

505LMhh/13

2521

(1940, 48,
1951, 53)

V.D.253 - Transfert à Corbeil de l'atelier magasin école de Villeneuve.

Ateliers de réparations de matériel roulant
de Villeneuve-St-Georges

- Remaniement et modernisation

	C.A.	20.11.40	41	V 5°)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		23.11.40		

- Reconstruction

	C.A.	25. 2.48	23	V 1°)
Lettre S.N.C.F. au M.T.P.		27. 2.48		
	C.A.	1. 8.51	18	VII 7°)
Lettre SNCF au MTP		8. 8.51		
	C.A.	28. 1.53	21	VIII e)

Ateliers de réparations de matériel
roulant de Villeneuve-St-Georges

Reconstruction

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.	C.A. 25. 2.48	23	V 1°
	27. 2.48		
Lettre SNCF au MTP	C.A. 1. 8.51	18	VII 7°
	8. 8.51		
	C.A. 28. 1.53	21	VIII e)

VIII - Questions diverses

(e) Suite donnée à divers projets approuvés par le Conseil.

M. LE PRESIDENT rend compte au Conseil que par dépêches des 17, 24, 29 et 31 décembre 1952, 2, 10 et 19 janvier 1953, M. le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme a approuvé les projets de reconstruction (programmes réduits) concernant :

- Les Ateliers de voitures et les Ateliers de wagons de Villeneuve-St-Georges (projet approuvé par le Conseil le 1er août 1951);

.....

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration

Paris, le 8 août 1951

D. 3300/6

COPIE

Comme suite à la séance du
Conseil du 1er août 1951

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet relatif à la reconstruction des ateliers de voitures et de wagons de Villeneuve-Saint-Georges.

Ce projet annule et remplace celui qui vous a été soumis le 27 février 1948 et tient compte des simplifications qu'il a été reconnu possible d'apporter aux dispositions initiales.

L'exécution sera poursuivie dans la mesure où des crédits pourront être prévus à cet effet dans nos budgets de reconstitution.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me retourner un exemplaire du projet.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

Pierre TISSIER

Monsieur le Ministre des Travaux Publics,
des Transports et du Tourisme.

Le, 13 JUIL 1951

NOTE

pour Messieurs les Membres du Conseil d'Administration
au sujet de la reconstruction des ateliers de voitures
et de wagons de VILLENEUVE-SAINT-GEORGES (programme réduit)

CONSEIL D'ADMINISTRATION
du 1 AOUT 1951

Question N° VII

Les ateliers de VILLENEUVE-SAINT-GEORGES se partagent, avec les
ateliers de DIJON FERRIGNY et d'OULLINS, la réparation du matériel
roulant de la Région du SUD-EST.

Alors que FERRIGNY et OULLINS réparent respectivement 3 000
wagons et 1 800 voitures par an, VILLENEUVE assure en moyenne la
réparation de 5 400 wagons et 2 000 voitures et fourgons.

De plus il fabrique, répare et stocke des pièces diverses pour
les postes d'entretien de la Région.

Son effectif est de 1 800 agents.

Cet établissement a subi des destructions importantes au cours
des bombardements aériens de 1944. Sur une surface couverte de
61 000 m² (ateliers - magasins - hangars), 23 600 m² étaient entière-
ment détruits ou inutilisables, et le reste plus ou moins endommagé.
(voir croquis n°1).-

Les locaux annexes, les installations sociales et la voie étaient
également sérieusement touchés.

+
+ +

Un premier projet de reconstruction a été approuvé par le
conseil d'Administration, au cours de sa séance du 25 février 1948.

Ce projet prévoyait la fusion des ateliers de voitures et
de wagons, qui constituent actuellement deux établissements indépen-
dants.

Cette fusion donnait l'occasion de remédier aux inconvénients
des dispositions anciennes, en particulier au chantier "wagons" dont
plusieurs chantiers étaient desservis par plaques tournantes et qui

ne disposait pas de moyens de levage suffisants.

