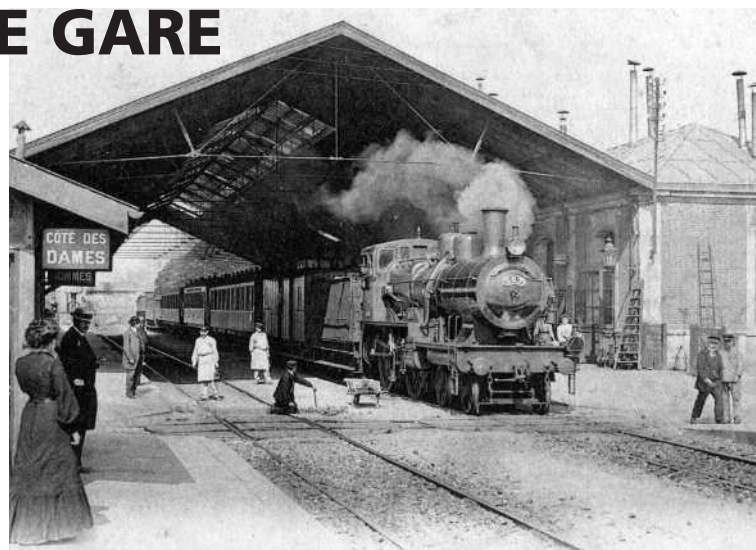


UNE HISTOIRE DE GARE

L'histoire de Mézidon-Canon et de son développement au XIX^e siècle est liée aux implantations successives d'activités industrielles. Dès 1850, la filature Hurel emploie autour de 500 personnes, installant dans la commune une communauté ouvrière. Mais c'est le chemin de fer qui va bouleverser l'économie et la société, faisant de Mézidon-Canon une cité chemi-note.



La gare de Mézidon vers 1900 avec sa grande verrière, qui sera détruite en 1944. En gare, passage d'un train transatlantique de Cherbourg. Locomotive 220 n° 507, devenue n° 220 B de la SNCF, Coll. part.

La commune de Mézidon occupe une situation particulière. Elle est établie au contact de deux régions naturelles très différentes : d'un côté la grande plaine de Caen et de l'autre les collines du Pays d'Auge et leur bocage. Le réseau hydrographique court dans la commune avec la Dives et le Laizon qui sont partagés en des bras nombreux. L'implantation humaine s'est faite au pied de la colline par la succession de trois bourgs : Mézidon, Le Breuil et Canon qui constituent aujourd'hui une agglomération continue.

A partir de 1844, les premiers projets d'une éventuelle ligne Paris-Cherbourg sont dressés, les bourgs de Mézidon et de Canon sont sur le tracé. La construction commence en

1850 par une voie unique qui joint Lisieux à Caen. Le 29 décembre 1855 le tronçon est ouvert avec inauguration de la gare de Mézidon. Le « destin de la ville » commence à s'inscrire dans le chemin de fer.

A partir de 1857, les travaux en direction du Mans commencent : expropriations, aménagement du tracé, ouvrages d'art. Le 4 août 1858, la ligne Paris-Cherbourg est inaugurée par Napoléon III et l'impératrice Eugénie : le train impérial fait un arrêt à Mézidon.

Le trafic est vite important, rendant la première gare obsolète ; des agrandissements sont réalisés en 1859, d'autant que la mise en service de la ligne vers Argentan ajoute encore au trafic. Mais une autre ligne vient encore se greffer dans cette petite ville paisible jusqu'alors : celle qui relie Mézidon - et donc Paris - à Dives-Cabourg et les stations balnéaires de la Manche. Une double voie est posée entre Lisieux et Caen puis, entre 1860 et 1870, une gare de triage est installée. L'ouverture, en 1878, de la voie unique vers la Côte Fleurie achève de donner à Mézidon le rôle de nœud ferroviaire.

Ce n'est qu'en 1911 que l'ensemble des liaisons entre Paris-Cherbourg et Mézidon-Le Mans sont achevées (doubles voies). Entre temps, l'ancien réseau de l'Ouest a été repris par l'État. La création du centre de triage,

Un arrêt sur la ligne Dives-Cabourg-Mézidon. En gare, la locomotive tender 3017 du type 030, série 3001 à 3031 du réseau de l'Ouest. Coll. part.



