

# « L'École d'Apprentissage Renault »

*L'école Renault a marqué de son empreinte plusieurs générations. Tous ceux qui l'ont fréquentée se reconnaissent encore aujourd'hui en affichant avec fierté leur qualité d'ancien apprenti. S'il est difficile de savoir le nombre exact de ceux qui sont passés sur ses bancs, on peut affirmer sans trop se tromper que plusieurs milliers d'élèves y ont été formés.*

*Son histoire s'étend de 1919 à 1989 : soixante-dix années. Cette longévité est une des caractéristiques qui ont fait sa renommée. Longévité à laquelle il convient d'ajouter la diversité des métiers enseignés, la capacité d'adaptation aux évolutions technologiques, la qualité du corps enseignant, le nombre des apprentis formés et, enfin, puisque c'était son principal objectif, l'excellence de la formation dispensée, comme le prouve un exceptionnel taux de réussite aux examens de fin d'études, comparé à ceux obtenus par d'autres institutions de même nature sur le plan national.*

*Si, au cours des cinquante premières années de son existence, l'école a exclusivement formé les apprentis dont l'entreprise avait besoin, son champ d'activité s'est élargi à partir des années 70. Elle changera plusieurs fois d'appellation : CFAJ (Centre de Formation et d'Adaptation des Jeunes), ou l'ETR (l'École Technique Renault) avant l'intégration de la dernière promotion en 1985. Mais c'est bien la première de ces deux périodes qu'on connaît la plupart des anciens "arpètes", aujourd'hui membres d'AMETIS, dont les témoignages nous ont permis de redécouvrir l'esprit qui régnait au sein de cet établissement d'enseignement, longtemps considéré comme une institution, qui a profondément marqué l'histoire de Renault.*



Apprentis modelleurs à l'atelier encadrés par un maître d'apprentissage et un professeur en 1923.  
© Renault Communication DR.

## 1919 - 1939 : l'école nomade

Dès la fondation de l'entreprise Renault Frères, Louis Renault est tenté de former des apprentis au sein des ateliers. Cette pratique cessera dès 1900, après le vote de la loi Millerand qui prohibe de faire travailler plus de 10 heures par jour les jeunes de moins de 18 ans. La loi Astier de 1919, qui fixe un cadre légal à l'enseignement professionnel, tout en permettant à l'État de subventionner ces établissements, qu'ils soient muni-

cipaux ou privés, va changer la donne. Renault décide alors de se doter d'une école d'apprentissage.

Son implantation va changer au fil des ans, en fonction de l'évolution du territoire occupé par l'entreprise et de celle du contenu de la formation. Si le souci de ses dirigeants a toujours été de situer l'école en dehors des ateliers de production, cela ne s'est fait que progressivement.



Félix Gourdou en 1935. Ingénieurs des Arts et Métiers, il fut le premier directeur de l'école d'apprentissage de 1926 à 1942.  
© Renault Communication DR.

A sa création, le premier bâtiment destiné à accueillir les apprentis est une ancienne confiserie située dans l'îlot F, le long de la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, près des quais de la Seine.

En 1925, l'école sera transférée dans l'îlot V, à proximité du carrefour Zola dans un bâtiment dénommé "La Pouponnière", car il avait servi de crèche pour les enfants des nombreuses femmes embauchées pendant la 1<sup>ère</sup> Guerre Mondiale. Ce second site est celui de la première tentative de regroupement des activités de l'école. Il comprend un laboratoire, des salles de classe et de dessin, ainsi qu'une petite salle de conférence. L'introduction de la taxe d'apprentissage dans le cadre de la loi de finances 1925, qui permet aux entreprises de financer les salaires des enseignants et l'achat des équipements, va pousser Renault à envisager un nouveau transfert.

L'école trouve sa place définitive dans l'îlot EE, au 164 de la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres. Mais il faudra attendre 1939 pour que le regroupement des différents secteurs de formation soit définitif. Conçus sur le modèle des bureaux d'études et des ateliers d'outillage, les différents bâtiments – direction et administration, salles de classe, ateliers, gymnase et cantine – sont progressivement installés dans un rectangle formé par la



Exposition des travaux de fin d'études réalisés par les apprentis au début des années 30.  
© Renault Communication DR.

rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, la rue de la Ferme, l'avenue Édouard-Vaillant – dans sa partie aujourd'hui renommée avenue du Général-Leclerc – et la rue Heyrault. Seul l'atelier de la section fonderie demeure implanté dans l'usine en raison de l'utilisation des installations spécifiques

à ce métier ; de même, la section électricité a ses quartiers rue du Point-du-Jour dans l'îlot Q. Mais on est loin de la configuration précédente où l'école était implantée sur une quinzaine de sites différents disséminés dans l'usine.

