

Les trois vies successives d'un atelier ferroviaire du XIX^e siècle : Eveleigh (Sydney, Australie)

*The three successive lives of a railway workshop of the 19th Century: Eveleigh
(Sydney, Australia)*

Robert Lee

Traducteur : Marie-Françoise Sanconie



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1830>

DOI : 10.4000/rhcf.1830

Éditeur

Association pour l'histoire des chemins de fer

Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2003

Pagination : 561-584

ISBN : 0996-9403

ISSN : 0996-9403

Référence électronique

Robert Lee, « Les trois vies successives d'un atelier ferroviaire du XIX^e siècle : Eveleigh (Sydney, Australie) », *Revue d'histoire des chemins de fer* [En ligne], 28-29 | 2003, mis en ligne le 06 janvier 2015, consulté le 20 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/rhcf/1830> ; DOI : 10.4000/rhcf.1830

Les trois vies successives d'un atelier ferroviaire du XIX^e siècle : Eveleigh

(Sydney, Australie)

Traduit par Marie-Françoise Sanconie

La présente communication a pour objet les Ateliers d'Eveleigh à Sydney, en Australie, considérés à trois étapes de leur longue vie, à savoir : 1) leur origine comme lieu de maintenance dans les années 1880, 2) leur transformation en lieu de construction de locomotives puis leur réorganisation, en vue de leur adaptation aux pratiques modernes de gestion du travail utilisées dans les industries d'Amérique du Nord entre 1908 et 1920 et enfin 3) leur réhabilitation pour une variété d'utilisations, consécutive à leur fermeture en 1988. L'essentiel de cette communication portera sur la deuxième de ces trois phases, c'est-à-dire la période où les ateliers, établissement de maintenance d'une modeste entreprise coloniale, devinrent les grands ateliers d'une compagnie ferroviaire de taille moyenne, désormais intégrée dans une économie industrielle.

Les origines des Ateliers d'Eveleigh à l'époque coloniale

Jusqu'au milieu des années 1880, la réparation des locomotives s'effectuait dans l'espace trop étroit d'un atelier situé à l'intérieur des emprises ferroviaires de Sydney. Jusqu'à la fin des années 1870, la Société nationale des chemins de fer des Nouvelles-Galles du Sud (*New South Wales Government Railways*) était en effet une entreprise modeste et ses locomotives étaient encore relativement neuves, de sorte que cet atelier pauvrement équipé suffisait à répondre à ce qui était exigé de lui. Mais les années 1880 furent une période de croissance aussi bien pour la colonie que pour son chemin de fer, dont le trafic augmentait rapidement. Ainsi, dans la décennie 1878-1888, le kilométrage du réseau tripla, passant de 1 108 à 3 495 km, tandis que le trafic voyageurs quadruplait, passant de 3 705 510 à 14 881 604 unités, et que le tonnage des marchandises faisait plus que doubler, passant de 1 625 886 à 3 485 839 tonnes anglaises¹.

1- Eddy, Oliver and Fehon, *Appendix to NSWRR Report for 1888-9* Sydney, Imprimerie d'Etat, 1889, p. 19.

À la fin des années 1870, les ingénieurs dirigeants de la compagnie étaient assez préoccupés par l'inadéquation de cet espace pour exercer une forte pression sur le gouvernement pour que ce dernier investisse dans la création de nouveaux ateliers. La Compagnie des Nouvelles-Galles du Sud étant un réseau d'État, le choix du site devenait une question hautement politique. De nombreuses villes de province firent pression sur leurs députés pour que les ateliers soient construits dans leurs localités. Mais le personnel technique du chemin de fer était majoritairement favorable au site d'Eveleigh, qui n'était pas à plus d'un mile de la gare de Sydney. C'est sans doute à cause de son humidité – c'était un marais à basse altitude – que le site n'avait pas encore été exploité. Le gouvernement fut d'avis d'acheter le terrain de soixante-deux acres (vingt-cinq hectares), appelé le domaine Chisholm, pour 100 000 £, ce qui représentait à l'époque une très importante somme d'argent².

L'ingénieur en chef de la compagnie, John Whitton, ne fut pas chargé de la conception des nouveaux ateliers³. Ce fut l'œuvre de « l'ingénieur des lignes existantes », George Cowdery, qui choisit de les concevoir à une échelle imposante, bien que leur seule fonction fût alors l'entretien. Et ce fut effectivement un établissement imposant, de tous les points de vue, qui fut achevé en 1884. L'extravagance apparente des ateliers témoignait de la psychologie optimiste de ces années d'expansion. Cette prétendue extravagance fut beaucoup critiquée à l'époque par John Whitton (à tort comme on le verra plus tard) qui était plutôt conservateur.

Les nouveaux ateliers étaient divisés en deux par la ligne principale. Au Sud s'étendait le domaine de la locomotive à vapeur, comprenant les ateliers de réparation et les remises. Du côté nord, se trouvaient les bâtiments consacrés aux voitures et aux wagons, l'atelier de peinture, les magasins. Le bâtiment abritant l'atelier des locomotives dominait la partie sud de l'établissement. Cet ouvrage à seize travées contenait la chaudronnerie, les forges et le marteau-pilon à vapeur, ainsi qu'une fonderie de cuivre et de fer, une forge de cuivre et d'étain, des ateliers de réparation et de peinture des locomotives et tenders, l'atelier des roues, la menuiserie et un petit magasin.

2- Cet achat est mentionné dans les actes parlementaires de l'État : NSW Legislative Assembly, *Votes and Proceedings 1879-1880*, vol. 5, p. 173-181.

3- À propos de John Whitton voir : Robert Lee, *Colonial Engineer: John Whitton (1819-1898) and the building of Australia's railways*, Sydney, Sydney University of New South Wales Press, 2000.

L'établissement était équipé des toutes dernières machines-outils et de l'équipement de la meilleure qualité en provenance d'Angleterre. La plupart furent utilisés jusque dans les années 1980 et sont encore en place aujourd'hui. Les ateliers furent ouverts en 1885. En dépit de l'opinion de Whitton, il fallut les agrandir moins d'une décennie plus tard, comme nous le verrons plus loin.

Les remises, ou dépôt des locomotives de la compagnie, étaient situées à l'extrémité ouest de la moitié sud du site. Elles étaient construites dans un style qui explique les critiques de Whitton sur leur extravagance. Leurs vingt et une voies étaient réparties en trois travées comprenant chacune sept voies, et abritaient 126 locomotives de l'époque sous une couverture d'une surface totale de 2,1 acres (0,85 hectare). Une énorme charpente de fer et de verre couvrait chaque travée. Chacune d'entre elle mesurait 30,8 m de large et 13,7 m de haut. Les murs en pierres et en briques avaient été pourvus d'un décor soigné et d'ornements de style. Bref, son architecture correspondait davantage à une grande gare de voyageurs qu'à un garage pour machines. Malheureusement, c'est ce bâtiment, le plus spectaculaire d'Eveleigh, qui fut le seul grand ouvrage des ateliers à être démoli, un acte de vandalisme commis en 1966.

La travée la plus proche de la ligne principale fut démolie plus tôt, dans les années 1920, pour permettre la pose de voies supplémentaires pour la ligne principale et pour le tunnel d'Illawarra qui conduisait – et conduit toujours – les trains de la ligne d'Illawarra (ou de la Côte sud) provenant de la gare de Sydney sous les voies de banlieue. À cette époque, il y avait moins de locomotives stationnées à Eveleigh, et cela pour deux raisons : le trafic de banlieue avait été électrifié et le trafic de marchandises avait été déplacé hors de la ville en 1917 vers le nouveau site d'Enfield, alors la plus éloignée des banlieues à l'Ouest⁴. Un nouveau dépôt pour les locomotives de marchandises s'ouvrit à Enfield en 1917. À cause de ces changements, le rôle des dépôts d'Eveleigh fut réduit au service des locomotives tractant des trains de voyageurs sur des moyennes et des longues distances. C'était donc, jusqu'à sa fermeture, le dépôt ayant le plus de cachet, celui où l'on astiquait le plus le matériel, celui qui était titulaire des plus belles locomotives express, et également le plus performant de l'État en matière de maintenance du matériel roulant.

