Paul et René Frémaux, apportent leurs ateliers de Labouheyre (Landes) situés à 80 km au sud de Bordeaux. Le 27 mai 1919, la maison Gustave Cardé et fils², société anonyme, cède son « fonds de commerce et d'industrie », concernant la construction, la réparation et la vente de tout matériel roulant sur rail. Avec un capital désormais porté à 11 millions de francs, les Forges de Frémeaux changent leur raison sociale et deviennent la « Compagnie industrielle de matériel de transport, Anciens ateliers de matériel roulant Cardé et Frémeaux réunis ».

1- La présente communication s'appuie sur les archives privées de la CIMT et notamment les registres des procès-verbaux du conseil d'administration (Établissement CIMT - Société Alstom à Petite-Forêt).

2- CIMT, Assemblée générale extraordinaire, 27 mai 1919.

« Avoir des ateliers sur tous les réseaux... »

Dès le début de son activité, la CIMT doit réorienter les programmes de fabrication de ses usines. Ainsi, la fonderie de Labouheyre, occupée pendant la guerre à la fabrication d'obus, alimente désormais les compagnies ferroviaires en boîtes à graisse et autres pièces en fonte. Labouheyre réalise aussi des wagons plate-forme et des wagons tombereaux de 15 tonnes et renforce son secteur réparation. Outre Labouheyre, plusieurs usines coexistent au sein de la jeune CIMT. Elle dispose à Bordeaux des Ateliers de la Bastide et d'une usine en construction sur 35 hectares, qui portera bientôt le nom de « la Passerelle » en référence à la gare toute proche. Ces deux sites font partie de l'apport de la maison Carde. Carde, qui continue à exister, loue à la CIMT son usine de Queyries dans l'attente de l'achèvement de l'usine de la Passerelle.

La répartition des travaux entre les deux sites se fait ainsi :

- réparation de voitures et wagons du Paris-Orléans (dès 1919) à la Passerelle ;
- construction de voitures neuves pour le réseau de l'État et de wagons poste à bogies à Queyries.

Deux autres usines rejoignent bientôt le groupe CIMT. L'usine de Médoc-Saint-Louis est prise en gérance dès 1919. À la fin de cette année-là, l'usine de Médoc sort 450 wagons réparés par mois. À la même période, la CIMT acquiert l'usine des Docks auprès de la Société générale de constructions métalliques et de matériel roulant. L'activité de cette usine, la sixième, est la construction de wagons de marchandises et de wagons poste et la réparation de voitures tant pour les chemins de fer de l'État que pour la Compagnie du Midi, mais aussi la réparation de tenders et la démolition de locomotives hors d'usage. Ces résultats, assez satisfaisants, incitent la CIMT à de nombreuses extensions. Elle se fixe pour objectif « d'avoir des ateliers sur tous les réseaux et de pouvoir ainsi concourir à l'obtention des commandes de l'ensemble des chemins de fer français »³. Notons cependant que jusqu'alors la CIMT est implantée exclusivement dans le sud-ouest de la France.

Au début des années vingt, la crise entraîne un ralentissement des transports. Les compagnies ferroviaires ne sont guère disposées à faire réparer leur matériel. Pour les constructeurs et pour les réparateurs, il faut trouver une solution. Temporairement, la CIMT accepte de

3- CIMT, Rapport du conseil d'administration à l'A.G.O. du 23 mai 1924 sur l'exercice 1923.

construire des métiers à tisser dans son usine de Labouheyre et ce, écrit-elle, « avec un plein succès »⁴. La CIMT continue néanmoins son expansion. Elle reprend ainsi, en association avec les Aciéries du Nord et de Lorraine et avec Brissonneau, les Hauts-fourneaux et laminoirs d'Uckange. Elle se rapproche également de la Société de construction et d'entretien du matériel roulant (SCEMR), firme bordelaise, qui souhaite acquérir une usine à Marly-lez-Valenciennes, et, par un échange de créance contre des actions, entre dans son capital. La CIMT justifie sa position en affirmant vouloir « conserver un contact constant avec une société qui, dans un avenir plus ou moins proche, peut devenir une concurrente regrettable »⁵. Nous verrons bientôt l'importance que prendra le site de Marly au sein de la compagnie.