Le projet comportait : (voir croquis n°2)

- un atelier de révision des organes de roulement réunissant les anciens bâtiments 1bis et 2bis.
- un atelier de voitures, réunissant les anciens bâtiments 1 et 2.
- un atelier central, pour toutes les opérations communes aux voitures et wagons, à l'emplacement des anciens bâtiments 3 et 4
- un atelier de wagons, dans l'alignement des 3 bâtiments ci-dessus
- un chantier de débitage et de stockage des bois, divers chantiers annexes et des installations de caractère social.

La création d'un atelier central entre les ateliers voitures et wagons devait permettre la réparation et la production en série, dans de meilleures conditions, de pièces communes aux deux ateliers.

La surface couverte prévue était de 54 600 m², en réduction de 6 400 m² sur la surface couverte ancienne - (61 000 m²).

+ +
+ +

Une remise en état des bâtiments réparables et quelques aménagements provisoires ont été effectués pour permettre aux ateliers de faire face aux importantes réparations du matériel roulant qu'ils avaient à assurer après 1944.

Actuellement, les emplacements de travail couverts sont encore insuffisants, (une partie du personnel est exposée aux intempéries) les baraquements provisoires arrivent à limite d'usage et il est nécessaire de poursuivre la reconstruction des ateliers.

Cependant la fusion des ateliers de voitures et de wagons aurait encore entraîné des dépenses très élevées et n'aurait pas permis de réutiliser des bâtiments ou parties de bâtiments qui peuvent être conservés.

Le volume des travaux de réparations de matériel roulant ne paraissant pas devoir s'accroître dans des proportions importantes, il a été décidé de renoncer à la fusion et de maintenir les ateliers de wagons à leur emplacement actuel.

Cette décision permet d'éviter d'importants remaniements de voies et le déplacement de nombreux locaux annexes : bâtiment des machines à bois, hangars de séchage, chaufferie, local des compresseurs etc.. De plus la surface du bâtiment principal "wagons" sera réduite de 5 300 m²

A l'atelier des voitures, la surface de l'atelier de mécanique générale ne sera que de 4 300 m², alors que l'atelier central devait couvrir 12 000 m². Le bâtiment abritant le nickelage, le potassage et la lampisterie, sera réparé au lieu d'être incorporé dans l'atelier central.

Les principaux travaux qui restent à réaliser sont :

à l'atelier de voitures :

- la construction de l'atelier de mécanique générale
- la construction de la portion de bâtiment réunissant les ateliers 1bis et 2bis
- l'installation d'un chariot roulant

à l'atelier de wagons :

- l'achèvement du bâtiment principal (wagonnage A)

et, dans les deux ateliers :

- l'aménagement de bureaux, vestiaires lavabos douches, parcs.

Le montant total du projet réduit est évalué à 800 MF dont 404 MF correspondant aux travaux exécutés au 31 décembre 1950 et 396 MF (aux prix de janvier 1950) pour les travaux restant à exécuter, alors que l'achèvement du projet initial nécessiterait encore près de un milliard de dépenses.