4- R. F. Wylie, « The Rise and Decline of Eveleigh Running Sheds », *Australian Railway Historical Society Bulletin*, vol. 13, n° 299 (septembre 1962).

La plus grande partie du terrain sur le côté nord de la ligne de chemin de fer était occupée par les magasins, par un atelier de peinture et de finition, par un atelier de réparation de voitures et de wagons qui comprenait lui-même un atelier de scierie, un ajustage, des tours et une forge. Le bureau de l'ingénieur en chef du Matériel se trouvait aussi de ce côté du site. La fonction Matériel était entièrement gérée depuis ce bureau, et c'était là que les locomotives et le matériel roulant du chemin de fer étaient conçus. À l'origine, des tunnels avaient été aménagés sous les lignes principales pour permettre le transport de pièces de part et d'autre des ateliers dans des chariots à quatre roues, qui pouvaient être dirigés par des plaques tournantes pour être amenés à pied d'œuvre d'un côté comme de l'autre des ateliers. Ces tunnels furent abandonnés dans les années 1920 lorsque les tunnels d'Illawara et ceux destinés aux locomotives furent construits sous les lignes principales, coupant leurs trajectoires. Malgré les divers changements intervenus durant le siècle que dura le fonctionnement des ateliers, le schéma fonctionnel de base établi dans les années 1880 n'a jamais été modifié et, dans une certaine mesure, il perdure toujours, de façon très atténuée.

Les ateliers d'Eveleigh employaient un grand nombre d'ouvriers et allaient jouer un rôle important dans la diffusion des savoir-faire techniques essentiels à l'industrialisation des Nouvelles-Galles du Sud. Des anciens apprentis d'Eveleigh ont essaimé vers des industries diverses où on les trouve encore. Dès les années 1880 jusqu'aux années 1950, aucun complexe industriel des Nouvelles-Galles du Sud ne pouvait rivaliser avec Eveleigh en matière d'équipement, d'échelle ou de professionnalisme. Un observateur déclarait récemment que :

En 1890-1891, environ deux mille cinq cents personnes travaillaient à Eveleigh, dans un contexte où la main-d'œuvre permanente des chemins de fer atteignait le chiffre de 11 827, et où la totalité du personnel représentait quatre et demi pour cent de tous les employés hommes des Nouvelles-Galles du Sud. Au début du *xx^e* siècle, dix pour cent de la main-d'œuvre ferroviaire étaient employés à Eveleigh et lorsqu'on ajouta la fabrication aux fonctions des ateliers en 1907, le nombre d'ouvriers passa à 3 270⁵.

5- Lucy Taksa, dans le site Internet qu'elle a consacré à Eveleigh à l'adresse : [www.http://fmpro.cedir.uow.edu.au/eveleigh/history/index.html](http://fmpro.cedir.uow.edu.au/eveleigh/history/index.html)

La métamorphose d'Eveleigh, 1901-1920

Vers la construction de locomotives sur place

Durant les vingt premières années de leur existence, les ateliers d'Eveleigh remplirent le rôle que Cowdery leur avait attribué en assurant l'entretien et les grandes révisions des locomotives et du matériel roulant. Les critiques de Whitton sur leur trop grande taille étaient manifestement mal fondées, car un nouvel édifice fut ajouté en 1898 au sud du bâtiment principal des ateliers : la « nouvelle halle de montage » qui, après avoir été encore agrandie en 1905, prit le nom de « grande halle de montage »⁶. Cependant, les changements de l'environnement politique modifièrent radicalement les priorités du début du vingtième siècle. Au début de l'année 1901, les colonies australiennes s'étaient fédérées pour former le Commonwealth australien. Les chemins de fer restaient sous la responsabilité des états (contrairement à l'Afrique du Sud, où ils furent transférés des provinces à l'Union), mais cela ne signifiait pas pour autant que la politique ferroviaire ne serait pas modifiée. C'était particulièrement vrai dans les Nouvelles-Galles du Sud qui, en tant que colonie, avaient suivi les règles du libre-échange. Or la constitution de la fédération permettait de faire du protectionnisme un principe de politique nationale. Cela eut des conséquences considérables pour les directions techniques des chemins de fer du gouvernement australien, et surtout pour la Société nationale des chemins de fer des Nouvelles-Galles du Sud. Jusqu'à la constitution de l'Australie en fédération, cette compagnie dépendait de l'importation de locomotives, en accord avec la politique de libre-échange de la colonie. Elle n'en avait construit qu'une poignée dans ses propres ateliers pendant les cinquante premières années de son existence (neuf, pour être précis, dont quatre avaient été terminées dans les ateliers après que le constructeur local eut fait faillite). Après 1901, cependant, il fut de moins en moins possible de ne pas envisager la fabrication locale car le protectionnisme devenait la règle sociale et politique du Commonwealth nouvellement créé.

La question des commandes de locomotives devint un enjeu politique très important. Les Nouvelles-Galles du Sud, comme les petits États tels que la Tasmanie et l'Australie de l'Ouest, incapables de financer une industrie mécanique lourde, préféraient commander des locomotives à la Grande-Bretagne (et occasionnellement aux États-Unis). Les autres colonies, surtout celle de Victoria, comptaient sur le marché ferroviaire

6- Robert Milliken, « Heat and Sparks: Glory Days and Eveleigh » in David Moore (sous la dir. de), *The Eveleigh Railway Workshops*, Sydney, Caroline Simpson, 1994, p. 25.

pour développer leurs industries locales, protégées par des droits de douane très élevés. Cette politique était celle de Victoria depuis la fin des années 1870. Les principes de libre-échange résistèrent encore dans les Nouvelles-Galles du Sud, mais ils finirent par être vaincus. En 1904, une commission royale conclut en faveur de la faisabilité, tant pour les entrepreneurs privés que pour les ateliers ferroviaires d'Eveleigh, de construire des locomotives dans les Nouvelles-Galles du Sud. L'ingénieur en chef du Matériel de la compagnie, William Thow, s'y opposa catégoriquement, déclarant que les ateliers étaient totalement pris par l'entretien et les transformations, et que l'estimation des coûts de construction locale établie par la Commission royale était beaucoup trop basse.

Les industriels et les syndicats de l'industrie métallurgique de Sydney décidèrent de constituer des groupes de pression pour obliger le gouvernement à mettre en application les conclusions de la commission royale. Le Premier ministre Joseph Hector Carruthers (1856-1932) avait été un ardent partisan du libre-échange durant toute sa vie politique. Lorsqu'il entra au Parlement des Nouvelles-Galles du Sud comme député de Canterbury en 1887, son programme prônait déjà le « libre échange pur et simple ». De plus, il savait que les trois « commissaires du chemin de fer » (les administrateurs du réseau d'État), qui étaient pourtant rarement d'accord, ainsi que leur ingénieur en chef du Matériel, étaient tous en faveur d'un produit d'importation, meilleur marché et, ils en étaient certains, de meilleure qualité⁷.

Il était donc fort improbable que Carruthers introduisît la fabrication de locomotives dans les Nouvelles-Galles-du-Sud, encore moins s'il s'agissait d'une fabrication réalisée en partie par les ateliers nationaux, dominés par des syndicalistes pour leur grande majorité catholiques irlandais. Cependant il faut croire que le destin était contre lui, car Carruthers fut incapable de résister à la forte pression des entrepreneurs locaux comme des syndicats demandant la construction locale des locomotives. Ce processus fut avalisé par une motion votée par le Conseil législatif en octobre 1905, qui approuvait un contrat portant sur la construction de trente locomotives de type P, et trente de type T « à l'intérieur de l'État »⁸. Il s'agissait des locomotives standards de la Société nationale des chemins de fer des Nouvelles-Galles du Sud pour les trains de voyageurs et de marchandises, conçues par William

7- *Australian Dictionary of Biography*, tome 7, 1891-1939, p. 574-578.