Saintes et les ateliers du réseau de l'État

En mai 1920 éclate la grande grève des chemins de fer. À Saintes, en Charente-Maritime, les ateliers du réseau de l'État suivent le mot d'ordre et débrayent presque en totalité. Les agents refusent de réintégrer malgré les avertissements de la direction. La punition est exemplaire pour les grévistes : c'est la révocation et la fermeture pure et simple des ateliers de Saintes⁶. Cela ne dure pas très longtemps. Au cours de l'été, la CIMT obtient des Chemins de fer de l'État la location des ateliers de Saintes et en confie l'exploitation à la société Carde. La durée du bail est de 15 ans. Les cheminots révoqués sont réembauchés mais sous un statut non cheminot, celui de la CIMT. L'effectif est alors de 1 200 ouvriers, employés et apprentis. L'école d'apprentissage est prise en charge par le réseau de l'État et non par la CIMT. Le réseau conserve ainsi la maîtrise de la main-d'œuvre. Cela permet toutefois à la CIMT, selon ses propos, de « trouver un noyau de jeunes ouvriers sérieux ayant une formation intellectuelle et morale au-dessus de ce dont ces ateliers disposaient jusqu'alors »⁷. Au début de 1921, six locomotives par mois sortent de l'usine de Saintes. À la même époque se construisent à l'usine de Queyries les véhicules destinés au tramway de Budapest.

4- CIMT, Assemblée générale extraordinaire, 10 juin 1920.

5- CIMT, Conseil d'administration, 12 mai 1920.

6- CIMT, Conseil d'administration, 25 juin 1920. Voir *Les Mémoires de Marcel Péroche, « sénateur » du rail*, Éditions Berger-Levrault, 1984, p. 11-33. Le jeune Marcel entre au centre d'apprentissage de Saintes le 1^{er} octobre 1920.

7- CIMT, Conseil d'administration, 21 janvier 1921.

Fort de ce dynamisme, le capital de la compagnie est porté à 30 millions de francs en décembre 1921. Rapidement, les activités de la CIMT se regroupent sur les deux sites les plus importants, Saintes et la Passerelle. Saintes fabrique à cette époque des essieux de locomotive et la Passerelle construit des wagons spéciaux pour la Société des phosphates à Constantine. À la fin de 1922, la CIMT se sépare de l'usine du Médoc. La réparation des wagons Midi est alors confiée à l'usine des Docks.

Les années qui suivent sont médiocres. La CIMT est dans l'obligation de varier ses activités. On relève ainsi un projet de location-vente de wagons dits « Armistice » à la Bulgarie. L'atelier menuiserie de l'usine de la Passerelle se lance dans la fabrication en série de meubles. La même usine se dote d'un atelier d'appareils de levage, construit bien plus tard des bossoirs de navires, des pales d'éoliennes... et fabrique une gamme de réfrigérateurs commercialisés sous la marque « NORGE ». En 1925, la diversification se poursuit. La CIMT adapte ses moyens de fabrication à l'industrie automobile, notamment à la Passerelle, et fabrique des carrosseries et des accessoires pour Ford. L'usine bordelaise occupe alors 450 ouvriers. Parallèlement, la CIMT signe en septembre 1923 un contrat de dix ans pour l'exploitation en régie des ateliers de Darmstadt en Allemagne pour la réparation de locomotives et de tenders. 221 ouvriers y sont employés, ils seront 800 en décembre. L'encadrement nécessaire est prélevé principalement à l'usine de Saintes. L'aventure allemande se termine le 15 novembre 1924 avec la signature des accords de Londres et la fin de la régie franco-belge des chemins de fer des territoires occupés. Les Allemands réintègrent aussitôt leurs ateliers.