## TÉMOIGNAGES 1938 - 1953

### **Gaston Thomas, promotion 1938-1941**

*"Je suis entré à l'école à l'âge de 15 ans, notre promotion comprenait environ cent élèves, le groupe des ajusteurs était composé de vingt élèves. Notre formation pratique se faisait toujours en atelier, à l'atelier 176 non loin des presses du département 38. La renommée de l'école était telle qu'au retour de la guerre, seulement trois apprentis sur vingt sont restés chez Renault, les autres avaient trouvé ailleurs un meilleur salaire. Les cours étaient donnés dans l'école qui se construisait petit à petit, nous devions travailler chaque soir à la maison pour rapporter notre cahier bien à jour des cours reçus la veille. Et nous allions faire du sport dans l'île Saint-Germain".*

### **Paul Bénac, promotion 1939-1942**

*"L'école fut une très bonne école et m'a beaucoup servi pour évoluer dans ma carrière. Nos cours se déroulaient à l'école et la formation pratique dans l'usine. Et nous faisons du sport au stade des Dominicaines".*

### **Roger Vacher, promotion 1940-1943**

*"Je suis entré à l'école Renault en novembre 1940, après avoir été renvoyé, pour des raisons de discipline, du collège technique que je fréquentais depuis deux ans. Grâce à l'intervention d'un cousin de mon père, contremaître à la fonderie, j'ai été autorisé*

*à passer l'examen d'entrée bien après la session normale qui se déroulait en juin. Reste gravée dans ma mémoire l'épreuve de géographie pour laquelle on m'a demandé de dessiner la carte de la Cochinchine !*

*Notre formation pratique de tôlier se faisait à l'usine O ou au département 38. Nous recevions de temps en temps la visite du directeur, Félix Gourdou, qui se plaisait à nous coller avec des problèmes de géométrie descriptive".*

### **Roger Thomas, promotion 1946-1950**

*"Pour moi l'école d'apprentissage a été une bonne école, même une excellente école. Elle m'a permis d'évoluer en devenant technicien. J'ai un souvenir qui m'a beaucoup chagriné, lors du cross des apprentis, en fin d'année au stade Marcel-Bec, j'avais terminé second. Mais le vainqueur était un jeune ouvrier, et non un apprenti, j'en ai beaucoup voulu aux organisateurs : il avait gagné une belle paire de pointes et moi seulement une paire de baskets...".*

### **Bernard Maître, promotion 1950-1953**

*"Ma formation en atelier s'est effectuée au "Chinois", c'est ainsi qu'on dénommait notre atelier à Q11, je garde un bon souvenir de ces 3 belles années".*

## Le corps enseignant : hommes de terrain et pédagogues

Dans les premières années après la création de l'école, l'encadrement et le tutorat des jeunes sont assurés principalement par des agents de maîtrise de l'usine qui connaissent bien leur métier et son environnement. Puis au fur et à mesure que les effectifs et les structures de formation s'étoffent, il faut repenser en permanence l'organisation de la formation ainsi que celle du corps enseignant.

Pour faire face aux défis de son développement, l'industrie automobile française s'est beaucoup appuyée sur les ingénieurs des grandes écoles, en recrutant notamment des diplômés des écoles des Arts et Métiers. Leur formation proche de la réalité industrielle et leur expérience du terrain, sans compter leur expérience de l'encadrement, sont leurs principaux atouts. En effet, les "Gadzarts" nouvellement embauchés occupaient des postes de terrain : ouvriers qualifiés, agents de maîtrise ou dessinateurs, avant d'accéder à des postes à responsabilité plus élevée. Louis Renault, qui se défie des grandes écoles depuis son échec au concours d'entrée à Centrale, va privilégier le pragmatisme de cette filière au dépend de la formation plus théorique dispensée par Polytechnique, les Mines, Centrale ou Supélec. Cette tendance générale explique la raison pour laquelle, à l'origine, les ingénieurs Arts et Métiers ont été majoritairement choisis comme professeurs – en 1937, ils sont 22 sur 33 enseignants – et comme directeurs de l'école d'apprentissage. Un choix partagé par

