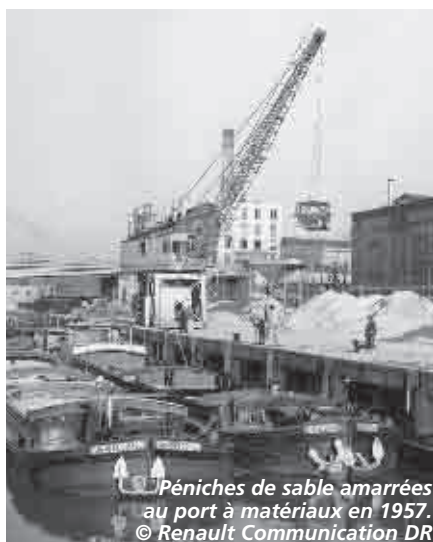


## « Département 25 :

### les transports à Billancourt des années 50 à 80 »

*A l'aube des années 50, quand "logistique" et -soyons branchés- "supply chain" étaient tout simplement appelées "transports", ceux-ci n'en étaient pas moins considérés comme un des rouages essentiels de l'usine, surtout quand elle avait pour nom Billancourt: l'usine-mère de Renault, véritable ville dans la ville, au sein de laquelle il fallait faire converger vers les lignes de fabrication aussi bien les matières premières que les composants de toutes tailles et de toutes natures qui, pour beaucoup, étaient encore fabriqués sur le site même. Hormis trois stages effectués juste après son embauche en 1950, c'est à cette activité qu'Yves Lefeuvre a consacré toute sa carrière professionnelle de 1951 à 1984. Son témoignage, haut en couleurs et traversé d'in vraisemblables engins terrestres ou aquatiques, illustre sous un angle particulier plus de trente ans d'évolution des process de fabrication, de décroissance des effectifs et de passage progressif à la sous-traitance.*



*Péniches de sable amarrées au port à matériaux en 1957. © Renault Communication DR*

#### LUNDI 23 OCTOBRE 1950, 9 HEURES DU MATIN...

Ce matin-là, le jeune "Gadzart" fraîchement embauché qui franchissait la porte du 10 avenue Emile Zola n'avait aucune idée de l'étendue de l'usine dans laquelle il pénétrait pour la première fois. Un coup d'œil sur un plan de Boulogne-Billancourt lui aurait toutefois permis de constater que Renault occupait un immense territoire, héritage de la croissance de l'entreprise depuis sa fondation en 1898. Sur la rive droite de la Seine, l'emprise s'étendait bien au-delà de l'actuel Trapèze en cours d'urbanisation.

Depuis les bâtiments BB et CC au nord-ouest, situés au-delà de l'avenue du Général Leclerc à l'emplacement du magasin Darty, de la résidence du square du Pont-de-Sèvres et de la sous-préfecture, jusqu'à l'îlot M au sud-est, à proximité du pont de Billancourt,

à l'angle des rues Heinrich et Yves Kermen où est aujourd'hui hébergé le bureau des ventes au personnel. Au milieu du fleuve: l'île Seguin et sur la rive gauche: les installations du Bas-Meudon. Une usine annexe, appelée usine O, était implantée sur les quais à la limite du XVI<sup>e</sup> arrondissement de Paris qui, conséquence d'une bizarrerie cadastrale, empiétait légèrement sur le territoire de la capitale, aux pieds des anciennes "fortifs". Enfin, avenue Edouard Vaillant, non loin de la place Marcel Sembat, on trouvait la Livraison; car à cette époque, comme avant guerre, il était fréquent que les clients viennent chercher leur voiture directement à l'usine (ndlr: une pratique qui a disparu en France mais qui subsiste en Allemagne).

Les activités de production du site regroupaient tout ce qui était nécessaire à l'assemblage d'une automobile: des forges aux fonderies, de l'usinage à l'emboutissage, du décolletage au montage des sièges, sans oublier les fabrications diverses (cf.: l'article de Roger Vacher "Les fabrications diverses de Billancourt" AMETIS Infos N° 12, mars 2009).