Quelle que soit la crise, politique ou économique, la CIMT conserve sa ligne directrice : être présente sur l'ensemble des réseaux français. Le contretemps allemand ne remet rien en cause. En 1925, profitant des difficultés de trésorerie de la SCEMR qui est contrainte de céder une de ses unités de production (Marly-lez-Valenciennes ou Nanterre), la CIMT saisit l'aubaine et trouve là l'occasion tant souhaitée d'étendre son activité au réseau de la Compagnie du Nord. La CIMT choisit Marly.

Les Ateliers de la Rhonelle

L'affaire prend la forme d'un rapprochement entre la CIMT et la Société anonyme des ateliers de la Rhonelle. Située le long de la ligne de chemin de fer de Valenciennes à Maubeuge, l'usine prend le nom de la rivière « la Rhonelle » qui la borde à l'Ouest. Pendant la Première

Guerre mondiale, l'usine est occupée par les Allemands puis dévastée par les bombardements. La remise en état des bâtiments est effectuée dès 1920. Elle est bientôt suivie d'une extension de surface puis, à partir de 1929, de la réalisation d'équipements sociaux : cité ouvrière, réfectoire, douches, terrains de sport et jardins ouvriers.

Après la guerre, l'usine de Marly change de créneau d'activité et abandonne définitivement la fabrication d'acier. Désormais, elle se consacre à la réparation de matériel roulant et en fait sa spécialité. Cependant, comme la CIMT, les Ateliers de la Rhonelle ne limitent pas leur savoir-faire à cette seule activité. Ils fabriquent du matériel neuf, notamment des fourgons, des wagons plats, des tenders, des châssis de voiture à étage, des wagons à caisse basculante... Enfin, comme tant d'autres constructeurs ou réparateurs de matériel roulant, l'usine de la Rhonelle se diversifie et une brochure de l'entreprise évoque des bennes, des aménagements de camions, des appareils de levage, des pylônes pour ligne de force, etc. Elle fabrique aussi dans le domaine des travaux publics des décapeuses et dans celui du matériel routier des bennes basculantes destinées à être montées sur des châssis Ford ou Renault et des remorques. Le matériel routier est commercialisé sous la marque SARM (Société des ateliers de la Rhonelle à Marly) par la Société Gustave Carde et fils, toujours domiciliée à Bordeaux (usine de Queyries). En 1932, la CIMT obtient pour l'usine de Marly trois contrats avec des firmes américaines pour la construction de niveleuses remorquées (licence Galion), de tombereaux à chenilles (licence Electric Whell) et de décapeuses (licence Riddell Warco). La CIMT devient la première société à entreprendre en France la construction de niveleuses.

Quels sont en 1925 les moyens de la Rhonelle ? La superficie totale de l'usine est de dix hectares dont deux couverts. Elle est desservie par 4 km de voies ferrées et possède un embranchement particulier sur le réseau du Nord. L'usine possède sa propre station électrique, comme il est d'usage chez l'ensemble des constructeurs mécaniques de la région (Cail, Fives-Lille...), la guerre et la reconstruction ayant permis une modernisation des installations. Tous les ateliers sont alimentés en air comprimé par deux compresseurs à haute pression. Il existe aussi un générateur d'acétylène. L'usine possède également sept ponts roulants. Les ateliers se divisent en halles de réparation, de montage, de forge, de mécanique, d'usinage, de menuiserie, de peinture, etc. L'effectif est alors de 800 ouvriers et employés.

