



Fernand Picard

À son époque, il en fallait des idées et du courage pour construire des automobiles. On lui doit des véhicules mythiques comme la 4 CV ou la Dauphine.

Avec la 4 CV, il a remis la

Naissance

Le 22 février 1906 à Chennevières-sur-Marne

Arts et Métiers

Il intègre l'École de Lille en 1923, et effectue sa dernière année à Paris. Il en sort médaille d'or. De 1965 à 1968, il préside la Société des anciens élèves

Mandats

Président de la Société des ingénieurs de l'automobile de 1956 à 1959

Président de la Fédération internationale des Sociétés d'ingénieurs et de techniciens de l'automobile de 1957 à 1960

Président des Ingénieurs civils de France en 1970

Récompenses

Médaille du prix George Stephenson, père de la locomotive à vapeur, le 19 octobre 1957 par The Institution of Mechanical Engineers
Prix Nessim Habif 1988

Décès

Le 21 novembre 1993 à Paris

Nous sommes en 1942. Un groupe d'ingénieurs se lance clandestinement dans la conception de la Renault d'après-guerre. Le cahier des charges est inhabituel : la voiture doit être de taille modeste, utilisant le moins d'acier possible et peu gourmande en carburant. Le projet de la célèbre 4 CV a démarré avec Fernand Picard et Edmond Serre, puis les responsables ont été mis dans la confiance. Lors de la première sortie, Auguste Riolfo (Ai. 11) était au volant, Serre à ses côtés, et Guettier et Picard à l'arrière. Du simple dessinateur au directeur-conseil auprès du PDG en passant par les méthodes, les essais, les études et les recherches, ce dernier a consacré toute sa carrière à la construction automobile et pendant une conjoncture économique très difficile avec la crise de 1930, les grèves de 1936, la Seconde Guerre mondiale, puis les événements de 1968.

Fernand Picard est né le 22 février 1906. Dès l'âge de 8 ans, il apprend le maniement du tire-ligne sans faire de tache, grâce à son père architecte. Pendant les dimanches et les vacances, Fernand continue à l'aider à la planche à dessin familiale. Le dessin appliqué de maisons n'aura rapidement plus de secret pour lui.

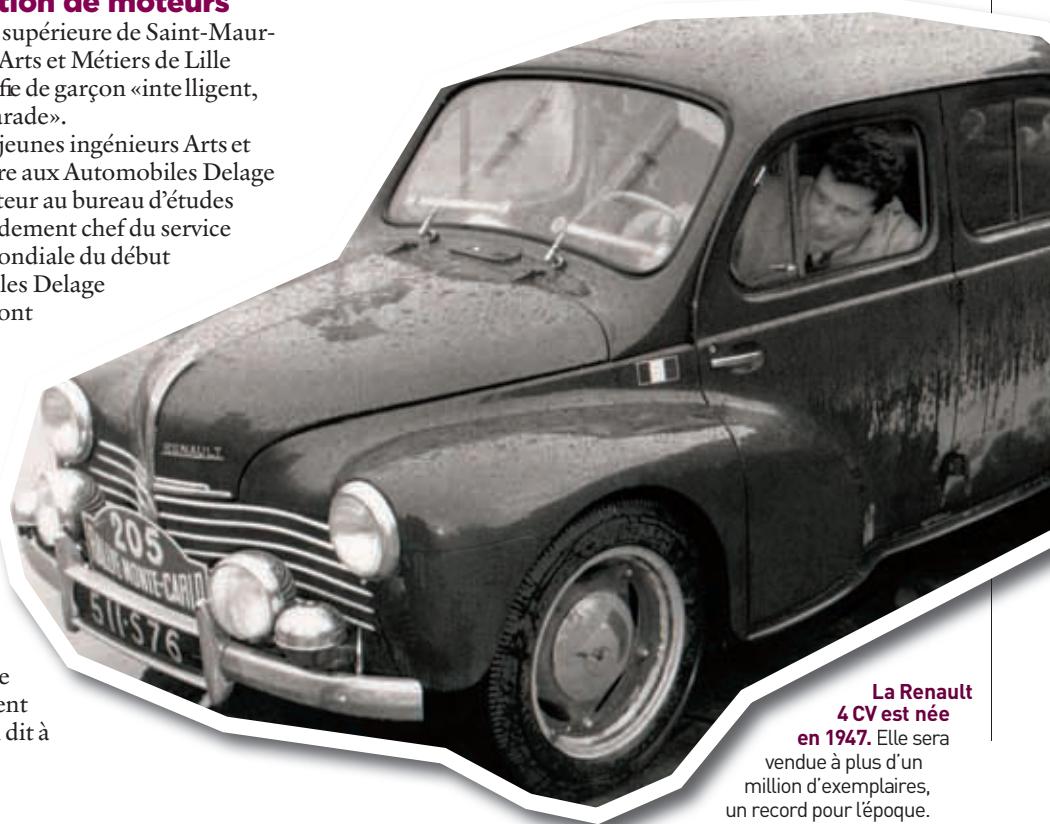
Du dessin à la conception de moteurs

Brillant élève à l'école primaire supérieure de Saint-Maur-des-Fossés, Fernand entre aux Arts et Métiers de Lille en 1923. Sa promotion le qualifie de garçon «intelligent, travailleur acharné et bon camarade».

En 1927, comme beaucoup de jeunes ingénieurs Arts et Métiers, il commence sa carrière aux Automobiles Delage (An. 1889), en tant que dessinateur au bureau d'études outillage dont il deviendra rapidement chef du service méthodes. Subissant la crise mondiale du début des années 1930, les Automobiles Delage connaissent des difficultés, et sont reprises en 1935 par Delahaye.