8- Le tournant qui a conduit à la construction de locomotives sur place est mis en perspective dans : David Burke, *Man of Steam: E E Lucy – a gentleman engineer in the great days of the iron horse*, Mosman, Iron Horse Press, 1986, p. 30-39.

Thow en collaboration les bureaux d'études du constructeur Beyer, Peacock et Cie à Manchester. Depuis les années 1860, Beyer-Peacock avait construit la plupart des locomotives de la Société nationale des chemins de fer des Nouvelles-Galles du Sud et avait également joué un rôle important dans la conception des machines.

Il fallut relativement longtemps pour passer de la période où l'on importa des locomotives à celle où elles furent produites sur place. Cela était essentiellement dû au bond énorme du trafic et à la croissance du chiffre d'affaires entre 1901 et 1914. Ce furent des années prospères, et l'on peut dire que la Société nationale des chemins de fer des Nouvelles-Galles du Sud « fit ses classes » durant cette période, car les deux pratiques allaient de pair : la livraison de locomotives importées et la fabrication locale de locomotives. Quasiment toutes ces machines correspondaient aux trois conceptions standard des types P, T et S (les locomotives tendérisées pour les trains de banlieue), élaborées par Thow et par Beyer-Peacock.

Malgré les réserves de Thow, Eveleigh se préparait toutefois à devenir un lieu consacré à la construction de locomotives. Une nouvelle halle (le dernier bâtiment ajouté au complexe) fut construite spécialement à cet effet et terminée en 1908. On l'appelait « la nouvelle halle des locomotives » et elle était (elle l'est encore) située à l'extrémité est du site, derrière le bureau du directeur des ateliers, adjacente à la gare de Redfern. Eveleigh sortit sa machine n° 1, type P, n° 84 (plus tard numérotée 3300, la centième de la série) en août 1908. C'était un début tellement symbolique qu'on en oublia les neuf locomotives construites dans les Ateliers de la compagnie au XIX^e siècle et qu'on affecta ce n° 1 au type P. En 1911, 25 locomotives P avaient été construites aux Ateliers d'Eveleigh, ainsi que deux séries de locomotives tendérisées de type S, puis trente en 1911-1912 et vingt de plus en 1916-1917. Ce sont finalement 150 locomotives qui furent construites à Eveleigh entre 1908 et 1925.

Mais les constructeurs locaux avaient encore de la concurrence, car Beyer-Peacock continuait à construire des locomotives des trois types. Les commandes des Nouvelles-Galles-du-Sud étaient même cruciales pour soutenir la bonne marche de Beyer-Peacock durant ces années-là, car ses marchés habituels aux Pays-Bas et au Japon se tarissaient, le Japon s'industrialisait et les Hollandais se tournaient de plus en plus vers les constructeurs allemands meilleur marché. En fait, la Société nationale des chemins des fer des Nouvelles-Galles du Sud commanda davantage de locomotives à Beyer-Peacock que tous ses autres clients. En 1905, la demande était si pressante que vingt locomotives de type P

furent même commandées à Philadelphie, aux ateliers Baldwin, dont les ingénieurs et les ouvriers ont dû être très étonnés de construire une machine d'un modèle si britannique. La série finale de 72 locomotives de type T fut construite à Glasgow par North British entre 1912 et 1916.

Les conceptions techniques traditionnelles des machines pouvaient donc se perpétuer et c'est ce qui se passa pendant plus d'une décennie, durant laquelle les modèles Beyer-Peacock furent reproduits en Australie (et aussi à Philadelphie et à Glasgow). Le problème était que la technologie ferroviaire évoluait rapidement. Dépendre d'une conception éprouvée signifiait perpétuer des modèles conservateurs, voire démodés. En 1910, la Société nationale des chemins des fer des Nouvelles-Galles du Sud ne pouvait pas continuer à débiter les modèles des années 1890, même si tout le monde s'accordait à les trouver excellents.

La solution fut de concevoir et de fabriquer à Eveleigh de nouveaux types de locomotives pour la traction des trains de voyageurs. Le premier de ces nouveaux modèles donna naissance à cinq exemplaires de la série N, une machine plutôt médiocre, construite selon les plans de Thow en 1909 et 1910. Il y eut ensuite 35 machines de la série NN, qui eut beaucoup plus de succès et était vraiment plus impressionnante. Le modèle avait été conçu par le successeur de Thow, E. E. Lucy, qui avait auparavant dirigé les ateliers Wolverhampton sur le Great Western Railway, en Angleterre. La première locomotive NN fut mise en exploitation le 4 août 1914, le jour où l'Empire britannique entra dans la Grande Guerre.

Grande guerre et Grande Grève (1917)

La Première Guerre mondiale divisa en profondeur la société australienne et ces divisions causèrent des blessures plus profondes aux ateliers d'Eveleigh que nulle part ailleurs. Ces conflits s'accrochèrent pendant la terrible année 1916, quand les combats sur le front de l'Ouest semblèrent dégénérer en massacres sans but apparent. Deux grands sujets opposèrent les ouvriers entre eux et créèrent des dissensions avec leur encadrement : le soulèvement de Pâques 1916 en Irlande et les campagnes menées la même année pour faire adopter, en vain, la conscription en Australie. Les campagnes pour la conscription divisèrent le Parti travailliste, qui avait bénéficié du soutien électoral de la plupart des ouvriers du chemin de fer. La majorité des ouvriers d'Eveleigh étaient des catholiques d'origine irlandaise, et les événements de Pâques 1916 à Dublin diminuèrent leur loyauté envers l'Empire britannique. Ils perdirent également leurs illusions envers les dirigeants politiques du

Parti travailliste, dont la plupart avaient rejoint le camp des partisans de la conscription. Le chef de l'État, Holman, et le Premier ministre du Commonwealth, Hughes (qui avait été à la tête de gouvernements travaillistes) quittèrent le Parti travailliste en 1916 pour diriger des gouvernements soutenus par leurs anciens opposants politiques conservateurs. Or l'enthousiasme pour la guerre diminuait au fur et à mesure que les massacres continuaient. Le sectarisme devint plus virulent lorsque les Australiens catholiques (dont la plupart étaient d'origine irlandaise) s'opposèrent à la conscription et remirent ouvertement en question la valeur morale de la guerre. Pendant que le Parti travailliste se déchirait ainsi, les groupes d'ouvriers plus radicaux devinrent plus populaires, se rapprochant d'abord de l'organisation américaine interlope, les *Industrial Workers of the World*, IWW ou « Wobblies » (les ouvriers de l'industrie dans le monde) et plus tard, dans les années 1920, du Parti communiste.

C'est dans ce lourd contexte social que s'ajouta un véritable grief industriel : l'introduction par l'administrateur général James Fraser du système de fiches de pointage mis au point par Taylor, un système très répandu aux États-Unis. Il y avait déjà eu un ralentissement intentionnel à Eveleigh, comme à Randwick en 1917, en partie provoqué par les sympathisants des IWW⁹. De nombreux ouvriers étaient réceptifs à la cause des IWW parce qu'ils avaient été déçus par le Parti travailliste, par l'Empire britannique après la Révolte irlandaise, par les objectifs de la guerre où leurs compagnons tombaient comme des mouches, bref par le monde en général. Ils considéraient avec raison le système de Taylor comme une tentative d'accélération de la production. En 1916, le précédent gouvernement travailliste avait empêché les administrateurs d'introduire les fiches de pointage de Taylor. Maintenant, avec ce gouvernement miné par un conflit intérieur, Fraser était libre de faire ce que bon lui semblait, et il introduisit les fiches de pointage de Taylor aux Ateliers de Tramways de Randwick le 17 juillet 1917.