En 1927, la CIMT prend le contrôle de la Société anonyme des ateliers de la Rhonelle en rachetant les deux tiers de son capital et signe dès l'année suivante un bail pour l'exploitation des ateliers de Marly. La Rhonelle conserve son autonomie puisque la CIMT se borne dans un premier temps à effectuer les avances de fonds nécessaires à son activité. Autonomie toute relative, puisque le nouveau comité de direction des Ateliers de la Rhonelle se compose de Paul Carde, fils de Gustave et président de la Société Carde et de Georges Brabant, administrateur de la CIMT. La fusion entre la CIMT et les Ateliers de la Rhonelle intervient trois ans plus tard (1^{er} janvier 1930). L'usine de Marly devient alors à part entière une des nombreuses unités de la Compagnie industrielle de matériel de transport.

Les Aciéries du Nord

Le temps des ententes n'est pas terminé.

En octobre 1927, le capital de la CIMT augmente de 10 000 actions, réparties principalement entre les Aciéries du Nord (6 000 actions) et Mathieu Goudchaux et Cie (2 627 actions)⁸. Contrairement à ce que pourrait donner à penser leur dénomination sociale, les Aciéries du Nord (ADN) ne possèdent ni hauts fourneaux ni aciéries. La société est spécialisée uniquement dans la réparation des locomotives à vapeur, voitures et wagons, et a, à cette époque, pour principaux clients la Compagnie du Nord et le PLM.

La Société anonyme des aciéries du Nord s'est constituée en 1912, afin d'exploiter dans le Nord, à Hautmont et à Maubeuge, des usines achetées à la Société française des aciéries de l'union, dissoute à cette occasion. Depuis 1920, les ADN poursuivent une politique de fusion et c'est ainsi que sont absorbés successivement les Fonderies de Douzies en 1924, les Chantiers et ateliers de la Capelette fin 1927, les Ateliers de l'Horme appartenant jusqu'alors à la Société Horme et Buire et la Société des ateliers de La Bocca en 1930⁹. Mathieu Goudchaux, président du conseil d'administration des ADN, devient administrateur

8- CIMT, Conseil d'administration, 28 octobre 1927. Voir Odette Hardy-Hemery, *Industries, patronat et ouvriers du Valenciennois pendant le premier XX^e siècle. Développement et restructurations capitalistes à l'âge du charbon et de l'acier*, Messidor / Éditions sociales, 1985, tome 3, p. 1633-1634 et tome 4, p. 2224-2225.

9- Archives nationales (Centre des archives du monde du travail), 184 AQ 331, Archives de la Chambre syndicale des agents de change de Paris, Dossier Aciéries du Nord.

délégué de la CIMT¹⁰. L'accord avec les Aciéries du Nord et la Banque Goudchaux apporte à la CIMT, devenue une filiale, tout le bénéfice de l'expérience d'une firme spécialisée, sur le plan technique comme sur le plan financier.

Mais les résultats, déjà médiocres en 1924 et 1925, deviennent franchement mauvais en 1926 et 1927. Le capital est ramené de 30 à 15 millions et l'exercice 1928 laisse un bénéfice net de 700 000 francs consacré aux seuls amortissements.

En janvier 1929, la CIMT, les Ateliers de la Rhonelle et les Aciéries du Nord regroupent leurs directions techniques au numéro 8 de la rue Richelieu à Paris. Ce changement ne modifie pas la politique de la CIMT. Elle obtient des Chemins de fer de l'État la construction des ateliers de réparation de Mantes et un contrat d'exploitation de dix ans. L'obtention du contrat s'accompagne de l'abandon des ateliers de Saintes. S'y ajoute la réalisation de logements ouvriers pour la main-d'œuvre à Mantes. Le coût de l'opération est estimé à 25 millions de francs. Pour la CIMT, cela représente 1 000 heures de réparation voiture et 1 500 heures de réparation wagon par jour. Parallèlement, un accord est conclu avec les Aciéries du Nord à qui sont rétrocédées les réparations de locomotives du réseau de l'État aux ateliers d'Haumont, contre le versement à la CIMT d'une redevance de 1,25 franc par heure de travail. A partir du 1^{er} juillet 1929, les activités de réparation sont centralisées :

- aux ateliers des Docks pour la Compagnie du Midi,
- à l'usine de la Passerelle pour l'État.