Marcel Arnault régnait en maître sur le département 25 responsable des transports et de la manutention, et donc chargé d'assurer -via le fleuve, le rail et la route- l'alimentation des départements de production, la liaison entre les ateliers et l'évacuation des produits finis comme celle des déchets. Avant d'être définitivement rattachée à la direction de la Production à partir de 1963, cette activité avait d'abord été sous l'autorité de Marcel Tauveron,

directeur Carrosserie-Montage, puis sous la coupe de l'Entretien.

#### UN LONG FLEUVE TRANQUILLE

Bien que sa naissance doive plus au hasard des contingences familiales qu'à une stratégie concertée de développement territorial, l'usine Renault de Billancourt a su profiter de son emplacement le long de la Seine.

"La Marine" - comme on appelait communément cet atelier - possédait son propre automoteur pétrolier, le "Jason". Cette péniche jaugeant 800 tonneaux assurait l'alimentation de la centrale de l'île Seguin en fuel lourd depuis les raffineries du Havre ou de Rouen. Un trafic qui durera jusqu'à la fermeture de la centrale. Trois autres péniches classiques -dites de marchandises générales- partaient régulièrement embarquer dans les sablonnières de l'Oise et du Loing le sable destiné au département 61 -fonderies de fonte. Il était déchargé au port à matériaux, situé en contrebas du 860 quai de Stalingrad face à l'entrée principale de l'usine, où des camions-bennes le reprenaient pour un court trajet jusqu'à sa destination destination finale.

Dans les années 70, lorsque la production des fonderies a atteint son niveau maximum, ce sont 300 tonnes de sable qu'il était nécessaire d'acheminer quotidiennement. Et, en hiver, par mesure de sécurité, au cas où les canaux et les écluses seraient bloqués par les glaces, une partie de ce sable était stockée dans des chalands dont les coques avaient été fabriquées en béton armé - bien moins cher que la tôle d'acier. Ces engins flottants n'étaient pas destinés



**Le parc 25, dit « parc aux aciers » en 1950.**  
© Renault Communication / photo René-Jacques

à la navigation au long cours. Amarrés aux ducs-d'albe - cette série de pieux métalliques régulièrement implantés par groupes de trois en eau profonde le long de l'île Seguin -, on ne leur faisait traverser le fleuve remorqués par une vedette que pour les charger ou les décharger. L'arrêt des fonderies en 1982 amis fin aux livraisons de ces cargaisons de sable sur le site.

## QUAND LES TRAINS PARCOURAIENT L'USINE

Les wagons de marchandises arrivaient à la gare S.N.C.F. de Sèvres. Dans les années 50, cette gare, située en bord de Seine sur l'ancienne île Monsieur, face au parc de Saint-Cloud non loin de la manufacture de Sèvres, accueillait un grand nombre d'utilisateurs : marchands de charbon ou de boissons qui occupaient la majeure partie des lieux. Renault n'y avait alors comme installation permanente qu'un petit atelier de mise en caisses des collections CKD destinées aux usines implantées à l'étranger : Belgique, Grande-Bretagne, Espagne et Japon ; une activité qui continuera jusque dans les années 60, avant son transfert à Flins, puis à Grand-Couronne.

La cohabitation entre Renault, dont l'activité croissait sans cesse, et les autres colocataires de la gare devenait de plus en plus difficile. Afin de mettre fin à cette situation, Marcel Arnault a sollicité l'aide de Christian Beullac, alors DGA technique, pour que, « X » lui-même, il obtienne, en usant de son influence auprès des polytechniciens de la direction générale de la S.N.C.F. que Renault devienne l'unique locataire de la gare de Sèvres. Ce qui fut acquis au début de l'année 1961.

Utilisant les différentes voies, une équipe assurait un premier tri des wagons et, à l'aide de vieux locotracteurs de type JJ, formait une rame quotidienne à destination du Bas-Meudon. La traction entre ces deux points était assurée par du personnel Renault, en vertu d'une dérogation spéciale accordée par la SNCF qui imposait les horaires afin que ces trains privés n'interfèrent pas avec ceux transportant les voyageurs de la ligne de Issy-Plaine – Saint-Lazare, celle de l'actuel tramway T2.