d'autres entreprises telles que Peugeot, Michelin, Salmson ou Merlin-Gérin. Ce n'est donc pas par hasard si, parmi les trois premiers directeurs de l'école, deux d'entre eux sont des "Gadzarts" : Félix Gourdou et Louis Peyron. Ces deux fortes personnalités ont marqué leurs temps, leurs mandats à la tête de l'école – de 1926 à 1942 pour le premier et de 1946 à 1959 pour le second – ayant duré un peu plus de 30 ans. Et leurs noms évoquent encore bien des souvenirs pour les plus anciens d'entre nous.

Mais au fil du temps cette primauté des "Gadzarts" va s'éroder. Ils représentent encore 19 % du corps enseignant au début des années 50, une proportion qui passe à 7,5 % dans les années 70, avant de disparaître totalement en 1984, un an avant l'intégration de la dernière promotion. Alors qu'il était de tradition que des ingénieurs de l'entreprise mettent leur compétence et leur expérience au service de l'école en consacrant quelques heures par semaine

à la formation des apprentis, l'équipe pédagogique se professionnalise et les permanents prennent progressivement le pas sur les vacataires. De même, dans les statistiques, les apprentis deviennent soudain des élèves...

Une rupture consécutive à la croissance de l'entreprise et à sa volonté de s'adapter aux évolutions techniques et technologiques : les courants dits "faibles", les circuits imprimés et la miniaturisation des composants, l'automatisation, la robotique, l'informatique industrielle, etc. L'entreprise recrute tous azimuts et ouvre ses portes aux ingénieurs de toutes les grandes écoles. Ce nouvel élan va également avoir des retombées sur le recrutement des enseignants et des formateurs de l'école : une filière professionnelle pour les maîtres d'apprentissage va être créée, des formations pédagogiques sont mises en place, avec une ouverture sur l'extérieur qui rapproche l'école Renault des lycées professionnels publics et privés.



Fête sportive des apprentis au stade Marcel-Bec en juillet 1959. © Renault Communication DR.

### TÉMOIGNAGES 1955 - 1960

#### Robert Le Fresne, promotion 1955-1959

*"Mes différents patrons ont toujours bien considéré les jeunes qui sortaient de l'école d'apprentissage. Cette école nous a inculqué des valeurs comme la conscience professionnelle et le souci du travail bien fait. C'est pour moi un grand honneur d'avoir appartenu à cette école. J'ai le souvenir d'avoir démarré sur un tour russe, sa mise en marche faisait beaucoup d'étincelles, cela faisait la curiosité des copains".*

#### Édouard-René Sidorkiewicz, promotion 1956-1960

*"L'école nous a permis d'entrer dans l'entreprise avec des connaissances théoriques solides qui furent pour nous de véritables atouts. La validation de ces acquis par différents CAP en rapport avec les métiers que nous allions exercer permettait de concrétiser nos parcours. J'ai très vite pu constater que notre formation était reconnue à sa juste*

*valeur par les ouvriers professionnels qui nous parrainaient, ainsi que par la maîtrise. L'école avait acquis au fil du temps une incontestable notoriété. Et même si beaucoup d'entre nous ont changé plusieurs fois de métier au cours de leur carrière, nous avons conservé cette culture du travail bien fait et cet esprit critique que nous continuons à exercer jusque dans notre vie quotidienne.*

*J'ai beaucoup apprécié le soin apporté par l'école en matière de culture générale et d'éducation sportive. J'ai d'ailleurs eu la chance d'appartenir à la première promotion qui a bénéficié des classes de neige. Nous avons ainsi pu découvrir les Alpes et les Pyrénées : à chaque fois quinze jours de bonheur et de merveilleux souvenirs !*