En 1932, les Aciéries du Nord¹¹ participent au concours que lance le PLM pour la construction d'automotrices prototypes et en obtiennent la réalisation en février. Il s'agit de deux automotrices de 170 chevaux. La construction des caisses est confiée à la CIMT

10- *Comité des Forges, Annuaire 1935-1936*. Mathieu Goudchaux est également administrateur des Forges et aciéries du Nord et de l'Est. Voir CIMT, Comité de direction, 18 et 23 septembre 1924. La constitution du groupe ADN-CIMT aboutit après trois années de pourparlers. Absents des comptes rendus du conseil d'administration, les premiers contacts entre M. Goudchaux et la CIMT revêtent un aspect « mystérieux » dans les archives du comité de direction ! Ainsi, en 1924 on lit que René Frémaux prend l'initiative d'approcher « Monsieur M. », industriel « bien introduit » dans le monde des chemins de fer, dans le but d'amorcer une entente entre constructeurs et de démarcher les compagnies.

11- *Le Nord Industriel*, avril 1936 (numéro spécial consacré à l'industrie ferroviaire dans le Nord), article de M. Lambert « Les automotrices "Standard" ». Voir Yves Broncard, *Autorails de France*, tome 3 : *De Dietrich – Franco Belge – ADN – Standard, les voyages officiels par autorails*, Paris, Éditions La Vie du Rail, 1997, p. 231-279.

(Rhonelle). En mai 1932, c'est le PO qui commande deux automotrices similaires. En août 1932, la Compagnie du Nord en commande deux également (prototypes à transmission électrique). Suivent bientôt deux automotrices pour l'État (août 1933) et quatre pour le PO-Midi. L'expérience acquise permet l'étude d'une automotrice « Standard » (mise au point par les ADN en collaboration avec d'autres constructeurs dont la CIMT) pour les réseaux Nord, Est et PO-Midi et, fin 1934, le projet est prêt. En mars 1935, la Compagnie du Nord passe des marchés pour la construction d'une première série de 23 automotrices « Standard » entre les industriels suivants : CIMT-Rhonelle, Compagnie française de matériel de chemin de fer-Usine du Tilleul et Decauville-Corbeil pour les caisses, ADN pour les parties motrices et les bogies et enfin Renault et ADN pour les moteurs. Au total, les Acières du Nord sont maître d'œuvre de 57 automotrices « Standard », livrées de 1936 à 1939 (39 pour le Nord, dix pour le PO-Midi et huit pour l'Est). Avec la CIMT et toujours au titre de 1935, le Nord commande aux ADN une série de remorques « Standard » étudiées par la Rhonelle.

Malgré ces succès, l'obtention de commandes reste difficile. Elles sont enlevées à un prix très bas en raison de leur rareté et d'une concurrence très vive. Si les ateliers loués auprès des compagnies ont leur marche « assurée » (réparation), ceux appartenant en propre à la CIMT font l'objet de débauchage et, en février 1933, le personnel de Marly est réduit à 550 personnes contre plus de 800 un an plus tôt. Plus que jamais, la diversification est indispensable. La CIMT développe la vente de rouleaux compresseurs et réalise des containers. Cela ne suffit pas. Les ateliers de la Passerelle stoppent leur activité ferroviaire et sont remplacés sur ce secteur par ceux de Mantes. La Passerelle est investie provisoirement d'une autre tâche. Elle construit désormais des garages pour des sociétés de transport par autocars et camions et transforme ses ateliers en locaux de réparation pour ces mêmes véhicules.