Depuis le Bas-Meudon, les wagons empruntaient après 18h les voies qui permettaient de passer les ponts Seibert et Daydé et de circuler dans toute l'usine. Ils étaient dirigés vers les différents points de chargement et de déchargement : depuis le département 12 de l'île Seguin pour l'approvisionnement en feuilles de tôle et la reprise des chutes jusqu'au bâtiment BB où se trouvaient la fonderie de bronze et l'emboutissage des tôles épaisses destinées à fabriquer les roues et les longerons des châssis des camions, en passant par le parc de manutention " 25 " situé entre les bâtiments D12 et D21, à proximité de la place Jules Guesde, le bac d'essorage des copeaux d'usinage, les forges et les fonderies. La partie la plus délicate de la manœuvre était la traversée de l'avenue du Général Leclerc pour accéder à BB, sans barrières de passage à niveau, ni feux de signalisation. Seuls des hommes agitant des lanternes prévenaient du passage du train. Impensable aujourd'hui ! Heureusement, à cette époque, la circulation automobile était beaucoup moins intense en soirée ; et la chance a toujours été du côté de Renault.

Néanmoins, avec l'accroissement des effectifs, le risque d'accidents liés à la circulation des trains à l'intérieur de l'usine augmentait sérieusement. Pour assurer la sécurité il fallait envisager des solutions différentes. C'est ainsi qu'une partie des marchandises commença à être déchargée à la gare de Sèvres, le parcours jusqu'aux ateliers étant effectué par camions. Et, en 1967, lors du passage de la tôle en feuilles à la tôle en rouleaux, on décida par manque de place que les deux presses à découper les flans seraient implantées au Bas-Meudon, à l'emplacement des voies. Le département Transports Manutention fut dans l'obligation de fermer l'embranchement ferroviaire qui reliait l'usine au réseau S.N.C.F depuis 1936.

L'activité ferroviaire se limitait désormais à la gare de Sèvres. Afin d'évacuer la masse des déchets métalliques valorisables -paquets

de chutes de tôles et copeaux d'usinage-, on y construisit un quai haut afin que des camions équipés de multibennes Marrel puissent en déverser le contenu dans des wagons-tombereaux.

En ce qui concerne les expéditions, on y remplissait des wagons avec des pièces de tôlerie à destination de l'usine belge de Haren / Vilvoorde et des usines espagnoles de la FASA. Ces éléments étaient chargés puis calés manuellement. A la fin des années 70, la SNAV (Société Nouvelle des Ateliers de Vénissieux), filiale de Renault spécialisée dans la conception et la fabrication de matériels ferroviaires spéciaux, proposa d'utiliser ses wagons à trois essieux, surbaissés et débâchables, qui avaient fait leurs preuves sur le réseau italien, avec Indesit comme principal client. Outre sa praticité pour les opérations de chargement et de déchargement, ce matériel permettait de transporter un volume plus important. Et une étude avait démontré qu'il permettait une rentabilité accrue. Mais c'était compter sans le bureau d'études de la S.N.C.F. qui d'emblée, pour des raisons de sécurité, refusa d'autoriser la circulation de ces wagons sur son réseau. Une décision d'autant plus absurde que des trains de ce type, affrétés par Indesit pour aller en Belgique depuis l'Italie, traversaient déjà la France ! Il fallut solliciter l'appui du PDG, Bernard Vernier-Palliez, pour qu'il intervienne au plus haut niveau de la S.N.C.F. Et, c'est ainsi que les expéditions vers la FASA furent assurées avec quelques dizaines de ces wagons innovants.