Du point de vue de la direction des chemins de fer, le ralentissement du travail signifiait que le système de pointage était justifié, mais le moment n'aurait pas pu être plus mal choisi pour l'introduire étant donné l'état psychologique du pays. Le gouvernement ayant refusé de renoncer aux fiches de pointage, la grande grève commença le 2 août. Elle devint bientôt une grève générale et, tandis que les passions s'exaltaient, les ouvriers non syndiqués – essentiellement des fils de fermiers

9- Ce freinage est reconnu par le compte rendu favorable au parti travailliste que donne de cette histoire Brian McKinlay, *Australian Labor History in Documents*, tome 1, *The Trade Union Movement*, Melbourne, Collins Dove, 1990, p. 106.

et de commerçants – vinrent remplacer les grévistes à leurs postes. Les deux camps reconnaissaient que les fiches de pointage de Taylor étaient, selon les termes du Premier ministre Hughes, « seulement un prétexte ». Pour Hughes, l'ancien dirigeant travailliste, « il s'agissait d'une révolte plutôt que d'une grève »¹⁰. Parmi les ouvriers qui partageaient cette opinion, un certain E. J. Cavanagh fut assez téméraire pour dire que « la guerre que nous sommes en train de mener est la guerre de la classe supérieure. Nous appartenant à la classe ouvrière, et nous sommes pour notre classe, nous ne nous battons que pour elle »¹¹. L'opinion d'un de ces grévistes, plus typique encore, et moins extrême, fut exprimée dans leur journal, *The Striker* [Le Gréviste] : selon cet ouvrier, « aucun homme sain d'esprit » ne pensait que le vrai problème venait des fiches de pointage. Le problème était que le gouvernement voulait « diviser le syndicalisme et provoquer une réduction généralisée des salaires, instaurer des horaires de travail plus long et des conditions de travail plus dégradantes »¹².

La grève étant devenue générale, Fraser fit tout ce qu'il put pour apaiser les esprits, et rencontra même les grévistes pour tenter de les convaincre de reprendre le travail. Ses efforts furent souvent couronnés de succès. Mais le gouvernement comme les sympathisants des IWW voulaient en découdre. En fait, le but du gouvernement était d'écarter la main-d'œuvre syndiquée, et celui des IWW de créer une révolution. Le problème était aussi que beaucoup d'ouvriers militants avaient atteint un état psychologique qui rendait impensable pour eux de reprendre le travail dans les conditions proposées par Fraser, c'est-à-dire sans représailles mais à condition d'accepter les fiches de pointage. Fraser était suffisamment humain envers ses employés pour sortir de l'aventure sans trop se faire haïr. Il n'en était pas de même pour les anciens dirigeants travaillistes, Holman et Hughes.

Malgré le soutien massif des ouvriers – presque tous les salariés d'Eveleigh firent grève au moins pendant les deux ou trois premières semaines – la grève s'affaiblissait au fur et à mesure que les semaines passaient et que la faim et les expulsions s'abattaient sur la banlieue ferroviaire. Les syndicalistes furent radiés et les grévistes renvoyés. Les grévistes qui avaient tenu le plus longtemps furent finalement réembauchés mais ils perdirent leur ancienneté. Parmi les victimes de la

10- *The Age*, septembre 1917, cité *ibid*.

11- *Sydney Morning Herald*, 1^{er} septembre 1917.

12- *The Striker*, 13 août 1917, cite par McKinlay, *Australian Labor History*, *op. cit.*, p. 108.

grève, il y avait le chauffeur de la locomotive *Bathurst*, Ben Chifley, qui devint d'abord organisateur syndicaliste, puis s'engagea dans la politique. Trente ans plus tard, cela lui valut le titre de Premier ministre. La grève dura 82 jours et on a évalué à soixante-dix mille, soit quatorze pour cent de la main-d'œuvre nationale, le nombre d'ouvriers qui firent au moins une partie de cette grève¹³, dont l'échec est surtout dû au fait que les fiches de pointage n'avaient pas été son seul point de départ. De nombreux ouvriers avaient soutenu l'effort de guerre tout en souhaitant participer à une grève courte sur une question industrielle précise, et ils avaient renâclé à poursuivre lorsque leur mouvement prit une connotation politique plus large. Cet état d'esprit était celui de nombreux organisateurs syndicalistes, qui furent parfois parmi les participants les moins enthousiastes. Selon un historien du mouvement social, « la grève fut spontanée, mal organisée et surtout dirigée par la base. C'était une conséquence du mécontentement de la classe ouvrière et des déceptions résultant de la guerre dans le pays »¹⁴. La Grande Grève fit beaucoup de victimes, mais les plus touchés furent ceux qui refusèrent le plus longtemps de retravailler (on les appelait les « lis blancs »), et leurs familles. En tout cas, tous ceux qui y avaient été impliqués perdirent leurs illusions. La grève aggrava les déchirures de la société australienne, surtout à Sydney, d'autant que, par malheur, elle éclata à la fin d'une période de prospérité où les divisions s'étaient atténuées. Elle renforça le sectarisme acharné qui caractérisait la vie à Sydney entre les deux guerres. En effet, même si les gens n'étaient pas particulièrement pieux, ils avaient néanmoins tendance à revendiquer de façon militante leur identité catholique ou protestante. La répression brutale de la grève, suivie peu après par la Révolution bolchevique en Russie, fut un facteur expliquant que les ouvriers se sont alors intéressés aux idées du communisme. Beaucoup devinrent communistes parce qu'ils se sentaient abandonnés par des dirigeants syndicaux qui avaient accepté la défaite, et totalement trahis par les politiciens du Parti travailliste qui avaient cédé aux conservateurs sur la question de la conscription. Cela allait évidemment accentuer le conflit au sein du mouvement travailliste entre, d'une part, les syndicalistes pragmatiques et les politiciens réformistes du Parti et, d'autre part, les communistes révolutionnaires (ou du moins pseudo révolutionnaires).

13- Mark Hearn, *Working Lives: A History of the Australian Railways Union (NSW Branch)*, Hale & Iremonger, Sydney, 1990, p. 29. Voir son site Internet sur la biographie des militants : www.econ.usyd.edu.au/wos/workinglives/

14- Frank Farrell, *International Socialism and Australian Labour: the Left in Australia 1919-1939*, Sydney, Hale and Iremonger, 1981, p. 24.

L'arrêt de construction de locomotives à Eveleigh fut une autre conséquence de la grève, et elle n'avait sans doute pas été attendue. La grève à elle seule, en effet, ne suffit pas à expliquer que l'on mit fin à une activité de construction que l'on venait d'organiser, mais elle fut un facteur déterminant. Il faut savoir que les demandes de révision dans les ateliers, et les intérêts des compagnies d'ingénierie privées, jouèrent également un rôle dans l'éloignement de la construction de locomotives en 1917. Entre août 1908 et juillet 1917, Eveleigh avait construit 135 locomotives pour la Société nationale des chemins de fer de Nouvelles-Galles du Sud, ce qui représentait une moyenne de quinze machines par an, ou une toutes les trois semaines. En 1916 et 1917, les ateliers construisirent une série de cinq locomotives de type NN et la série finale de vingt locomotives tendérisées de type S pour les trains de banlieue¹⁵. Il fallut six ans pour que Eveleigh recommence à construire des locomotives, et seulement pour la fin de la série des NN – soit cinq unités. Dix autres machines seulement furent construites pendant les années 1920 (les premières machines modèle 36), et durant les années 1930 rien ne sortit des ateliers. Après la Grande Grève de 1917, la construction de locomotives n'a repris à Eveleigh, de façon systématique et sérieuse, qu'en 1945. Pour que les ateliers revivent, il avait donc fallu une génération entière, une crise économique et une autre guerre mondiale, si grand fut l'impact destructeur de la Grande Grève.