Il est proposé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

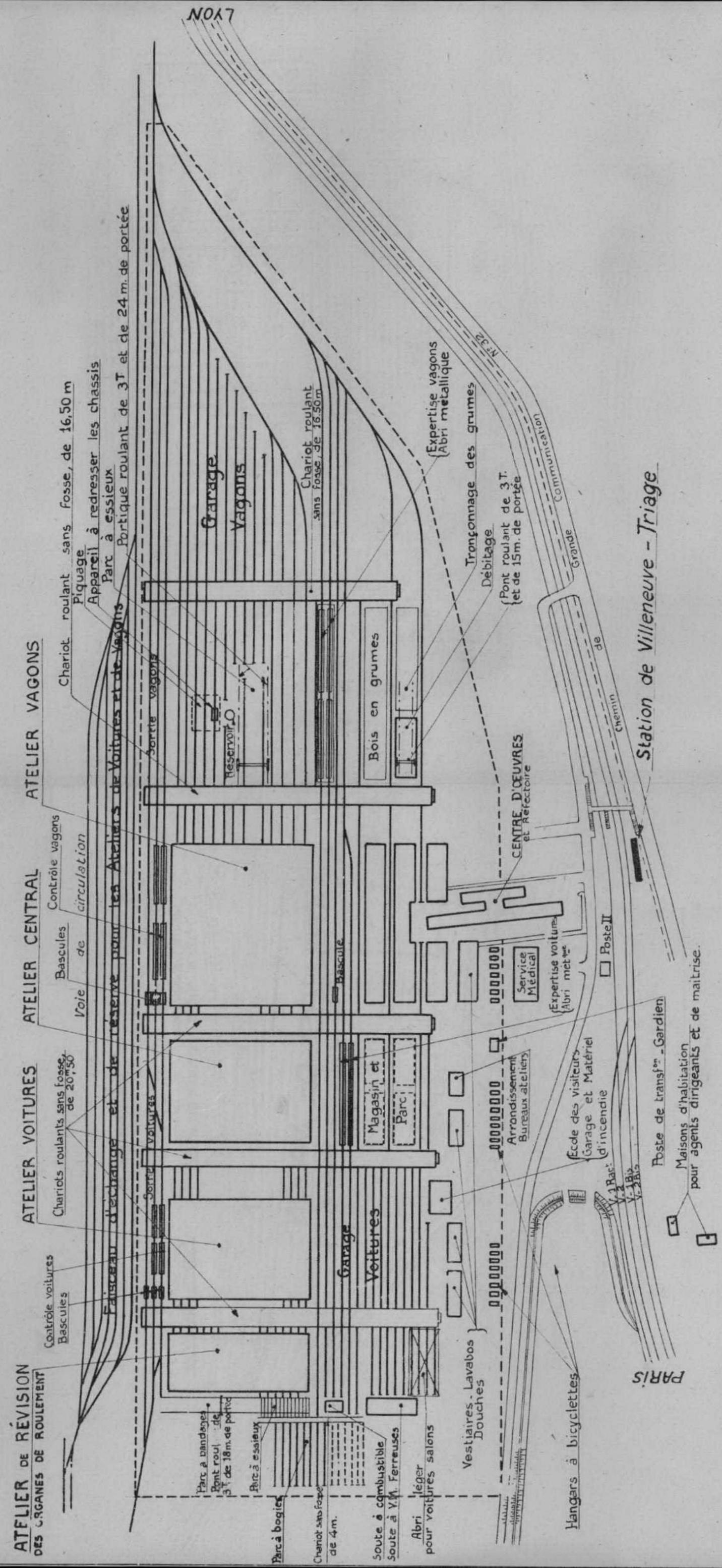
Le Directeur, Chef du Service technique
des Installations fixes,

Rien



VILLENEUVE - ST GEORGES ATELIERS DE VOITURES ET DE VAGONS

DISPOSITIONS PRÉVUES AU PROJET INITIAL



LÉGENDE

- Installations existantes maintenues
- Installations projetées

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Le Président
du Conseil d'Administration
Paris, le 27 février 1948

C O P I E

Comme fixée à la décision du
Conseil du 25 février 1948

D 3300/6

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, un projet de reconstruction et d'amélioration des Ateliers de Villeneuve-Saint-Georges.

Je vous serais obligé de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire du projet.

Veillez agréer,

Le Président du Conseil d'Administration,
Marcel FLOURET

Monsieur Christian PINEAU, Ministre des Travaux Publics et des Transports

QUESTION V - Projets

Ateliers de Villeneuve-st-Georges.

p.23

M. ARON expose que l'atelier de Villeneuve-St-Georges occupe, à côté du triage et du dépôt, une partie du vaste îlot, orienté nord-sud, qui est ceinturé à l'est et à l'ouest par les voies de circulation Paris-Melun.

Cet atelier répare en moyenne par an 1.500 à 2.000 voitures, avec 1.020 agents à la production, et 5.400 wagons, avec 774 agents.

Il a subi en 1944 des destructions par bombardement particulièrement sévères. Un gros effort de réaménagement provisoire et un appoint important de machines-outils de qualité ont permis de lui rendre une activité du même ordre que celle d'avant la guerre, mais dans des conditions de travail mauvaises et souvent pénibles : quelque 200 ouvriers travaillent hors de tout abri, et les matériaux sont en majeure partie dehors. Il importe, tant au point de vue purement humain qu'au point de vue du rendement, de mettre un terme à cette situation.