Aux confins de la route et du rail, il paraît intéressant de rappeler que, de 1964 à 1971, Renault a expérimenté le ferroutage entre Le Mans et la région parisienne. Les semi-remorques étaient transférées sur



**Chargement en gare de Sèvres de pavillons de 4CV dans les wagons destinés à l'approvisionnement de l'usine FASA de Valladolid (1956).**  
© Renault communication DR

des wagons de type " kangourou " comportant, comme leur nom l'indique une poche où prenait place l'essieu porteur afin que l'ensemble respecte le gabarit ferroviaire. A l'arrivée à la gare de Trappes, les remorques étaient à nouveau attelées à des tracteurs routiers et acheminées vers Flins ou Billancourt. Une expérience isolée qui s'est achevée avec l'ouverture du premier tronçon de l'autoroute A10, celle-ci se révélant plus rapide et plus rentable que le train.

## LA ROUTE PREND LE DESSUS

Mais il n'en demeurait pas moins que la grande majorité des flux intérieurs et extérieurs de l'usine étaient assurés par l'atelier du camionnage dont l'activité était répartie sur la base de secteurs géographiques. Il y a eu jusqu'à deux cent cinquante conducteurs de camions dont cent vingt affectés aux seuls transports internes sur le site de Billancourt.

Certains des matériels utilisés dans les années 50 pouvaient surprendre les néophytes. C'est ainsi que des tracteurs agricoles emmenaient des trains de cinq ou six remorques pouvant supporter chacune une tonne de charge utile. Ces attelages assuraient le transport des pièces brutes issues des forges et des fonderies jusqu'aux ateliers d'usinage mécaniques U5 et V5 situés avenue Emile Zola. Ils étaient également utilisés pour amener les groupes motopropulseurs le long des chaînes de montage de l'île Seguin. Ultérieurement ces tracteurs agricoles cèderont la place à des camions, une solution plus classique.

Et au démarrage de l'usine de Flins, ce sont également des camions qui iront quotidiennement alimenter en moteurs les chaînes de montage de la Frégate, puis de la Dauphine. C'est pour le transport des portes de ce modèle phare, longtemps fabriquées par le département 12, que furent conçus à la demande de Marcel Arnault des containers spécifiques, à l'image de ceux qu'il avait pu voir aux Etats-Unis. Ces grandes boîtes métalliques furent surnommées "les bureaux à Alexandre", en hommage à un chef d'atelier de la tôlerie de l'île Seguin, grande gueule et très populaire.

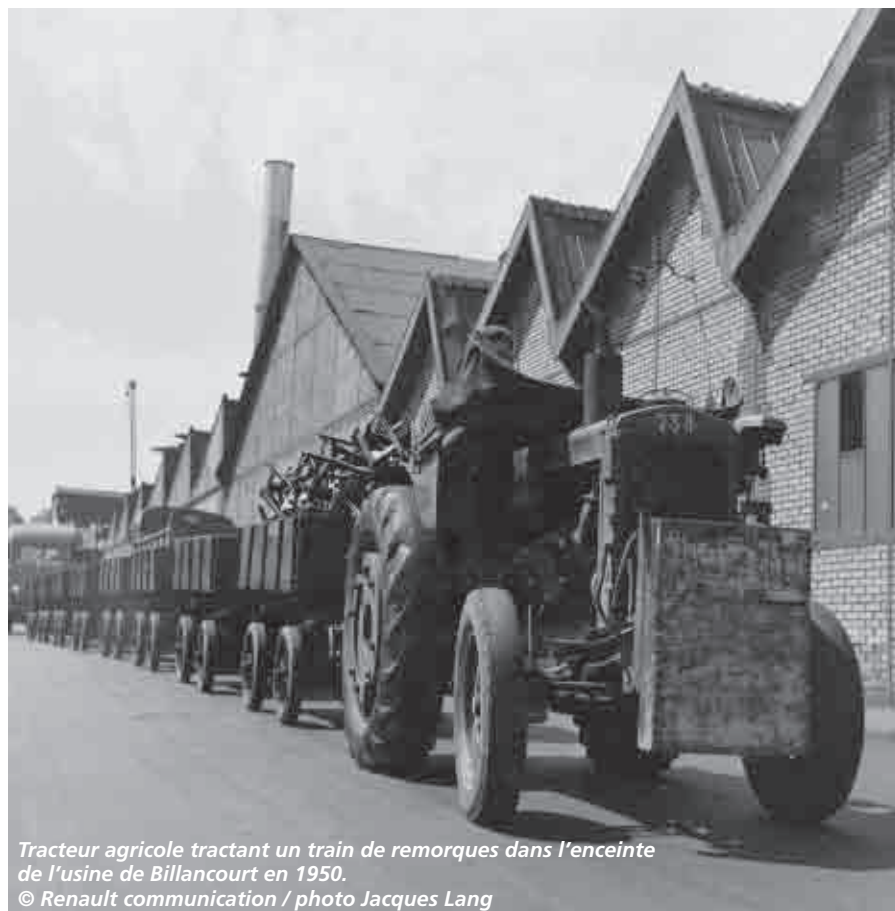
Pour transporter de faibles volumes ou des charges légères entre les ateliers, il y avait les fameux " tacots ", ces camionnettes-plateau rudimentaires équipées d'un moteur de Juvaquatre. Au début des années 50, ils servaient notamment à transférer les