Harold Young et la modernisation d'Eveleigh, 1919-1920

À la suite de la Grande Grève, le moral des ouvriers des ateliers baissa. Les hommes étaient maussades et divisés, l'encadrement désarmé et désorienté car Eveleigh était le lieu où la grève avait pris naissance, du moins dans le domaine des chemins de fer, et s'était terminée sans triomphe. Un jeune ingénieur écossais du bureau des dessinateurs de la compagnie, Harold Young, saisit l'occasion pour se faire sa place. Il alla trouver l'ingénieur en chef du Matériel, Lucy, et lui dit qu'il souhaitait réorganiser les ateliers d'Eveleigh. C'était une proposition très présomptueuse de la part d'un jeune homme de 32 ans,

15- Ce dernier type portait en service le matricule 1073, qui devint en 1924 3145. Le type NN portait le n° 1318, renuméroté 3530. Les 135 locomotives d'Eveleigh ont compris en tout 20 exemplaires de type P, 5 de type N, 30 de type NN, 50 de type S et 30 de type TF. Les numéros de séries et le nombre des machines construites présente une différence de 7 unités, parce que les numéros de construction 26 à 32 ne furent attribués à aucune machine ; sans doute Lucy laissa-t-il ces numéros « en blanc » pour rappeler les locomotives construites par les Ateliers au siècle précédent, encore qu'elles aient été au nombre de 9 et non de 7. La source de ces détails est constituée par l'ouvrage de référence de Forsyth, *Steam Locomotive Data*.

d'autant qu'il n'avait pas encore travaillé dans des ateliers depuis son arrivée à Sydney en 1912. Lucy fit part à James Fraser de l'offre de Young et les deux hommes eurent un entretien avec lui, dans ce que Young décrivit cinquante ans plus tard comme un « pénible examen oral ». Curieusement, ils acceptèrent sa proposition mais en le prévenant qu'il ne devait pas s'attendre à décrocher tout de suite un poste de cadre dirigeant. Il fut nommé contremaître en chef pendant quelques mois avant de devenir chef adjoint des ateliers en octobre 1918¹⁶.

Il dut faire bonne impression au poste de directeur adjoint des ateliers de locomotives à Eveleigh puisque à peine un an après le début de ses fonctions, il fut désigné pour effectuer un voyage aux États-Unis et au Canada, afin d'étudier l'exploitation des chemins de fer en général et le fonctionnement des ateliers ferroviaires en particulier. Young resta en Amérique du Nord de juillet à novembre 1919, zigzaguant dans l'immense continent en train. Son itinéraire fut organisé par l'*American Railway Association*. Nouvellement créé, cet organisme regroupait tous les réseaux d'Amérique du Nord et établissait les normes techniques et les protocoles pour l'échange et l'entretien du matériel roulant au niveau national¹⁷. Après avoir traversé l'Amérique de Los Angeles jusqu'à New York à la mi-juillet, il passa le reste du mois à Schenectady et à Albany. À la fin du mois de juillet, il était basé à New York et au début du mois d'août il visita Providence, Rhode Island et Newark. Le 8 août, il était à Philadelphie, puis passa le reste du mois en Pennsylvanie, visitant Altoona, Harrisburg et Scranton avant de voyager dans le Midwest. Son premier arrêt dans cette région fut Topeka au Kansas, où se trouvaient les ateliers Atchison, Topeka and Santa Fe. Une photographie le montre à bord de la cabine de la nouvelle 231 n° 3404 de Santa Fe, lors d'un essai dynamométrique entre La Plata et Kansas City, dans le Missouri. Il ne fait aucun doute que ce fut une aventure parmi d'autres dans son parcours de l'Amérique en chemin de fer.

16- Dossier officiel d'Harold Young, Railways Holdings, State Records Authority New South Wales (archives de l'état de Nouvelles-Galles-du-Sud).

17- L'*American Railway Association* fut constituée en 1918 et réunit différentes organisations professionnelles dont l'*American Master Car Builders' Association* (fondée en 1867) et l'*American Railway Master Mechanics Association*. Elle fut refondue en 1934 sous le nom d'*Association of American Railroads* quand un groupe supplémentaire d'associations professionnelles, en particulier celles qui concernaient l'encadrement et les métiers financiers des chemins de fer, fusionnèrent avec elle. Voir George H. Drury, *The Train-Watcher's Guide to North American Railroads* (2^e édition), Waukesha Wisconsin, Kalmbach, 1992, p. 36-37.

Pendant la plus grande partie du mois de septembre, Young fut présent à Chicago et dans la région, visitant divers ateliers, y compris les ateliers Beechgrove de la Compagnie Cleveland, Cincinnati, Chicago et Saint-Louis (souvent appelés les « Quatre grands » [*the Big Four*]), à Indianapolis, et les ateliers Rock Island dans la ville du même nom. Il se dirigea ensuite vers le Nord, s'arrêtant à Detroit pour voir rapidement où en était l'industrie automobile, notamment aux ateliers Ford, avant de se rendre au Canada où il visita les ateliers de la Canadian Pacific à Angus, et les ateliers de locomotives de Montréal. À la mi-octobre, il était de retour à New York et visita de nouveau Philadelphie avant de retourner au Canada, qu'il traversa en train avant de prendre le bateau à Vancouver au début du mois de novembre.

Pendant ces quatre mois, il visita douze grands ateliers de réparation sur onze réseaux différents, de Los Angeles à Montréal, quatre ateliers de construction de matériel ferroviaire, trois rotondes, ainsi que bien d'autres usines dans d'autres secteurs. Et ces secteurs englobaient des entreprises aussi diverses que l'arsenal du gouvernement à Watervliet, dans l'État de New York, la Bethlehem Steel à Harrisburg, en Pennsylvanie, la Nassau Smelting and Refining Company à New York, et l'usine de combustible pulvérisé de la Vancouver Sugar Refining Company. Ses autres visites, celles de la General Electric à Schenectady, dans l'État de New York, et de la Pyle National Company à Chicago concernaient davantage les applications ferroviaires.

Le premier atelier de fabrication qu'il visita fut la American Locomotive Company (ALCO) à Schenectady, où le célèbre dessinateur F. J. Cole le reçut du 16 au 24 juillet. Young explora les ateliers ALCO de fond en comble. Comme pendant ses autres visites, il ne pensait qu'à l'efficacité. Il examina en détail l'aménagement et l'organisation du temps de travail des ateliers, ainsi que les chiffres de la productivité. Partout où il allait, Young essayait toujours de déduire combien d'hommes il fallait pour produire ou réviser un nombre donné de locomotives par mois. Aux ateliers ALCO, il fut particulièrement impressionné par le dessin de Cole d'une locomotive de fret de type 141, dont il étudia en détail avec Cole la conception et les caractéristiques. Young s'efforça surtout de comprendre les problèmes d'équilibrage du poids d'une locomotive avec un stoker assurant le chargement du combustible, ce qui était alors une innovation récente n'ayant pas encore été mise en pratique en Australie¹⁸. Grâce à Young, les dessins de Cole devaient avoir une grande influence dans les années 1920 sur l'évolution

18- *Ibid.*

de la nouvelle génération de locomotives pour trains de marchandises au sein de la Société nationale des chemins de fer de Nouvelles-Galles du Sud.

Les Ateliers Baldwin Locomotive à Philadelphie, près d'Eddystone, furent parmi les autres usines de construction qui l'impressionnèrent. Il y passa une semaine entière du 11 au 19 août, et on lui présenta Sam Vaulcain, le redoutable président de Baldwin qui était à la tête des plus grands ateliers de locomotives du monde, alors au sommet de leur productivité. Comme toujours, les notes que prit Young lors de ses visites aux ateliers Baldwin montrent son obsession du détail et son aptitude à voir quels aspects de l'aménagement et de la gestion décidaient de la productivité. Là-bas, il lut (et recopia à la main !) le long rapport d'une visite que fit en Angleterre le vice-président et directeur de Baldwin¹⁹ où les deux hommes concluaient que le finissage britannique des locomotives était supérieur au leur et conseillaient l'adoption de certaines techniques britanniques.