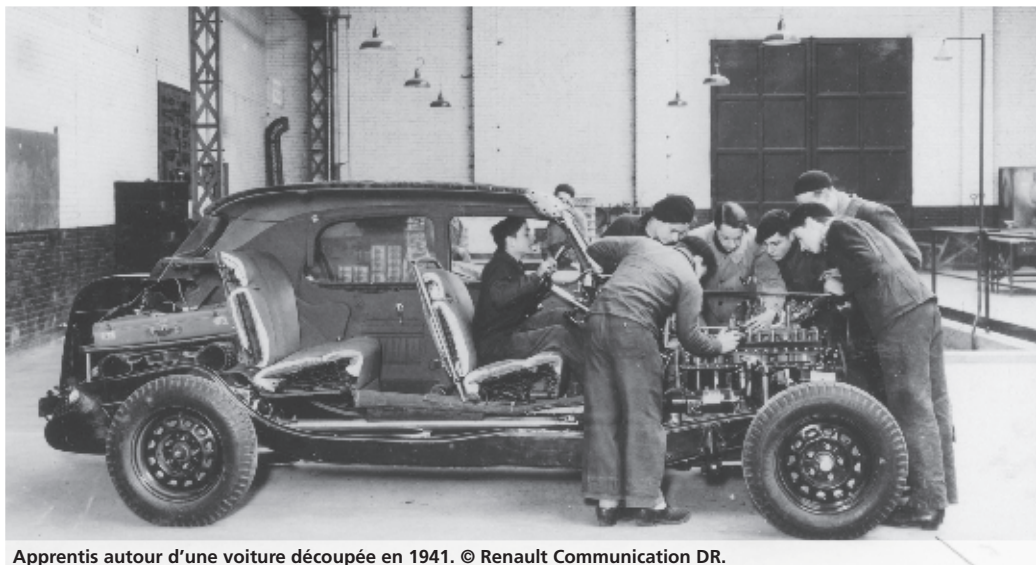
*Une anecdote pour finir : en fin d'année, lors de la distribution de prix, Pierre Dreyfus nous faisait l'honneur d'être présent, assisté évidemment d'autres directeurs mais que nous ne connaissions pas. Inutile de dire*

## Métiers, enseignement : quelles évolutions ?

Dès 1919, placées sous la tutelle d'agents de maîtrise, les formations se déroulaient dans les différents secteurs de l'usine. La formation en atelier représentait environ 80 % du temps global de formation contre 20 % de formation générale et technique. L'apport de ces connaissances générales devient indispensable dès 1926 pour préparer les apprentis à un CAP.

Dans cette première période, la durée d'apprentissage est de trois ans. Mais déjà les meilleurs éléments avaient la possibilité d'effectuer une 4<sup>e</sup> année leur permettant de passer un CAP supplémentaire. Les principales formations au métier concernaient la mécanique, la tôlerie, la menuiserie et la fonderie. Puis progressivement d'autres filières seront développées. Dix ans plus tard, la panoplie des métiers ne cessera de s'étoffer : ajusteurs, tourneurs, fraiseurs, tôliers-chaudronniers, carrossiers, mouleurs et des métiers divers tels que menuisiers, peintres ou serruriers, etc. Cette grande diversité témoigne bien déjà de la richesse des métiers que peut offrir l'industrie automobile.

Durant les deux décennies d'avant-guerre, l'école a bien répondu aux objectifs qu'elle s'est fixés en s'appuyant sur deux concepts : apporter une formation pratique en étroite relation avec les métiers recherchés et une culture générale destinée à préparer les jeunes à aborder le monde des adultes dans



Apprentis autour d'une voiture découpée en 1941. © Renault Communication DR.

les meilleures conditions possibles. A partir de 1933, une pratique régulière du sport est mise en place. Plusieurs sites seront utilisés, l'île Saint-Germain, le stade Pierre-de-Coubertin puis, à partir de 1940, le stade des Dominicaines proche de l'école, avant l'ouverture dans les années d'après la guerre du stade Marcel-Bec du COB à Meudon. L'école conservera ce même souci pendant toute son existence, avec un penchant généreux pour la culture générale et des loisirs bien ciblés. Avec la nationalisation, certains métiers en régression sont les filières bois – menuisiers, carrossiers bois, ébénistes – et d'autres émergent : soudeurs-carrossiers, tourneurs, rectifieurs et aléseurs; puis d'autres encore avec le développement des machines-outils : ajusteurs en outils à découper, électriciens et électromécaniciens, sans

compter les mécaniciens-réparateurs automobile.