Sur la demande de Jean-Auguste Riolfo, Fernand Picard est engagé par Louis Renault, le 3 juin 1935, comme ingénieur d'essais spéciaux. Il supervise la mise au point des moteurs et les essais des nouveaux modèles. À l'époque, la fabrication des moteurs Diesel de 300 ch (cheval-vapeur) pour automotrices pose problème. Lorsque Riolfo revient d'une réunion chez le patron, il dit à

Fernand : «Tu laisses toutes tes recherches en cours, il n'y a plus que cela qui compte.» Malgré l'hostilité des personnes en place, il réussit à résoudre le problème. Sa carrière chez Renault est lancée. En décembre 1939, il est détaché à la direction du groupe Caudron-Renault pour encadrer la mise au point des moteurs à la Société des moteurs Renault pour l'aviation (SMRA). Le 8 août 1940, Louis Renault le rappelle et le nomme adjoint au directeur technique Charles-Edmond Serre pour diriger le service Moteurs de Renault. Pendant la Seconde Guerre mondiale, les études nouvelles sont interdites par le décret d'Armistice. C'est donc en secret qu'est lancé le projet de la célèbre 4 CV (chevaux fiscaux). Le 7 février 1942, le premier bloc-moteur tourne au banc d'essai. Le 4 janvier 1943, la petite routière, sortie du site de Boulogne-Billancourt, fait ses premiers tours de roues sur la côte de Meudon. À la libération, la fabrication en série de ce modèle, adapté aux conditions économiques sévères de l'après-guerre, est décidée et la 4 CV présentée le 9 novembre 1945. En septembre 1946, Fernand Picard devient directeur des Études de la Régie nationale des usines Renault (RNUR), nouvellement créée le 16 janvier 1945. La première 4 CV sort des lignes de montage de l'Île Seguin le 12 août 1947.



La Renault 4 CV est née en 1947. Elle sera vendue à plus d'un million d'exemplaires, un record pour l'époque.

France sur la route



En 1976, il signe un ouvrage de référence historique et technique sur l'entreprise Renault des années 1935 à 1975.

1105 547 exemplaires seront produits jusqu'au 6 juillet 1961. Un record. Cette petite routière sera la première voiture à dépasser le million d'exemplaires ; un succès technique mais aussi commercial. La 4 CV a permis à la Régie Renault d'entrer dans le processus de la très grande série et de moderniser son système de production, notamment en innovant avec des machines-transferts, conçues par Pierre Bézier (Pa. 27).

De la locomotive à l'aéronautique

Après ce succès, Fernand Picard est promu, en mai 1951, à la tête des Études et Recherches de la RNUR. Il encadre la naissance de la Renault Dauphine, ainsi nommée car la «4 CV est la reine» de la route. Cette berline à 4 portes avec un moteur à l'arrière, présentée en Corse le 4 février 1956, sort de l'usine de Flins. Ce fut la voiture la plus vendue en France de 1957 à 1961, année de l'arrêt de la production de la 4 CV remplacée par la 4L sur le site de Billancourt. La Dauphine se décline en Ondine plus luxueuse, en sportive Gordini, ou en cabriolet Floride. La renommée de Fernand Picard s'étend... Sur la demande de la SNCF, le président de la RNUR Pierre Lefauchaux, estimant que son entreprise doit développer des solutions

d'avenir, lui demande de mener les essais et mises au point d'une locomotive turbo-Diesel expérimentale de 1000 ch. En 1951, les essais sur la plateforme sont suffisamment concluants pour qu'après le montage sur une locomotive à la place d'un moteur Diesel «conventionnel», nous assistions sur la ligne Paris-Granville au premier voyage sur rail, le 19 mars 1952.

Sur une initiative de Joseph Szydowski, PDG de Turboméca, spécialiste des turbomachines et compresseurs de moteurs d'avions, ce dernier propose à la RNUR de tester un nouveau moyen de propulsion. Pierre Lefauchaux confie la réalisation d'une voiture expérimentale à Fernand Picard et Albert Lory (An. 11), un ancien de l'équipe Delage, champion des constructeurs en 1927 avec la type 1500 course. Autour d'une turbine surpuissante, développant 270 ch à 28 000 tours/mn, cette voiture hors normes, baptisée l'Étoile Filante, est dotée d'une structure tubulaire habillée de polyester et de dérives proches de celles d'un avion. Dès 1954, les essais en tunnel sont décisifs. Le 5 septembre 1956, près du lac salé de Bonneville, aux États-Unis, avec une pointe à 308,85 km/h, ce bolide expérimental établit un nouveau record du monde... avec comme pilote Jean Hébert.

Avec le temps, les études se diversifient et les modèles de voitures s'enchaînent : après la 4 CV, la Dauphine et la 4 L, suivent l'Estafette, la R4 et la R8... En janvier 1966, Fernand Picard est nommé directeur-conseil auprès de Pierre Dreyfus. Ce sera son dernier poste jusqu'à sa retraite le 31 mars 1969, après une carrière de 42 ans consacrée aux moteurs. ■

Jean-Louis Eytier (Bo. 68)

La Dauphine sera la préférée des Français de 1957 à 1961.



Aux États-Unis, l'Étoile Filante a établi en 1956, un record de vitesse avec une pointe à 308,85 km/h.



Le premier voyage sur rail de la locomotive turbo Diesel, développée par la Régie Renault, a eu lieu en 1952 sur la ligne Paris-Granville.