La productivité et l'organisation rationnelle des ateliers de réparation des chemins de fer des États-Unis firent sur Young une profonde impression. Dans ses notes et dans ses rapports, il insistait sur ce qui lui était apparu comme étant la meilleure pratique de chacun des ateliers visités. Ainsi, aux ateliers ferroviaires de Santa Fe à Topeka, il fut impressionné par le système des *boni*, une variante du système de la fiche de pointage de Taylor dont l'introduction à Eveleigh avait fait l'objet de tant de controverses en 1917. Ce système présentait l'intérêt de fournir des suppléments de rémunération aux ouvriers dont la production dépassait des taux fixés à l'avance. Selon les dirigeants de Santa Fe, ce fonctionnement ne posait pas de problèmes et se révélait plus rentable que le paiement à la pièce selon un taux fixé (communément utilisé aux États-Unis mais vivement regretté, avec raison, par les syndicats) et que le paiement à l'heure. Aux ateliers de New York Central, à West Albany, Young s'intéressa au système de planification, permettant d'effectuer les grandes révisions des locomotives selon un programme quotidien uniforme, si bien que la progression du travail et la date de remise en service de la machine pouvaient être prévues. Aux ateliers Lackawanna de Scranton, il étudia le classement des révisions en catégories, depuis la catégorie 1 pour les réparations les plus lourdes incluant le retimbrage, jusqu'à la catégorie 5 pour les réparations légères et le tournage ou la remise en état des roues²⁰. Il répéta à plusieurs reprises dans ses notes

19- J. P. Sykes ; W. L. Simpson, « Report to Mr S. M. Vaulcain, President, on visit to foreign locomotive shops », 14 juillet 1919, HYP10.

20- Carnet de notes, États-Unis et Canada, 1919, HYP10.

que l'administration fédérale des chemins de fer en temps de guerre avait eu un effet délétère sur la productivité. Il donnait l'exemple des ateliers de la Compagnie de chemins de fer de Pennsylvanie à Altoona, où le système de travail aux pièces avait été remplacé par le travail à la journée, ce qui avait selon le directeur causé une chute de l'efficacité de soixante-dix pour cent des niveaux d'avant guerre. Il constata aussi avec regret que le système de suppléments de rémunération, populaire aussi bien auprès de la direction que des ouvriers, avait été « suspendu » par l'administration fédérale jusqu'à ce que la direction des chemins de fer soit rendue à ses propriétaires²¹.

À son retour à Sydney, Young écrivit un rapport de 45 pages sur les ateliers de réparation et de construction nord américains à l'intention de Lucy²². Les idées qu'il avait recueillies sur la conception des locomotives aux États-Unis devaient rester en sommeil, du moins officiellement, pendant quelques années encore. Mais son rapport servit de schéma directeur à la réforme d'Eveleigh, fondée sur les récentes pratiques américaines. Young y faisait douze recommandations spécifiques. Le modèle qu'il proposait était celui des ateliers Beechgrove des *Big Four* à Indianapolis, qu'il considérait comme les meilleurs de tous ceux qu'il avait vus. À Eveleigh, il conseillait d'augmenter de cinquante pour cent de plus que celui de l'atelier de montage, l'espace au sol consacré aux ateliers des machines et des chaudières, selon l'usage américain, afin d'améliorer la productivité. À cette période, la taille de l'atelier des machines d'Eveleigh représentait seulement 81 pour cent de l'atelier de montage et l'atelier des chaudières seulement 60 pour cent, alors que chacun aurait dû être 150 pour cent plus grand. Par conséquent, même si la halle de montage d'Eveleigh comptait plus de fosses que, par exemple, les ateliers de Beechgroove ou de New York Central à West Albany, la production d'Eveleigh était beaucoup moins importante.

Young n'a pas toujours critiqué Eveleigh dans ses comparaisons avec les ateliers américains. Il déclarait ainsi que « à mon avis, on obtient beaucoup moins de travail sur une chaudière américaine standard que sur nos chaudières ». Tout en reconnaissant les normes élevées de la fabrication des chaudières aux ateliers Juniata, en Pennsylvanie (près d'Altoona) et aux ateliers Baldwin, il déclarait que « partout la qualité du savoir-faire était inférieure à celle d'Eveleigh ». Il expliquait que les normes élevées des ateliers de Baldwin étaient dues à certaines techniques

21- *Ibid.*

22- H. Young, « Report to the Chief Mechanical Engineer on some American Railroad Shop Systems », 28 janvier 1920, HYP10.

britanniques de fabrication des chaudières, qu'il tenait à l'évidence pour supérieures à celles des Américains. Il pensait aussi que la finition des organes de roulement était insuffisante dans les ateliers américains. Il fut particulièrement impressionné par le plan de rendement de Santa-Fe, où les employés recevaient des suppléments de rémunération qui les récompensaient individuellement de leurs efforts. Pour Young, c'était un encouragement supplémentaire à utiliser la fiche de pointage de Taylor : ce système cessait d'être un grief pour devenir une aubaine proposée aux ouvriers efficaces, et il conseillait fortement de l'adopter. Il conseilla deux autres innovations majeures. En premier lieu, il recommanda d'introduire dans les ateliers une procédure de planification sur le modèle de New York Central à West Albany, afin que tout travail soit programmé. Ceci, pensait-il, empêcherait les retards de remise en service d'une locomotive quand une partie de sa réparation était différée, et rendrait l'exploitation de l'atelier plus prévisible. Il donnait un exemple de planification de 26 jours pour les révisions la catégorie 1. En second lieu, il conseillait d'adopter le système de classification des réparations utilisé aux ateliers Lackawanna à Scranton (et il fut effectivement adopté par l'administration fédérale des chemins de fer durant la durée de son existence). Enfin il incluait dans une annexe certaines réflexions sur la formation des apprentis, réflexions également glanées lors de ses visites à Stranton.

Lucy et Fraser furent impressionnés par le rapport de Young et furent d'accord pour mettre ses propositions à exécution. C'est ainsi que Young commença une carrière dans la filière Matériel qui allait le mener à la fonction d'ingénieur en chef du Matériel – le dernier du genre de l'âge de la vapeur – qu'il occupa de 1932 à 1951. De retour depuis peu des États-Unis, il avait maintenant l'occasion de mettre ses idées en œuvre et de tester sur une grande échelle sa foi dans la productivité. En 1919, les ateliers ferroviaires d'Eveleigh n'étaient peut-être pas les mieux organisés du monde, mais ils occupaient assurément un grand site, bien équipé où l'on pouvait obtenir sans problème, à condition de les justifier, des ressources supplémentaires. La Société nationale des chemins de fer des Nouvelles-Galles du Sud était une entreprise rentable et en expansion, et ses administrateurs de même que ses maîtres politiques tenaient à ce que ça dure. Les idées de Harold Young étaient exactement ce qu'ils attendaient. En 1920 et 1921, elles furent mises en application, telles qu'elles sont exprimées dans son rapport sur sa visite en Amérique du Nord. Eveleigh, comme toute la maintenance des locomotives dans les Nouvelles-Galles-du-Sud, fut transformé, mo-

demisé et américanisé. Sur bien des points, le schéma d'organisation des ateliers que Young établit en 1920 resta en place jusqu'aux dernières révisions des locomotives à vapeur, cinquante ans plus tard.

Deux de ses innovations furent probablement les plus importantes et certainement celles qui durèrent le plus longtemps. Il y avait d'une part les procédures élaborées de planification, inspirées par ce qu'il avait vu à New York Central, et d'autre part le système de classification des réparations de locomotives qu'il avait observé aux ateliers Lackawanna à Scranton, en Pennsylvanie. Le système de planification signifiant que le travail était organisé de façon plus rationnelle, un système élaboré d'identification des tâches fut mis en œuvre. Des employés de bureau et un responsable de la planification furent nommés pour superviser ce système. En 1927, le responsable de la planification était au troisième rang des cadres des ateliers, ce qui indique l'importance de son rôle dans le maintien de la productivité²³. Cela a eu pour conséquence de garantir que les locomotives en révision étaient remises en service aussi rapidement que possible, dans un délai prévisible au jour près. Les locomotives n'étaient plus gardées en attente dans les ateliers parce qu'une pièce n'avait pas encore été achevée. Le système de classification des révisions en catégories de 1 à 5 faisait partie de cette nouvelle gestion. Une fois de plus, la prévision et la standardisation des procédures faisaient loi, et une locomotive devait réaliser un kilométrage spécifique entre des révisions de diverses catégories. Ceci était conçu pour garantir une utilisation maximum des locomotives et pour veiller à ce qu'elles fassent l'objet d'un entretien adéquat et régulier assurant une exploitation efficace. Auparavant, les révisions étaient faites essentiellement selon les nécessités *ad hoc*, lorsque les défaillances devenaient évidentes.

