



LA CREATION DES CONSTRUCTIONS ELECTRIQUES DE FRANCE : UN CONTEXTE FAVORABLE

En 1871, pour échapper à l'avance des armées prussiennes, le colonel Reffye replie le matériel des Ateliers de Meudon et l'installe à Tarbes, dans l'ancien magasin des tabacs. La guerre terminée, l'Arsenal, Atelier de construction de Tarbes désigné

sous le sigle d'ATS, éloigné d'une frontière vulnérable et progressivement bien relié par chemin de fer aux régions pourvoyeuses de matières premières, demeure dans la ville et devient la plus grosse entreprise industrielle du département. Dès 1875, il emploie 2 000 ouvriers. Le 1^{er} août 1914, le personnel de l'Arsenal atteint 2 437 personnes, tous services confondus.

Puis, avec la Grande Guerre, les noyaux industriels déjà existants se développent : l'Arsenal de Tarbes avec 16 000 personnes à la fin de l'année 1917 ou l'usine de Beyrède près de Sarrancolin. D'autres, véritables créations, répondent aux commandes du Service des poudres, responsable de la production des explosifs. A Pierrefitte, à proximité des installations hydroélectriques de Soulom créées par la Compagnie des chemins de fer du Midi, la Société norvégienne de l'azote voit le jour en 1915. Elle doit fournir l'acide nitrique nécessaire à la production de nitroglycérine. De la même façon, l'industrialisation du plateau de Lannemezan, grâce à la proximité d'équipements hydroélectriques et à l'existence de landes stériles et inoccupées, est directement liée à la production d'explosifs. Mais dès 1918, la nécessité d'une reconversion s'impose.

Si la masse des démobilisés revient aux travaux agricoles toujours avides de bras, le département connaît un véritable décollage industriel entre 1920 et 1922. Tirant profit de l'existence de nombreux sites favorisés par l'abondance des eaux, les Hautes-Pyrénées, sous l'impulsion de Jean-Raoul Paul, un polytechnicien Bordelais major de sa promotion, poursuivent un équipement hydroélectrique commencé avant-guerre. Après avoir fait carrière au sein de la Compagnie des chemins de fer du Midi dont il devient le directeur, Paul - « Monsieur Paul », dira-t-on avec respect -, reprend les travaux d'électrification interrompus pendant la guerre : l'aménagement des gaves, des nestes mais aussi de l'Adour est ainsi poursuivi. Il se prolongera jusqu'en 1932. Mais surtout, Paul estime que le développement de sa compagnie doit s'appuyer sur l'expansion économique de la région qu'il faut donc favoriser. D'une part, il consent de fortes réductions pour le transport des matières premières aux industriels qui décident de s'implanter localement et, d'autre part, il s'engage à leur passer d'importantes commandes pour équiper sa compagnie. Par cette politique audacieuse d'incitation, le « Président Paul » génère un véritable effet d'entraînement. Dès 1921, les Constructions électriques de France (CEF) créent à Séméac et Soues une usine produisant des locomotives. L'usine, qui emploie entre 1 500 et 1 800 personnes et dont le siège social se trouve à Paris, sort sa première locomotive en août 1922. Elle livrera une large gamme de produits, des fameuses locomotives BB et 2C2 à divers types de tramways. Les

Constructions métalliques des Pyrénées fabriquent à Ossun les pylônes nécessaires à l'électrification alors qu'à Bazet, l'établissement créé en 1921-1922 par la Compagnie générale d'électrocéramique fournit les indispensables isolateurs. En 1922, les établissements Soulé deviennent une société anonyme et se spécialisent dans la fabrication de wagons de voyageurs. Tout comme sa voisine, la Société Lorraine-Dietrich.

Tarbes qui participe à ce mouvement général voit l'implantation des Chaudronneries des Pyrénées qui fournissent des conduites forcées et les établissements Gache, devenus les Forges et ateliers des Pyrénées, tout en concevant, fabriquant et commercialisant largement la faucheuse estampillée FAP, reçoivent aussi la plupart de leurs commandes de la Compagnie du Midi : réparation de locomotives et de wagons, fourniture de matériel de voie ou de traction. Parallèlement, les travaux d'électrification de la ligne Toulouse-Bayonne progressent : menés à bien dès 1921 sur la section Pau-Montréjeau, ils sont terminés sur la section Toulouse-Dax en 1924.

Quant aux usines d'explosifs de Pierrefitte et de Lannemezan qui sont à peine achevées à la fin de la guerre, elles se lancent, en utilisant également l'énergie électrique, dans la production d'engrais. La première est reprise en 1925 par la Société des phosphates tunisiens et celle de Lannemezan est cédée par le Service des poudres à la Société des produits azotés (SPA).



José CUBERO