



L'équipe du service outillage vers 1960.

## Les ateliers de la voie et des bâtiments, rue Noël-Pons

**Les ateliers de la voie, rue Noël-Pons, faisaient partie des services techniques de la région Ouest de la SNCF. Ils étaient chargés de l'usinage et de la fabrication des appareils de voie, de leur maintenance et de leur stockage.**

Les ateliers de la voie et des bâtiments faisaient partie, avec les ateliers du matériel et de la traction de La Folie, des services techniques de la région Ouest de la SNCF. Installés sur un vaste périmètre compris entre la rue Noël-Pons (l'actuelle RN 314) et la rue du 11-Novembre-1918, les ateliers contribuaient à l'usinage, à la fabrication des appareils de voie, à leur maintenance et à leur stockage.

L'une des tâches attribuées au site consistait à réaliser des aiguillages. Il fallait en effet usiner, couper, cintrer, percer les rails, puis façonner les aiguillages et les assembler en identifiant chaque élément pour une pose ultérieure. La fabrication et la réparation des postes d'aiguillage s'ajoutaient à ces attributions. Dans l'atelier dit «de sabotage», car le travail était effectué à l'aide d'une machine appelée «saboteuse», les traverses en bois étaient entaillées pour permettre l'appui des rails.

Plusieurs ateliers étaient consacrés à la maintenance d'un matériel spécifique. Dans l'un, on entretenait les appareils de signalisation, dans l'autre on réparait les

grues. Dans le garage, les mécaniciens s'occupaient du parc automobile et des deux-roues des agents de la SNCF de la région Ouest. Ils réparaient les moteurs des tirefonneuses, c'est-à-dire des machines utilisées par les poseurs de voie pour visser et dévisser les tirefonds qui fixent les rails sur les traverses en bois. Un magasin de pièces détachées assurait l'approvisionnement de tous les ateliers. Les rails de grande longueur, les rails plus courts et les traverses étaient stockés dans trois hangars répartis sur le site.

### Une grue pour transporter les rails

L'un des bâtiments les plus imposants regroupait la menuiserie, la sous-station qui alimentait tous les secteurs en électricité, l'usinage (avec ses fraiseuses, tours, perceuses, presses pour la tôlerie), le secteur des machines-outils et les bureaux des contremaîtres. L'aménagement des traversées de passages à niveau et la fourniture du mobilier nécessaire aux bureaux étaient du ressort de la menuiserie. Pour transporter les rails jusqu'à l'atelier d'usinage, on se servait d'une grue qui les déposait sur des lorries, puis des manutentionnaires poussaient ces wagons plats à l'intérieur du bâtiment où des ponts roulants entraient en action,

“

La SNCF organisait chaque année un concours de suggestions présentées par les cheminots.

”

afin d'approvisionner les machines-outils. Enfin, le bâtiment administratif comprenait au rez-de-chaussée, le bureau du chef d'établissement, le secrétariat ainsi que l'infirmier, tandis qu'à l'étage étaient installés le bureau du personnel, le bureau d'études et le bureau d'organisation du travail.

Dans les années cinquante, le personnel s'élevait à près de six cents personnes. Soudeurs, forgerons, ajusteurs, fraiseurs, manutentionnaires, grutiers, menuisiers, mécaniciens, dessinateurs industriels, ingénieurs étaient indispensables pour accomplir toute tâche attribuée aux différentes structures du site. L'embauche pouvait se faire à partir de 18 ans, sans spécialisation. Après avoir été affecté dans différents

postes, il était possible de passer des essais professionnels, de suivre des cours par correspondance et de se présenter aux examens internes pour progresser dans la hiérarchie.

### La SNCF encourage la créativité de son personnel

C'est le parcours suivi par M. Guy, qui a travaillé de 1947 à 1969 aux ateliers de la voie (et dont le témoignage permet de rédiger cet article). Entré comme manutentionnaire, il commence par ranger sur des palettes toutes les pièces nécessaires au chantier «sabotage», puis il est affecté à la réparation des grues vapeur, où il apprend des notions de mécanique et d'hydraulique. Il est ensuite transféré en 1950 dans l'équipe outillage et entretien. Il y passe avec succès les essais professionnels, suit des cours par correspondance et réussit l'examen interne de chef d'équipe en 1964. Les travaux à accomplir sont très variés, car ils concernent aussi bien la réparation de machines (chariots Fenwick, machines-outils), l'exécution d'outillage spécifique (gabarits de découpe au chalumeau avec palpeur, calibres de contrôle pour des pièces d'usinage, etc.) que la fourniture de toutes les pièces possibles et imaginables commandées par les différents services. La SNCF encourage la créativité de son personnel. Elle organise chaque année un concours de suggestions présentées par des cheminots. En 1960, M. Huguin, contremaître aux ateliers de la voie, imagine un nouveau modèle de pelle pour soufflage court, réalisé avec le concours du service outillage, qui obtient le premier prix du concours régional Ouest. Suite à ce résultat, la fabrication en série de ce modèle est confiée au service qui a réalisé le prototype, ce qui valorise le travail de toute l'équipe et le rend particulièrement fier de cette réussite.

En 1969, la SNCF annonce la fermeture des ateliers de la voie. Le personnel est muté dans d'autres services. M. Guy travaille ensuite à l'atelier matériel et traction de La Folie. Le site est fermé le 1<sup>er</sup> janvier 1970. Les terrains des ateliers de la voie, loués à l'entreprise Margoline, sont alors affectés au stockage de vieux papiers. En 1991, la société Alcatel s'installe dans le bâtiment moderne qu'elle a fait construire. Puis en 2004, Rive Défense succède à Alcatel. Sur la partie du site la plus proche du pont des Fondrières, une centrale thermique au gaz, reliée à celle de Courbevoie, entre en fonctionnement en 2008 pour produire et distribuer de la chaleur au quartier de La Défense.



JEANNINE CORNAILLE  
SOCIÉTÉ D'HISTOIRE DE NANTERRE



Les ateliers de la voie, vus du pont des Fondrières, en 1982.



L'entrée des ateliers de la voie, rue Noël-Pons.