La fin des années 40, puis les années 50 et 60 marquent donc des tournants importants dans l'évolution de la formation. A partir de 1954, deux cycles de formation cohabitent. Le 1<sup>er</sup> cycle forme ses apprentis à plusieurs métiers sanctionnés par plusieurs CAP. On parle dorénavant d'ouvriers qualifiés polyvalents. Le 2<sup>e</sup> cycle forme à des fonctions de technicien, avec une prépondérance des enseignements techniques et technologiques sanctionnés par un BEI. Si ce 2<sup>e</sup> cycle apportait des bagages techniques supérieurs à celui du 1<sup>er</sup> cycle, il était considéré néanmoins comme plus pratique et professionnel que les formations dispensées dans les lycées techniques. La durée de la formation passe à quatre ans avec une première

*que c'est de ses mains que l'on souhaitait recevoir nos prix. On faisait des paris : serai-je ou non l'heureux élu ? Mes quatre années se sont écoulées et j'ai toujours perdu ! Mon prix m'était toujours remis par un patron inconnu de nous”.*

### Henri Vanuxem, promotion 1956-1960

*“Renault est une longue histoire pour moi, puisque je l'ai connu déjà dès l'âge de 7 ans par ses colonies de vacances du CAMTEUR de l'époque. C'est aussi une histoire de famille, mon grand-père y était entré en 1919. L'école Renault fut une excellente école qui nous a servi à bien démarrer, puis à évoluer plus tard dans l'entreprise.*

*Elle avait ses lettres de noblesse et jouissait d'une excellente réputation. Quelle aventure pour des gamins de notre âge quand nous primes l'avion pour la première fois pour l'Angleterre dans le cadre de notre perfectionnement en anglais”.*

### Alain Larripa, promotion 1956-1960

*“L'école était une très bonne école, de plus les enseignements reçus dans notre profession, techniques et technologiques, nous étaient apportés par des professeurs de très haut niveau. D'ailleurs ils occupaient tous des postes à haute responsabilité que nous découvrons une fois en activité dans l'entreprise. Je pense notamment à MM. Georges, Place, Picard, Fossati, Gambier etc.”.*

Édouard-René Sidorkiewicz (à droite) en compagnie de Gérard Magnas à Villeneuve-La-Salle (Hautes-Alpes) pendant les classes de neige 1960.  
© Collection particulière d'Édouard-René Sidorkiewicz.



année de pré-apprentissage destinée à faire découvrir aux jeunes l'ajustage, la tôlerie, la menuiserie, le tournage, le fraisage et la fonderie. Cette pratique permet d'acquérir les gestes de base des différents métiers et aide les élèves à décider de leur orientation. Il convient également de noter, même si ce n'était pas sa vocation première, que l'école a permis à un très petit nombre de ses apprentis, à l'issue d'une sélection rigoureuse en fin de 1<sup>ère</sup> année, d'intégrer l'ENP (École Nationale Professionnelle) Raspail à Paris. Leur formation débouchait sur l'obtention d'un Bac technique, ce qui leur permettait de démarrer directement leur carrière comme techniciens. Notre ami, Pierre Guérin (promotion 1952 - 1956) a fait partie de ces heureux élus.

Par ailleurs, il faut considérer comme un plus la volonté des responsables de l'école d'ouvrir les portes à la culture, au sport, à la connaissance du monde extérieur. Les apprentis sont conviés à assister à des conférences sur des sujets les plus divers données par des personnalités de grande renommée. Les activités sportives sont également très appréciées. Ce que va confirmer l'instauration des classes de neige à partir de 1957. Cette évasion à la montagne combinant cours et ski et heures de classe était vécu comme un grand moment grand bonheur.

La quasi-totalité des jeunes découvrent pour la première fois les joies de la glisse. Ces classes de neige, d'une durée de 15 jours, étaient programmées chaque année en janvier ou à Pâques. Puis, à partir de 1967, intervient la création d'un cycle d'adaptation d'une durée d'une année appelé JFOP (Jeunes en Formation d'Ouvrier Professionnel), s'adressant aux titulaires d'un CAP ou d'un BE. Cette ouverture permet de mieux répondre aux réels besoins de l'entreprise. En 1971, mise en place du CFAJ (Centre de Formation et d'Adaptation des Jeunes). En 1979, l'école prend le nom de l'ETR (École Technique Renault) et met en place un cycle de préparation au baccalauréat de technicien, préfiguration du bac pro institué en 1985. Ce cycle permet aux jeunes techniciens de découvrir la mise en œuvre des nouvelles technologies comme la CFAO. Ces évolutions éloignent un peu plus l'école de ce qui fut sa vocation première : former des apprentis.