La Rhonelle poursuit son activité de façon chancelante et tourne au ralenti jusqu'en juin 1935. On envisage même un arrêt presque complet des ateliers à cause de résultats déficitaires. Une reconversion est tentée par la Rhonelle dans la construction de voitures métalliques. L'usine obtient à la fin de 1934 une commande de douze caisses d'automotrice pour le PLM (résultant des accords conclus entre le PLM et les Acières du Nord) et de huit voitures pour le Nord. Mais le temps nécessaire aux études et aux approvisionnements entraîne un arrêt partiel de l'activité.

La CIMT s'offre une bouée de sauvetage, le 1^{er} juillet 1935, sous la forme d'un contrat de deux ans et demi avec le PO-Midi pour le « grand entretien » des moteurs et organes de transmission de voitures automotrices. Le contrat est destiné à la Passerelle. Parallèlement, les Aciéries du Nord obtiennent un contrat quasi identique, valable jusqu'en juin 1939, pour l'entretien des moteurs et bogies moteurs des automotrices construites par elles. L'affaire est sous-traitée à la Passerelle. Ces deux conventions obligent la CIMT à renouveler l'équipement des ateliers bordelais pour un montant de 600 000 francs.

Saint-Pierre-des-Corps

En décembre 1935, le PO-Midi décide de procéder à l'adjudication de ses ateliers de Saint-Pierre-des-Corps et la CIMT l'emporte avec un coefficient horaire de 8,38 francs face à deux autres firmes, la Compagnie générale de construction et d'entretien du matériel (CGCEM) et la Société Fouga. Pour exploiter Saint-Pierre dans de bonnes conditions, Mathieu Goudchaux fait appel à des ingénieurs des Aciéries du Nord et de la CIMT qui travailleront en collaboration. La première phase de travaux (les « plus urgents ») concerne l'atelier de peinture, l'atelier des machines à bois, l'atelier de tours à roues, l'eau potable et le téléphone automatique. La seconde phase comprend la modification des bureaux de la direction, l'infirmerie et la « goutte de lait ». La direction de Saint-Pierre-des-Corps et de Mantes est assurée par le même ingénieur, M. Dupré. Les deux ateliers demeurent privés malgré la nationalisation des chemins de fer¹².

La fin des années trente voit une amélioration des commandes. L'augmentation du trafic, les retards de livraison provoqués par les congés payés, les grèves et les difficultés liées à l'application des 40 heures entraînent une augmentation des besoins de réparation. Cependant, après d'âpres discussions, l'industrie privée est obligée de consentir une révision à la baisse des prix. Pour la CIMT, « il faut réagir ». Elle développe ainsi un programme général d'amélioration de la Rhonelle et investit 2,5 millions de francs dans l'achat de machines-outils qui doivent lui permettre d'obtenir de nouveaux contrats. Parallèlement, la CIMT négocie un découvert bancaire. Jusqu'à la fin de 1938, Marly est alimenté en réparation par des locomotives Nord et en construction par des voitures de banlieue PLM et des fourgons État.

12- Voir dans ce volume la communication de M. Monteil et de Mme Colombier (N.d.l.R.).

L'approche de la guerre bouleverse à nouveau les fabrications. Marly construit en novembre 1939 des pièces de carlingues d'avions de combat bimoteurs Potez. Pour cette commande, l'atelier de levage de locomotives est aménagé sans difficulté puisqu'en juillet 1938 la SNCF avait choisi de réserver ses travaux de réparation de locomotives à ses propres ateliers et de ne plus faire appel à l'industrie privée. Parallèlement, on construit des remorques pour le transport sur route de tracteurs à chenilles, des décapeuses, des supports télescopiques de tourelles et des grilles pour terrains d'atterrissage. D'autres parties d'avions sont réalisées dans les Ateliers de la Passerelle et de Mantes. La Passerelle se charge des parties avant et arrière des avions Dewoitine et Mantes réalise des pièces pour appareils Lioré. Enfin, pour l'exécution d'un important marché d'hélices à pas variable conclu avec le ministère de l'Air, les Aciéries du Nord constituent une nouvelle société au capital de 15 millions de francs, la « Société de mécanique de précision de la Loire » à laquelle elles louent une partie des Ateliers de l'Horme.