pneumatiques fabriqués par le département 19 jusqu'à la galerie souterraine, - une ancienne carrière- située en bas de la rue Savignac à Meudon, où ils étaient stockés. On les utilisait aussi pour la distribution des caisses " 7 " de 30 dm<sup>3</sup> ou des caisses " 22 " de 300 dm<sup>3</sup> dans lesquelles étaient transférées les petites pièces, telles que la boulonnerie, d'une phase de fabrication à une autre ; les paniers grillagés de 1 m<sup>2</sup>, appelés " TM " étant réservés aux pièces plus volumineuses comme les unités de tôlerie. Les déplacements des charges unitaires lourdes comme les outils de presse étaient effectués par des tracteurs routiers de type AHN de conception ancienne, caractérisés par leur cabine à nez plat, attelés à des semi-remorques à roues à bandage... Un matériel qui ne circulait qu'à l'intérieur de l'usine.

Il y avait aussi les " jockeys " dont l'une des équipes conduisait les 4 CV de la tombée de chaîne vers le stockage au bâtiment M6 ou vers la Livraison. Les autres, assis sur un simple tabouret boulonné sur un longeron, lunettes sur le visage, pilotaient les châssis des camions sur les quais jusqu'à l'usine O où avait lieu l'assemblage final. Une mission beaucoup plus acrobatique qu'ils effectuaient sans faiblir, en toutes saisons et par tous les temps.

Pour les liaisons inter-usines, on commença par utiliser des camions avec ou sans remorque. Mais les ensembles articulés sont rapidement apparus. D'abord les tracteurs routiers 4182, à moteur à plat, attelés à -souvenirs du débarquement- des semi-remorques achetées dans les surplus alliés. Celles-ci seront remplacées par des plateaux ridelles bâchés, puis par des fourgons. Quant aux tracteurs, la création de la SAVIEM permettra de mettre en service des modèles plus puissants. Et au fil du temps l'aspect extérieur de ces véhicules a également évolué. En 1951, la teinte des véhicules était un vert wagon uniforme, comme à l'époque de Louis Renault. Avec Pierre Dreyfus, on est passé à un orangé à l'appellation prémonitoire : jaune Curitiba. Puis, à la fin des années 70, pour se conformer à la nouvelle identité de la marque, la livrée devint jaune et blanche soulignée de noir avec, sur les côtés, l'inscription " Première Marque Française dans le Monde ".