La troisième innovation était le système de *boni* inspiré de celui de Santa Fe. Il fut également mis en place à ce moment-là mais les valeurs sociales australiennes lui ôtèrent l'efficacité que Young en attendait en termes de productivité. Ainsi en 1927, les consultants Julius, Poole et Gibson, nommés pour enquêter sur la productivité d'Eveleigh, trouvèrent que les domaines où le système de primes était appliqué, notamment dans les fonderies, étaient ceux où le niveau de productivité était le plus haut. Ils regrettaient, cependant, que seulement 17 pour cent des hommes soient concernés par ce système, et voulaient qu'il soit étendu aussi vite que possible. Ils estimaient que le système de *boni* avait

23- J. A. Barnes, « Some Notes on the development of Eveleigh's Middle Management », manuscrit, 2001, Papiers Barnes.

fait économiser 13 400 \$ à la Société nationale des chemins de fer des Nouvelles-Galles du Sud et avait parallèlement fait entrer 11 700 \$ dans les poches de ses employés. Il est cependant intéressant de noter dans leur rapport que le pourcentage d'hommes pouvant bénéficier du système de primes mais n'y participant pas était en augmentation²⁴. Les valeurs sociales étaient clairement différentes en Australie et aux États-Unis. En Australie, les hommes étaient nombreux à penser qu'il était déloyal envers leurs compagnons de travailler dur pour gagner davantage. De telles attitudes, quasiment incompréhensibles pour la première décennie du *xxi*^e siècle, étaient tout à fait communes jusqu'au milieu du *xx*^e siècle en Australie.

Les idées de Young sur l'organisation des ateliers, si elles étaient peu originales, furent innovantes pour les Nouvelles-Galles du Sud. Elles furent également appliquées sur une plus grande superficie qu'Eveleigh car, à cette époque, deux nouveaux ateliers furent planifiés pour faire face à l'augmentation massive du nombre de locomotives fonctionnant sur le réseau. Ces nouveaux ateliers se trouvaient à Cardiff, au sud de Newcastle, et ouvrirent en 1923, ainsi qu'à Chullora, alors à la périphérie ouest de Sydney, près du nouveau dépôt pour les locomotives à marchandises, et également près du triage d'Enfield. Cela représentait une importante décentralisation de la maintenance des locomotives, jusqu'ici concentrée à Eveleigh.

Les nouvelles structures d'encadrement d'Eveleigh eurent clairement pour effet d'augmenter la productivité, mais il restait de nombreux problèmes à résoudre. L'atmosphère pernicieuse de la grève de 1917 perdura au moins jusqu'en 1925, lorsque le premier gouvernement travailliste de Lang rétablit les grévistes à leur rang antérieur. Avant cela, les anciens mécaniciens de grade supérieur, qui avaient été licenciés pour avoir participé à la grève, pouvaient rouler sous les ordres de conducteurs qui avaient été leurs subalternes mais n'avaient pas fait grève aussi longtemps. Tom Hickey, un futur journaliste qui avait commencé à travailler comme laveur de locomotives débutant à Newcastle à la fin de 1917, raconta plus tard à quel point les relations personnelles étaient déplorables dans les dépôts de locomotives pendant ces années-là. En outre, la direction était consciente d'avoir remporté une victoire importante, et ne permettait pas aux ouvriers de l'oublier. La discipline y était plus rude à cette époque-là qu'avant 1917, ou qu'elle ne le fut par la suite²⁵.

24- *Ibid.*, p. 63-64.

25- Entretien avec Tom Hickey cité dans Mark Hearn, *Working Lives...*, *op. cit.*, p. 34.

Les nouvelles structures d'encadrement établies à Eveleigh au début des années 1920 perdurèrent pendant tout le reste de la vie de l'établissement. Cela était en parti dû à la continuité du rôle de Young dans la compagnie jusqu'à son départ à la retraite. Seulement quinze locomotives furent construites à Eveleigh dans les années 1920, et aucune dans les années 1930. Pendant la Deuxième Guerre mondiale, les ateliers participèrent peu à la production de guerre. Pourtant les nouveaux ateliers, à environ vingt kilomètres de Chullora, furent transformés pour construire des avions, des blindés et des obus. Les ateliers d'Eveleigh se concentrèrent sur le maintien de l'exploitation ferroviaire pendant la terrible période allant de 1942 à 1944, lorsque l'Australie fut la base principale d'où fut organisée la reconquête de l'Asie du Sud-Est par les Anglo-Américains. La construction de machines reprit pendant la dernière année de la guerre, et pendant les sept années qui suivirent Eveleigh construisit 15 exemplaires des superbes modèles 38 *Pacific* conçus par Young, et 11 unités du dernier modèle qu'il dessina, le modèle 58, machine à trois cylindres de type 241. Ces deux séries furent une façon appropriée de mettre fin à la période de conception et de fabrication de locomotives à vapeur à Eveleigh. Au début des années 1950, les pressions étaient tellement fortes sur l'industrie australienne que les deux dernières séries de locomotives à vapeur furent importées de chez Baldwin (les toutes dernières locomotives à vapeur à sortir des puissants ateliers Eddystone à Philadelphie) et de chez Beyer-Peacock. À ce moment cependant la fin de la traction à vapeur était proche et c'est en 1969 que les grandes révisions des locomotives à vapeur cessèrent à Eveleigh, même si les ateliers continuèrent d'appartenir à l'âge de la vapeur et que la plupart de leurs équipements furent actionnés par la vapeur jusqu'à la fermeture du site en 1988.

Une nouvelle vie pour de vieux ateliers, 1988-2002

Pendant les années 1970 et au début des années 1980, les Ateliers d'Eveleigh continuèrent à effectuer les révisions de machines Diesel et électriques, bien qu'ils n'aient pas vraiment été conçus à cet effet. La halle des chaudières et des tubes devint un atelier d'entretien pour locomotives Diesel. Les remises avaient été détruites en 1966, remplacées par une halle consacrée à l'entretien des voitures de voyageurs des trains climatisés. Cependant, jusqu'au dernier moment, deux locomotives à vapeur petites mais modernes (1950), équipées de grues, ont survécu dans les ateliers, où elles étaient utilisées pour les manœuvres et le levage.

Au milieu des années 1980, la première génération de locomotives Diesel fut retirée de la circulation. Les nouvelles machines Diesel nécessitaient des processus de révision très différents des précédents. L'échange des pièces et le circuit électrique signifiaient que des ateliers de l'époque de la vapeur comme ceux d'Eveleigh étaient complètement inadaptés à leurs révisions. De plus, les coûts environnementaux d'un atelier à vapeur au cœur d'une grande ville devenaient trop élevés. Du côté nord de la ligne, les ateliers de voitures de voyageurs étaient également obsolètes, car les dernières voitures en bois et en acier sans climatisation furent retirées de la circulation au début des années 1980. Les compétences de charpentier et de peintre de voitures n'étaient plus nécessaires à la maintenance d'un parc de voitures en acier inoxydable pour la plupart non peintes. Durant leurs dernières années d'existence, les ateliers de voitures de voyageurs continuèrent à entretenir les dernières automotrices électriques de la première génération circulant dans les banlieues de Sydney (datant de 1926), mais ces voitures furent elles aussi retirées de la circulation à la fin des années 1980. À bien des égards, Eveleigh ne survécut aussi longtemps qu'à cause de l'influence politique qu'exercèrent ses 3 000 ouvriers sur plusieurs gouvernements, dont la plupart furent travaillistes. En 1988, l'élection d'un gouvernement conservateur et néo-libéral, qui ne se sentait aucune obligation envers les travailleurs du rail, signifia la fermeture immédiate des ateliers.