Le principal défaut de l'installation ancienne résidait dans la séparation totale des 2 ateliers voitures et wagons, alors qu'en bonne logique un atelier central placé entre les 2 chantiers pourrait assumer beaucoup de tâches communes. En outre, le dispositif des voies pour l'entrée et la sortie du matériel roulant dans le périmètre de l'atelier était peu satisfaisant; et les moyens de manutention, aussi bien à l'extérieur que dans les bâtiments, étaient loin de répondre aux exigences d'un chantier moderne.

Le projet comprend tous les travaux immobiliers de voie, de bâtiments et d'outillage de manutention, mais non l'outillage proprement dit, qui existe et travaille, mais travaillera beaucoup mieux quand il sera convenablement installé. Il remédie aux inconvénients signalés, tout en ménageant avec soin la partie des bâtiments qui a résisté aux bombardements. La surface prévue pour les ateliers sera en fin de compte inférieure à l'ancienne (52.700 m² contre 55.300), tout en améliorant beaucoup l'aération générale, notamment en ce qui concerne les largeurs d'entrevoies.

Les bureaux et installations sociales répondent aux besoins, sans excès.

Sur l'ensemble, un effort de compression a été fait à la demande du Directeur Général. Sur une estimation primitive de 420 M., prix de novembre 1944, 20 M. ont pu être gagnés et 17 autres reportés à une deuxième étape.

Des 400 M. du projet (valeur novembre 1944), 290 correspondent à la reconstruction et 110 aux améliorations. Ces améliorations seraient gagées à 8 % environ par des économies de personnel et de manutention. En réalité, la présentation sur ce point est un peu sommaire. Il ne s'agit pas d'une amélioration de rendement du fait du passage de l'installation ancienne à l'installation projetée, mais bien des économies à attendre du passage de la situation actuelle à la situation projetée. D'autre part, le 8 % indiqué ne tient pas compte de l'amélioration des rendements individuels qui résultera de la bonne implantation des machines-outils, présentement entassées, et de la suppression des travaux en plein air. Sur une masse annuelle de salaires de plus de 300 M. l'économie sera certainement considérable. Il est donc à souhaiter que les travaux soient menés à bonne fin aussi vite que la situation des crédits le permettra.

Ceux déjà exécutés au 30 septembre 1947 représentent, aux prix de novembre 1944, 180 M.; ils ont coûté en réalité 280 M.

L'estimation globale au 30 septembre 1947 se monte ainsi à :

	Millions
Travaux exécutés (coût réel)	280
Travaux à exécuter (400 - 180) x 2,75	<u>605</u>
Total	885

En appliquant aux travaux à exécuter, pour tenir compte des hausses survenues depuis septembre 1947, le coefficient 1,58 retenu par la S.N.C.F. dans sa lettre du 9 février 1948 adressée au Ministre des Travaux Publics et des Transports et relative aux crédits d'équipement, l'estimation actuelle globale des dépenses s'élève à 1.235 M.

M. ARON propose l'approbation du projet, avec indication, dans toute la mesure du possible, d'un coefficient d'urgence,

En terminant, il attire l'attention du Conseil sur la nécessité, que le Directeur général connaît certainement, de remédier, dès qu'on le pourra, aux difficultés et aux dangers que présente l'accès routier au chantier, assuré présentement par un passage à niveau qui traverse les 3 voies de circulation Ouest, et qui est encombré par un trafic intense, tant ferroviaire que routier, et par une affluence massive de piétons aux heures d'entrée et de sortie des ateliers.

M. LEMAIRE est bien d'accord sur ce dernier point.

Le Conseil approuve le projet.

En 1ère étape (montant de 383 M aux prix de novembre 1944)