Nous arrêtons ici l'histoire de la CIMT. La période étudiée a vu la CIMT, à l'origine simple société bordelaise, se transformer en un groupe puissant avec les Aciéries du Nord... malgré d'évidentes erreurs de parcours : des sites de production trop nombreux en période de crise économique induisant une sous-occupation¹³ fréquente des ateliers et une trésorerie difficile. L'après-guerre voit disparaître les ADN qui n'ont pas réussi les tentatives de reconversion de leurs usines à la fin de la guerre alors que les commandes de réparation de locomotives à vapeur diminuaient considérablement : 527 000 heures facturées en décembre 1948, 211 000 heures en décembre 1949 et seulement 36 000 heures en 1950. La SNCF est alors l'unique client des Aciéries du Nord. Des solutions sont tentées : tracteurs, moteurs Diesel, mécanique générale... mais elles ne sont pas satisfaisantes. Les Aciéries du Nord doivent également affronter un climat houleux à la Libération (réquisition et « gestion ouvrière » à Marseille¹⁴, séquestre à l'Horme, administration provisoire pour les autres usines). Les Ateliers de la Capelette

13- CIMT, Conseil d'administration, 19 mars 1936. La CIMT évoque une capacité de production trois fois supérieure à l'offre.

14- Pour le devenir des ateliers marseillais pendant la Seconde guerre mondiale et à la Libération, on se référera avec intérêt à : Renaud de Rochebrune ; Jean-Claude Hazera, *Les Patrons sous l'Occupation*, Paris, Éditions Odile Jacob, 1995, tome 2 ; Robert Mencherini, *La Libération et les entreprises sous gestion ouvrière. Marseille (1944-1948)*, Paris, L'Harmattan, 1994.

ferment en 1950, entraînant une charge de cent millions de francs d'indemnités de licenciement « du fait des conventions très particulières qui avaient été passées par le régime de la réquisition »¹⁵.

C'en est fini pour les ADN qui ne peuvent plus faire face : le résultat de l'exercice 1951 fait apparaître une perte de 397,5 millions de francs. La liquidation judiciaire intervient en 1951¹⁶. La CIMT poursuit seule ses objectifs ferroviaires et ses essais de diversification. Le retrait des sites SNCF intervient en deux temps, 1955 pour Mantes et 1961 pour Saint-Pierre-des-Corps. C'est l'époque des travaux publics et de la création de la division Bâtiments à Marly. Il s'agit pour la CIMT de fabriquer des murs-rideaux de type Jean Prouvé et d'obtenir des marchés pour la construction de collèges selon cette technique.

Toujours soucieuse d'expansion, elle absorbe en 1963 la Société lorraine des anciens établissements De Dietrich à Lunéville. La raison sociale devient dès lors CIMT-Lorraine. En 1970, c'est l'abandon de Lunéville et le repli sur Marly. En 1973, Matra et la CEM (Compagnie électro-mécanique) prennent le contrôle de la CIMT puis, dix ans plus tard, Alsthom intègre la CEM et la CIMT au sein de son groupe. Encore quelques années et la CIMT, devenu « Établissement CIMT » au sein de GEC Alsthom (1990), quitte Marly pour s'installer à Petite-Forêt (1995), sur des terrains autrefois propriété de la Société franco-belge de matériel de chemin de fer.

15- AGO du 29 juin 1951.

16- Aciéries du Nord, Rapport du conseil d'administration à l'AGO, 27 juin 1950 et 29 juin 1951 (CAMT 184 AQ 331). La liquidation judiciaire est prononcée par jugement du tribunal de commerce de la Seine le 18 février 1952.