Doté de tous les équipements nécessaires -établis, fosses, cabine de peinture, menuiserie et magasin de pièces de rechange- l'atelier d'entretien et de réparation des véhicules a d'abord été situé au bâtiment M1, à l'angle des rues Yves Kermen et



*Tracteur agricole tractant un train de remorques dans l'enceinte de l'usine de Billancourt en 1950.*  
© Renault communication / photo Jacques Lang

Heinrich. Puis, à la fin des années 50, après le départ vers Rueil-Malmaison des bancs d'essais des moteurs, l'atelier fut implanté au bâtiment C15 du Trapèze où lui fut également confiée la réparation des chariots électriques Fenwick. Et une vingtaine d'années plus tard, à la fin des années 70, l'U.B. ayant besoin de récupérer ces locaux, l'atelier déménagea vers le parc Lorieux-Lefranc à Issy-les-Moulineaux où, à proximité de " la douane ", on a pu mettre en place un centre de maintenance plus rationnel à côté du parc de stationnement des camions et des tracteurs routiers.

Il y avait aussi l'atelier de la manutention dont le rôle consistait à décharger, stocker et livrer des produits tels que le noir de fumée, la fonte, le coke ou le sable, mais aussi à éliminer les déchets, soit vers la TIRU, l'usine d'incinération des ordures

ménagères d'Issy-les-Moulineaux, soit vers diverses décharges. C'était un problème dont personne ne se préoccupait à cette époque, toute latitude étant laissée au chef d'atelier pour trouver les points de chute appropriés. Autre temps, autres mœurs ! Les volumes n'étaient pas négligeables : jusqu'à 300 tonnes par jour rien que pour le sable brûlé évacué par camions après son passage aux fonderies. Il a notamment servi à l'aménagement du camp de Satory, mais a aussi été utilisé comme remblai routier, ainsi que pour boucher d'anciennes caves, lors des opérations de réhabilitation du centre ville de Sèvres.

### UNE DÉCROISSANCE PROGRAMMÉE

A partir des années 70 se succèdent le départ en province d'activités majeures, telles que

les forges et les fonderies et la disparition des fabrications diverses à Billancourt ; avec pour corollaire la montée en puissance des fournisseurs à qui l'entreprise va demander de livrer non plus des pièces ou des composants mais des sous-ensembles de plus en plus complets prêts à être montés. La baisse régulière du niveau d'activité du site va avoir pour conséquences immédiates une décroissance des transports internes et inter-usines et une baisse des effectifs du département que la répartition homogène de la pyramide des âges a permis de gérer en se contentant de ne pas remplacer les collaborateurs partant à la retraite.

Rédaction Yves Lefevre



Un « tacot » chargé de pneus s'engage sur le pont Seibert (1951).  
© Renault communication DR



Saisi par l'objectif de Robert Doisneau en 1945 place Nationale, un " jockey " au volant d'un châssis de camion en route vers l'usine O.  
© Atelier Doisneau / photo Robert Doisneau

#### AVIS DE RECHERCHE

Notre ami Jean Mailliet, qui aide les collectionneurs d'anciennes Renault (1898-1925) à retrouver les traces de l'origine de leur modèle, souhaiterait être rejoint par ceux, passionnés comme lui, qui disposant de moments de loisirs s'associeraient à ses consultations et dépouillement d'archives -y compris dans leur province d'origine ou de villégiature.

Jean Mailliet expliquera lui-même aux volontaires, sur la base d'exemples concrets, la marche à suivre spécifique qu'il a déjà expérimentée dans ce domaine et la façon d'entrer en contact avec le monde des amateurs d'anciennes Renault.

Pour prendre contact avec lui :

téléphone : 01 47 50 83 65 - e-mail : [jeanmailliet@orange.fr](mailto:jeanmailliet@orange.fr) - adresse postale : 21bis rue Léon Gambetta 92370 CHAVILLE.



AMETIS Infos est une publication de l'Association de la Maîtrise, de l'Encadrement et des Techniciens de l'île Seguin.

Bureau : M. Auroy, J.-C. Buanic, M.-Cl. Guillet, G. Monteil, F. Peigney, E. Sidorkiewicz, D. Théry, J.-M. Thirard

Adresse postale : AMETIS-FARGR – 27 rue des Abondances – 92100 Boulogne-Billancourt

Site internet : <http://www.ametis-renault.com>

Directeur de la publication :  
Michel Auroy

Rédacteur en chef :  
Pierre Zigmant