décidé le 7 novembre 1912, marque le premier pas de la transformation de la cité puisqu'il faut une main d'œuvre importante pour ce nouvel équipement. Mais la grande mutation économique va venir avec l'installation, à Canon, des ateliers de réparation des wagons du réseau de l'Etat (la SNCF est créée en 1938), installés par le ministre des Travaux Publics, Fernand David avec l'appui du châtelain de Canon, M. de Mézerac : pour une longue période la vie de la cité est transformée, Mézidon-Canon est devenue une cité chemino-

te. Installés en 1915, les ateliers emploient un personnel important, la ville s'accroît brutalement. Pour alimenter les ateliers et la gare de triage, les voies se multiplient. On compte 18 voies, que la route vers Magny-la-Campagne doit franchir par un pont. En 1921, le dépôt est reconstruit avec une rotonde semi-circulaire en béton armé à l'architecture restée unique : elle peut abriter 22 locomotives et elle est complétée d'un atelier pour l'entretien et les réparations des locomotives à vapeur. Des bâtiments réservés pour les vestiaires, le foyer du personnel (mécaniciens, chauffeurs), les bureaux, etc... constituent l'ensemble des équipements. L'exploitation des carrières des Vignats (près d'Argentan) nécessitait un fort trafic de wagon plats, les ateliers sont à l'origine spécialisés dans l'entretien et la réparation de ce type de wagons en même temps que des wagons voyageurs des trois classes.

Le développement des activités ferroviaires s'accompagne de l'installation d'entreprises comme celle du traitement des traverses de chemin de fer à la créosote par une société britannique.

Les locomotives à vapeur du dépôt de Mézidon n'assurent aucun service voyageur noble. Elles étaient spécialisées essentiellement au trafic omnibus et marchandises, vers Argentan et Lisieux, Dives-Trouville, Coulibeuf-Falaise-Berjou, Mesnil-Mauger-Sainte-Gauburge. Cependant, la gare connut des heures de gloire avec l'arrêt de presque tous



les grands trains de l'artère Paris-Cherbourg. Les relations entre Rouen et Tours nécessitaient un rebroussement en gare de Mézidon avec un changement de locomotive, une correspondance pour Caen attendait sur le même quai. L'ensemble des liaisons se fait alors par des machines à charbon.

Depuis le passage du premier rail vers Cherbourg jusqu'à la mise en place des ateliers, la ville subit une véritable métamorphose : de petit bourg rural, elle devient une cité ouvrière dont la population dépend principa-

*La gare de triage et les voies vers 1914.
Coll. part.*

*La rotonde pour la réparation des machines et des wagons. En 1969, de nombreuses 141-R fuel et charbon sont encore remisées et entretenues sous la rotonde en béton.
Photo X. Jacquet.*





Les ateliers et le prolongement de la gare de triage de Mézidon-Canon. Vers 1914. Coll. part.

lement du chemin de fer. Le réseau de l'Etat construit des lotissements, s'implique dans toute la vie économique et sociale : santé, sport, économat. On peut parler d'une sociabilité cheminote.

En 1938, (nationalisation des chemins de fer) le site de Mézidon fait partie de la région Ouest SNCF, arrondissement de Caen. Mais les activités se modifient : les ateliers ne réparent plus que des wagons plats utilisés pour le transport des cailloux et les lignes secondaires sont fermées au trafic de voyageurs. Le

La gare de Mézidon-Canon après les bombardements de 1944. Coll. part.



trafic marchandises est maintenu, comme, les navettes vers Caen, Lisieux et Argentan. A la veille de la guerre, les ateliers procèdent à la fabrication intensive de caisses de fusées, puis ils servent d'entrepôt pour les machines outils de la S.N.C.F.

L'Occupation et la Libération sont lourdes de conséquences : les occupants réquisitionnent 29 machines de type 140-A neuves et les remplacent par des engins vétustes. Mais l'enjeu de Mézidon est tel que la gare et la ville subissent d'abord des mitraillages incessants puis 41 bombardements qui rendent la gare inexploitable à la Libération effective de la ville le 15 août 1944. Les ateliers pillés par les Allemands, pour les besoins du front, sont détruits à 75%, quant aux installations annexes elles sont pulvérisées. Le potentiel d'activité est réduit de 50%. Les voies principales sont coupées et les wagons ne sont plus que des amoncellements (678 wagons avariés et 220 déraillés).