- La modification complète du système de voies, de desserte et en particulier le changement d'orientation des voies de l'ancien atelier des wagons;
- La réunion des anciens bâtiments 1bis et 2bis en un bâtiment unique affecté à l'atelier de révision des organes de roulement à l'embattage des roues et aux réparations des avaries avant opérations périodiques;
- La réunion des anciens bâtiments 1 et 2 en un seul bâtiment pour l'atelier de réparation des voitures;
- La construction, à l'emplacement des anciens ateliers 3 et 4 démolis, d'un atelier central spécialisé à la confection des pièces de rechange communes aux voitures et aux wagons;
- La construction dans l'alignement des 3 bâtiments susvisés d'un nouveau bâtiment pour atelier de réparation des wagons;
- L'installation d'une partie du chantier de stockage des bois, de parcs à essieux, à boggies et à vieilles matières, desservis par ponts et chariots roulants;
- La construction ou la reconstruction de divers bâtiments annexes: école de visiteurs, poste de transformation, garage;
- La construction de 4 bâtiments à usage de vestiaires-lavabos-douche;
- La cantine, le réfectoire et le service social seront maintenus dans le bâtiment existant (centre d'oeuvres) qui sera réparé;
- La construction d'un bâtiment pour le Service Médical;
- La construction de maisons d'habitation pour les agents dirigeants et les agents de maîtrise en remplacement du bâtiment d'habitation qui a été détruit.

En 2e étape (montant de 17 M)

- L'aménagement d'un chantier de débitage des bois;
- L'achèvement du chantier de stockage des bois;
- La construction d'un abri léger pour voitures-salons;
- L'aménagement de nouveaux vestiaires-lavabos dans les nouveaux bâtiments pour un effectif complémentaire;

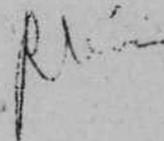
- La construction de nouvelles fosses de visite et d'abris sur fosses d'expertises;
- L'installation de divers chariots roulants et ponts roulants électriques.

Les dépenses sont évaluées à 400 M aux prix de Novembre 1944 (dont 290 M pour la reconstruction et 110 M pour les améliorations soit 885 M après réévaluation.

Les dépenses déjà faites à la date du 30 Septembre 1947 s'élèvent à 280 M.

Il est demandé à Messieurs les Membres du Conseil d'Administration de bien vouloir approuver le présent projet.

LE DIRECTEUR,
Chef du Service Technique des
Installations Fixes



Ateliers de réparations de matériel
roulant de Villeneuve-St-Georges

Remaniement et modernisation des ateliers de wagons de
Villeneuve-St-Georges (12 M. 8).-

Lettre S.N.C.F. au M.T.P.

C.A. 20.11.40 41 V 5
23.11.40

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Région du Sud-Est
Ligne de PARIS à LYON

23 novembre 1940.

VILLENEUVE-SAINT-GEORGES

COPIE

Retournement des ateliers
de wagons

D 3331/17

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de soumettre à votre approbation, en deux exemplaires, le projet relatif au retournement des ateliers de wagons de VILLENEUVE-SAINT-GEORGES.

Ce projet est inscrit en première urgence au § VI (dépôts, magasins et ateliers) du Programme spécial d'équipement que vous avez bien voulu prendre en considération le 24 octobre dernier.

Je vous serais reconnaissant de bien vouloir, après décision, me renvoyer un exemplaire de ce projet.

Veillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes sentiments de haute considération.

Le Président du Conseil d'Administration,

signé: FOURNIER.

Monsieur le Secrétaire d'Etat aux Communications.

Extrait du P.V. de la séance du Conseil d'administration
du 20 novembre 1940

Q. V - Projets

5°) Réorganisation et modernisation des Ateliers de wagons
de Villeneuve-Saint-Georges (12 M. 8).-

P.V. COURT

Le Conseil approuve ce projet.

STENO p. 41

M. LE BERNERAI.- La note explique nettement ce qu'on veut faire. Il est évident que ces ateliers sont orientés dans un mauvais sens. Le fait qu'ils ne sont accessibles qu'au moyen de plaques tournantes crée une complication considérable, en particulier à cause de l'allongement des empattements des wagons.

M. LE PRESIDENT.- Vous avez vu sur le plan la disposition des ateliers. Les voies de l'atelier sont perpendiculaires au plan d'accès; cela paraît singulier. On comprend les manœuvres

.....

supplémentaires que peut entraîner une pareille disposition. La dépense correspondant à ce projet figure au programme que vous avez voté pour une somme de 10 millions. La dépense qui vous est proposée est de 18.800.000 fr. Cette augmentation provient de ce que les évaluations de dépenses inscrites à ce programme étaient faites sur la base des prix d'avril 1940 et qu'il faut tenir compte maintenant d'une certaine hausse des prix qui, d'avril à octobre, s'établit aux environs de 20 à 25 %. Evidemment, des études plus poussées peuvent conduire à la révision des évaluations. Nous allons voir d'ailleurs avec le projet suivant que l'inverse peut se produire : il y a une très grosse économie par rapport aux prévisions primitives.

