

# Les ateliers de La Folie

**Les ateliers de La Folie, dont l'accès se trouve rue Noël-Pons, ont été un des grands ateliers de réparation du matériel moteur et remorqué de la SNCF.**

L'histoire commence en 1909, lorsque l'administration des chemins de fer de l'État, qui vient de racheter la Compagnie de l'Ouest, élabore un vaste plan de travaux visant à améliorer les installations de la gare Saint-Lazare et à électrifier des lignes de la banlieue rive droite. Pour assurer le remisage et l'entretien du matériel, de vastes ate-

liers, pouvant recevoir quarante à cinquante automotrices, sont prévus à Nanterre et à La Garenne.

Dès le 21 décembre 1910, sans attendre le décret d'utilité publique, des terrains situés aux Bels Ébats, aux Fondrières et à la Grande Folie, sont achetés, et l'exécution de certains ouvrages commencée. En 1913, les ateliers de wagonnage de La Garenne sont ter-

minés et reliés à la ligne de Saint-Germain. En 1915, les ateliers de La Folie, sur le territoire de Nanterre, sont à leur tour achevés. Ces derniers comprennent les ateliers du service électrique et une remise pour automotrices. De 1916 à 1917, un contingent de prisonniers allemands est employé au remontage de wagons de l'Eastern Car Co., liée au gouvernement par un



**Façade des ateliers de wagonnage, avec structure en béton armé et briques.**

marché de mille wagons.

Après la guerre de 14-18, le groupe de La Folie peut enfin commencer à assurer l'entretien du matériel moteur électrique utilisé sur la banlieue rive droite du réseau de l'État. Malgré l'accroissement du parc, lié à l'électrification des lignes de Saint-Germain, de Versailles-Rive droite et d'Argenteuil, les ateliers de la Folie suffisent à cette tâche. Toutefois, en 1937, la mise en service des lignes 1500 volts, comme Paris-Le Mans, oblige le groupe de La Garenne à abandonner le wagonnage pour la réparation mécanique du matériel 1500 volts.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, les Allemands, qui occupent les ateliers, les minent et en détruisent une partie, dans la nuit du 25 au 26 août 1944.

Les bâtiments ayant été reconstruits, progressivement, les ateliers redeviennent le grand centre réparateur, spécialisé dans l'entretien du matériel moteur de la banlieue. L'établissement, connu pour sa



**Caisse posée sur des tréteaux (1988).**





remises, où on leur retire tous leurs aménagements intérieurs. Le dessous de chaque caisse va ensuite subir un lavage automatique. Ainsi nettoyée, la caisse entre dans la travée de levage, où elle est déconnectée de ses bogies\*, puis, de manière spectaculaire, soulevée au-dessus des autres caisses pour se poser à son poste sur des tréteaux. Dans la seconde travée, les bogies sont révisées et réparées.

Un autre bâtiment, à l'atmosphère plus feutrée, abrite la section des études techniques et celle d'électronique. En revanche, c'est sous un hall de dimensions imposantes qu'est installée la section «transformateurs», qui est équipée d'une étuve destinée à assécher les isolants et d'un tour à bobiner d'un mètre de haut et deux mètres de long, nécessaire au bobinage de groupes de transformateurs. Avec l'atelier d'Oulins, le secteur «bobinage traction» a le monopole du rembobinage des moteurs, des génératrices et alternateurs de tous les engins moteurs électriques et diesel-électriques de la SNCF. Un personnel expérimenté et spéciali-

sé y travaille. À côté du bobinage, les ateliers de menuiserie et de sellerie effectuent la fabrication et la réparation des sièges et des banquettes. Du côté de La Garenne, les locaux sont occupés par le centre de précision et par le centre de formation des apprentis, futurs agents de conduite ou d'entretien, qui regroupe 60 jeunes.

En 1988, la SNCF annonce la réorganisation du dispositif de maintenance et la fermeture du site de La Folie-La Garenne. Le nombre d'agents passe de 612 en 1988 à 216 en 1993. Le 1<sup>er</sup> janvier 1995, les ateliers sont fermés.



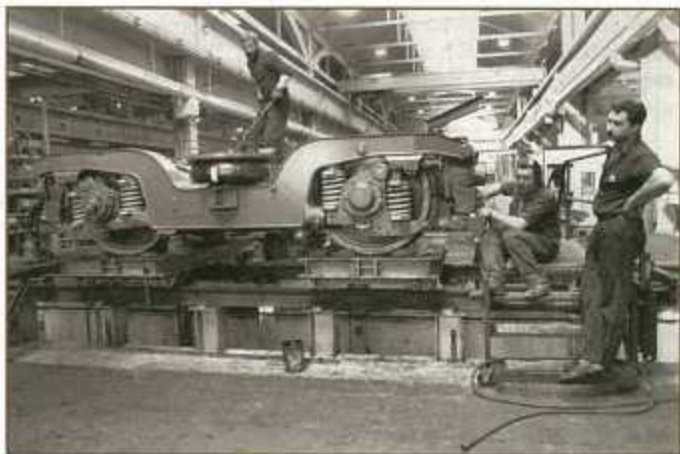
**Jeannine Cornaille**  
Société d'Histoire  
de Nanterre

\* *Bogie*: base de roulement sur laquelle est fixée la voiture ou le wagon.



spécialisation dans la réparation des bobinages de moteurs électriques, assure bien d'autres fonctions. Il approvisionne différents dépôts en éléments de rechange : essieux, moteurs de traction, compresseurs, ventilateurs. Il répare tout le matériel remorqué construit en acier inoxydable. Il traite les dynamos et les démarreurs des autorails ainsi que les turbos générateurs des machines à vapeur... Les tâches réalisées évoluent en même temps que les techniques. Dans les années 80, on y effectue également la réparation d'appareillages électroniques équipant divers matériels; tout l'approvisionnement des ateliers de production (les commandes, le stockage, la distribution) est informatisé.

En 1983, les effectifs se composent de 780 agents SNCF, auxquels s'ajoutent 60 apprentis en cours de formation, 130 agents de maîtrise et 630 agents d'exécution. À cette époque, les ateliers de réparation de La Folie constituent un véritable hôpital pour rames «blessées». Après les essais à l'arrivée, les rames sont désaccouplées et les caisses sont rentrées sous les



**Atelier de bogies (1988).**

## Erratum

Dans notre numéro de novembre dernier, nous écrivions que Jacqueline Fraysse fut la première femme élue députée de la circonscription de Nanterre-Suresnes en 1978, puis première femme sénatrice en 1986 et première femme maire de Nanterre en 1988. Un lecteur nous signale qu'elle fut aussi la première Nanterrienne élue conseillère régionale en 1981 (au suffrage universel indirect), puis réélue en 1986 (au suffrage universel direct).

**Chantier de bobinage (1988).**