Dès septembre pourtant le travail reprend : retour des ouvriers qui s'attellent au déblaiement des voies et des différentes installations. Grâce à un effort remarquable, la circulation peut être rétablie, dès octobre 1944. On installe des baraquements provisoires et après six mois de travail précaire et rude, car sans machines, les ateliers sont à nouveau électrifiés. Cependant, leur utilisation et leur fonctionnement sont modifiés et leur surface réduite alors que le dépôt des locomotives est reconstruit à l'identique. Parallèlement, des nouveaux logements sont construits pour les cheminots à Mézidon et en 1951, on peut considérer que la gare, le triage et les ateliers sont en état. L'arrivée de matériel américain, en particulier les machines 141-R, participe à la reprise des activités. Ces puissantes machines sont équipées d'une vis sans fin (le stocker) qui assure le chargement du charbon dans le foyer ce qui réduit d'autant la peine des chauffeurs et permet des parcours journaliers considérables. Ces locomotives seront utilisées en tête des trains de marchandises au départ de Mézidon jusqu'en 1971. Les trains de voyageurs « grandes



lignes » sont tractés par des machines de vitesse : les Pacific 231 de Sotteville, d'Argentan ou de Caen. La gare de triage emploie alors près de 300 personnes.

Cependant les activités des ateliers sont très vite confrontés à des difficultés liées à la politique suivie par l'entreprise : la SNCF ne leur confie plus la réparation et l'entretien des wagons et la fermeture en juin 1950 du centre d'apprentissage est le signe avant-coureur d'une forte crise.

Commence alors la litanie des suppressions et des diminutions d'activités qui s'accompagnent de luttes souvent dures face à la disparition des emplois et à la nécessité d'aller ailleurs pour nombre de cheminots.

Certes, entre 1965 et 1967, la SNCF étudie un projet de turbotrain et les premiers ETG (élément à turbine à gaz) sont mis en service le 16 mars 1970 entre Paris et Caen. Le succès commercial est au rendez-vous et un service cadencé est inauguré à partir du 24 septembre. Un parc de 14 ETG basés à Caen permet d'assurer 15 allers et retours Paris-Caen dont 5 prolongés jusqu'à Cherbourg. Ce service ultra rapide sonne le glas de la plupart des arrêts à Mézidon. Fort du succès des turbo-trains, la SNCF met en service de nouvelles rames de grande capacité, les RTG. Ces rames remplaceront également les trains et les autorails sur la relation Caen-Tours qui desservira toujours Mézidon. Les turbo-trains circuleront sur la région jusqu'à l'électrification de Paris-Cherbourg en 1994. Ils termineront leur carrière sur Lyon-Clermont-Ferrand et Lyon-Bordeaux en 1999 et 2005.

Des modernisations sont aussi entreprises. En 1981, un poste de triage automatique est installé à la place de l'ancien système mécanique. En 1984, on refait la voie n°1 et le tunnel de la Motte sur la ligne de Paris-Caen. Les effectifs sont tombés à cette date à 83 agents nécessaires en service journalier et un effectif complet pour la gare de 130 agents.

Petit à petit la gare perd une partie de ses activités, comme la fermeture du dépôt avec

la fin de la traction à vapeur. La ligne vers Dives-Cabourg est définitivement abandonnée et défermée. Enfin, en 1990, l'activité du triage est fermée. Il constitue jusqu'à l'électrification, un lieu de stockage des wagons non utilisés.

L'électrification de la ligne Paris-Cherbourg est achevée en 1994, le dernier train de la grande ligne s'est arrêté à Mézidon le 24 septembre 1994.

Que reste-t-il aujourd'hui ?

Les lignes vers Paris, Cherbourg et Le Mans sont toujours en service. La gare est traversée tous les jours par des trains corail qui roulent à 200 km/h. L'avenir de la liaison vers Le Mans et Tours est menacé, bien que les trains viennent de subir une cure de jouvence grâce à la mise en service d'un nouveau matériel les AGC (automoteur de grande capacité) qui s'arrêtent toujours à Mézidon. Les liaisons avec Caen, Lisieux et Rouen ont été régionalisées et modernisées grâce au système des TER.

La gare délivre des billets. Il n'y a plus que 18 agents dont 6 pour l'équipement, c'est-à-dire la surveillance et l'entretien des voies. Une part du trafic qui transite par Mézidon est constituée par des trains de cailloux provenant de la carrière des Vignats, mais leur triage s'effectue désormais à Caen. Un espoir subsiste cependant grâce au développement de « Port 2000 » au Havre et au projet de construction d'un pont ferroviaire sur la Seine afin d'éviter la région rouennaise. Le projet envisage la remise en service du triage de Mézidon qui serait spécialisé dans le trafic des containers maritimes.

Quel que soit l'avenir, il reste que dans le paysage et dans l'esprit des hommes, le chemin de fer restera toujours présent à Mézidon-Canon.

Article écrit à partir du travail de Julien Suhard, des souvenirs de M. Mariette, des articles de Laurent Thomas, des coupures de presse conservées à la mairie de Canon, de documents SNCF. Relecture de Xavier Jacquet. La rédaction.