Il restait néanmoins le problème de l'utilisation du site. Au moment de la fermeture, l'abandon dans lequel le site avait été laissé depuis trente ans avait permis de conserver les ateliers de l'âge de la vapeur dans leur état originel, ce qui en faisait un patrimoine remarquable. Une étude pour leur conservation fut commandée en 1984. Selon son auteur, Don Godden, Eveleigh était « l'un des plus beaux exemples de l'architecture industrielle de la fin de l'époque victorienne en Australie. Ils contiennent la plus belle collection au monde d'équipements de l'industrie mécanique moyenne représentatifs de leur catégorie et datant du début du ^{xx}^e siècle »²⁶. En 1986, le site fut inscrit à l'inventaire des bâtiments historiques (*Register of History Buildings*) par le *National Trust* australien.

La reconnaissance de la valeur historique d'Eveleigh signifiait qu'il n'était plus question, même pour un gouvernement néo-libéral décidé à rationaliser ses infrastructures, de démolir ce site ni de procéder à sa reconversion, et cela malgré l'importante valeur foncière qu'il avait maintenant acquise. On chercha longtemps des usages alternatifs pour

26- Cité par Milliken, « Heat and Sparks », p. 28.

sa réhabilitation. La plupart des bâtiments d'origine furent débarrassés de leur équipement au niveau du sol, et seuls les ponts roulants, dont la plupart avaient été construits par Craven Brothers à Manchester au milieu des années 1880, demeurèrent en place. Les équipements de très grande taille, comprenant la Davey Steam Press de 1 500 tonnes de 1925, furent aussi laissés en place à l'extrémité est de la halle (travées un et deux sur les seize existantes). Pendant quatre ans, le bâtiment fut utilisé le week-end comme marché couvert, remplaçant le marché qui se tenait auparavant dans ce qui avait été l'équivalent des Halles centrales, le Haymarket, dans le quartier chinois de Sydney. Le site traditionnel de Haymarket était en cours de réhabilitation, et si le projet préservait fort heureusement le marché originel, il se complétait par la construction, au-dessus, d'un complexe commercial (dans le style de ceux de Hong Kong ou de Singapour) et d'une tour résidentielle. Eveleigh assura l'intérim de Haymarket jusqu'à l'achèvement du projet.

La reconversion d'Eveleigh en marché n'était donc qu'un expédient temporaire. Un groupement d'intérêt économique réunissant les universités de Sydney ainsi que des promoteurs aménagea une partie du site pour en faire l'*Australian Technology Park*. La plus grande partie du bâtiment principal de 1884 et la totalité des bureaux des dirigeants de la « nouvelle halle des locomotives » de 1908 devinrent un centre pour les instituts universitaires de recherche et pour les entreprises privées de technologie de pointe (essentiellement informatiques). Les travées un et deux du bâtiment principal furent laissées à peu près dans leur état d'origine pour être un musée vivant, rappelant les fonctions originelles du site. Une petite entreprise de forge en est locataire et utilise une partie des équipements. Les travées trois à neuf et la travée seize sont devenues les bureaux, salles de cours, l'amphithéâtre et le café qui forment le cœur de l'*Australian Technology Park*, restructuré sur deux niveaux ; les travées dix à quinze sont restées vides au niveau du sol, tandis que ses machines sont restées en place. Ce vaste espace sert aux expositions et aux fêtes dansantes.

Les locataires de l'*Australian Technology Park* forment un groupe diversifié, typique de la nouvelle économie. Beaucoup sont des entreprises privées, d'autres des administrations. Pendant plus de sept ans, le locataire public le plus important a été le *Sydney Conservatorium of Music*, qui louait une partie des grandes salles pendant que son propre lieu d'origine (les anciennes étables de la Maison du Gouvernement (*Government House*) de 1816 étaient en cours de restauration. Cet arrangement prit fin en 2001, mais jusqu'à cette date, les jeunes musiciens furent les plus nombreux visiteurs du site.

La nouvelle halle des locomotives est devenue le Centre national de l'innovation et les bureaux des chefs des ateliers, le Centre d'affaires international. La cour qui les sépare a été pavée et redessinée par des paysagistes, mais trois voies restent en place. Sur l'une d'elle est exposée la dernière des machines utilisée à Eveleigh, une locomotive-grue de type 020 construite à Newcastle-upon-Tyne par les entreprises Robert Stephenson à la date tardive de 1950. Sur l'autre voie, une ancienne voiture électrique de banlieue de Sydney a été convertie en bureau mobile. Ces deux éléments ferroviaires sont des sculptures vivantes rappelant l'ancienne vocation du site. Sur la troisième voie circulent des locomotives et des voitures à voyageurs historiques les jours d'ouverture au public.

Les bâtiments les moins élégants au sud du site, dont les plus grands étaient la fonderie et la halle à marchandises, furent démolis pour laisser place à un parking, un stade, un immeuble de bureaux et un futur hôtel.

Certaines parties du site sont toujours utilisées pour l'exploitation ferroviaire. C'est le cas de toute l'extrémité ouest, où se trouvaient autrefois les remises. La ACDEP, qui avait remplacé les remises, a été transformée en un centre de service des trains de banlieues. La remise des locomotives Diesel, construite dans les années 1960 sur l'emplacement des ateliers des chaudières et des tubes, fut démolie et remplacée par un dépôt d'autorails Diesel. Ces utilisations sont appropriées, car il reste très peu de structures originelles à cette extrémité du site. La grande halle de montage de 1898-1905 fait fonction d'espace de transition entre l'*Australian Technology Park* et la partie ferroviaire du site. Elle appartient toujours à la Société des chemins de fer mais est louée à un groupement ferroviaire, le *Powerhouse Museum*, et à une association d'amateurs qui fait circuler des trains historiques quasiment tous les week-ends hors de Sydney. Là sont aujourd'hui remisées les deux *Pacifics* modèle 38 et les voitures qu'elles tractent sont réparées entre deux exploitations. C'est là aussi que sont remisées les voitures spéciales et les voitures vice-royales, construites pour les administrateurs des chemins de fer, les chefs d'État et les premiers ministres, les gouverneurs et les gouverneurs généraux. Elles ont été repeintes et leurs cuivres ont été astiqués, et elles sont fin prêtes à recevoir leurs prochains passagers pour leurs très rares sorties. La restauration des locomotives historiques a également lieu dans cette halle. En ce moment même, on y restaure une Beyer-Peacock P, type 230, de 1902, qui sera prête à reprendre du service en 2004.

Au nord des lignes principales, l'atelier des voitures n'a pas été restauré et attend une réhabilitation. Il est en partie loué par des compagnies théâtrales, qui l'utilisent comme entrepôt et y ont installé des bureaux. La partie restante sert d'entrepôt au *Powerhouse Museum*. Récemment, le musée envisage d'y mettre au point un projet ferroviaire, mais le financement n'a pas encore été complété. Le processus de reconversion des Ateliers d'Eveleigh est donc très long et n'a pas encore été achevé. Mais il est important de noter que tous les bâtiments historiques ont été conservés et que la plus grande partie de l'équipement industriel (et certainement toutes les machines les plus imposantes) a survécu, parfois en état de fonctionnement (comme l'atelier du forgeron) ou parfois transformé en sculptures dans les vastes bâtiments réaménagés.

Eveleigh continue donc d'assurer des fonctions variées qui témoignent d'une économie et d'une société modernes. C'est beaucoup plus que ce qu'on aurait pu espérer il y a vingt ans, quand tout paraissait en faveur d'une démolition. Leur survie marque le triomphe des valeurs du patrimoine et prouve à l'évidence que l'élaboration des nouvelles technologies de l'avenir peut s'inspirer des succès techniques du passé. Car la haute technologie de la nouvelle économie est maintenant le moteur de la fonction commerciale d'Eveleigh, tout comme ce fut l'industrialisation de la colonie en pleine croissance qui engendra Eveleigh il y a plus d'un siècle.