Quant à l'économie envisagée, après achèvement du remaniement des ateliers, elle serait de l'ordre de grandeur d'un million 1/2 par an, en supposant que la main-d'œuvre utilisée diminue parallèlement. Si les prévisions étaient exactes, l'économie serait sérieuse et pourrait assurer une rentabilité convenable d'environ 11 %.

M. LE BESMERAIS. - C'est un atelier qui, je crois, occupe près d'un millier d'agents. Il est donc évident que la suppression de 70 à 80 de ces agents pourra être obtenue assez rapidement au moment des départs en retraite. La moyenne des départs est de l'ordre d'à peu près 4 % par an. Il en résulte que l'économie envisagée pourrait être obtenue entièrement dans un délai de 2 ans.

M. LE PRESIDENT. - Le Conseil approuve ce projet.

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANCAIS

Conseil d'Administration

Séance du 20 novembre 1940

V - Projets

5°) Réorganisation et modernisation des Ateliers de wagons
de Villeneuve-Saint-Georges (12 M. 8).

12/2/40

20 Novembre 1940

(Question N° 1/2)

Service Central des Installations Fixes

Le 15 NOV 1940

NOTE

pour M.M. les Membres
du Conseil d'Administration

au sujet du projet de retournement des Ateliers
de wagons de Villeneuve-St-Georges

Les Ateliers de wagons de Villeneuve-Saint-Georges, qui sont anciens, ne répondent plus aux exigences actuelles. Les voies de réparation à l'intérieur du bâtiment, perpendiculaires aux voies de desserte et desservies par 2 chariots transbordeurs, ne sont accessibles qu'au moyen de plaques tournantes d'un diamètre maximum de 4,40 m

Ces dispositions entraînent des manœuvres longues et par suite onéreuses ; en outre, les wagons de moyen et grand empattement ne tournant pas sur plaque doivent être réparés en dehors de l'Atelier principal.

Pour remédier à ces inconvénients, nous envisageons de disposer les voies de l'Atelier parallèlement aux voies de desserte, ce qui permettrait l'accès facile de l'Atelier aux wagons de tous types, au moyen de 2 chariots transbordeurs disposés extérieurement aux 2 extrémités du bâtiment.

Grâce à l'augmentation de la surface couverte utilisable obtenue par ces modifications et aux facilités procurées par la disposition nouvelle des voies qui améliorera le fonctionnement des chaînes de réparation, une réorganisation complète de l'Atelier pourra être effectuée par :

.....

le regroupement et l'électrification des machines-outils,
le regroupement des moyens de levage, avec des engins modernes,
le regroupement des bureaux,
l'amélioration des installations de potassage, réglage, air
comprimé, acétylène, soudure autogène, magasins ...

A l'extérieur de l'Atelier, les installations annexes
de débitage des grumes, d'embarquement et d'usinage des essieux
seraient également remaniées.

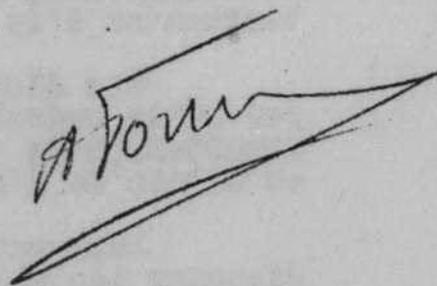
Ainsi réorganisé et modernisé, l'Atelier de Villeneuve-
Saint-Georges aura sa capacité de travail accrue, tout en
n'exigeant qu'une main-d'œuvre réduite, inférieure de 60 à
70 agents, à celle qu'il occupe actuellement.

L'économie ainsi réalisée serait de l'ordre de
1 500 000 fr par an.

Le montant total des travaux, évalué à 12 800 000 fr
est imputable au Compte d'Etablissement.

Il est proposé au Conseil d'Administration de bien
vouloir approuver le présent projet.

Le Directeur,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'A. Pour', is written over a large, stylized signature line that extends across the width of the text.