Classes de neige à Saint-Véran (Hautes-Alpes) en 1965.  
© Collection particulière de Wilfrid Planchon.

## TÉMOIGNAGES 1961 - 1967

### Jean Michel Kusiak, promotion 1961-1965

*" Notre surveillant général M. Dumortier, surnommé " Al Capone ", était d'une très grande intransigeance : chasse aux retards, chasse aux cheveux longs, etc. "*

### Wilfrid Planchon, promotion 1961-1965

*" L'école dans les années 60 avait construit deux cycles de formation parfaitement adaptés à ses besoins. Ces formations étaient solides et réputées. La formation de technicien était rigoureuse et complète. En complément à notre formation, pour notre développement personnel, l'école organisait des stages sportifs, linguistiques et culturels. Et même, si l'école c'était beaucoup de travail, c'était aussi de très bons moments de loisirs. Un fait marquant : la remise des prix en fin d'année avec les félicitations de Pierre Dreyfus, lui-même "*

### Michel Faburel, promotion 1962-1966

*" Oui, l'école fut un bon tremplin, dans la mesure où la qualité de l'enseignement général, technique et culturel, nous avait bien préparés à notre entrée dans la vie professionnelle. Un de ses points forts était, la qualité de son équipe enseignante. Autre point très important : la culture générale. Je n'oublierai jamais Mme Altmeyer, la bibliothécaire, et Mme de Saint-Girons pour les visites conférences du samedi matin, les soirées au théâtre et les rencontres culturelles après les films projetés*

*le vendredi soir dans la salle de conférence. Le sport n'était pas oublié non plus. La gym et l'athlétisme au stade des Dominicaines ou dans le gymnase de l'école pour le volley et le handball. La natation à la piscine du Stade Français que nous avons étreinte en 1962 et le stade Marcel-Bec pour les cross et la fête de l'école. Sans oublier les mémorables classes de neige à Barèges, Lans-le-Villard, Le-Bez ou Serre-Chevallier qui nous ont fait découvrir, pour la plupart d'entre nous, les joies de la glisse. Nous avons aussi un large choix d'activités et de séjours pendant les vacances de Noël ou d'été : dans mon cas, école de plongée à la piscine, équitation en Juillet 1965 et 1966 à Aix-en-Provence. Nous étions toujours encadrés par des membres de l'équipe enseignante de l'école. Autre souvenir marquant : la visite de Youri Gagarine à la fête de l'école au stade Marcel Bec.*

### Dominique Vasseur, promotion 1963-1967

*" L'école fut un très bon tremplin pour mon évolution. Elle m'a apporté ce goût pour les études qui m'a ouvert la porte des cours du soir et plus particulièrement du CNAM grâce auquel j'ai fini Ingénieur. Un de ses points forts : l'enseignement des cours pratiques par des professionnels de Renault grâce avec lesquels nous étions très bien préparés pour les épreuves du CAP. Et j'ai beaucoup apprécié nos stages d'anglais en Angleterre, ainsi que mes classes de neige dans les chalets de l'UCPA "*



Maquette de 4 CV réalisée par les apprentis en 1946. © Renault Communication DR.

## Une évolution spectaculaire du recrutement

Dans un premier temps, le recrutement ne concernait que les enfants du personnel de l'usine. Leur nombre était déterminé en fonction des besoins des ateliers. La sélection se faisait par concours, ouvert aux jeunes de 14 à 16 ans, titulaires du CEP, permettant d'évaluer le niveau de connaissances générales, complété à partir de 1930 de tests psychotechniques. Au début des années 40, le concours est ouvert aux jeunes qui n'ont aucun de leurs deux parents travaillant chez Renault. Néanmoins, les points supplémentaires restant attribués d'emblée aux enfants du personnel permettent de comprendre pourquoi, jusque dans les années 50, 60 % des apprentis ont un membre de leur famille qui travaille à Billancourt. Et l'attrait d'une grande entreprise dont l'image technique est portée au pinacle est importante pour les familles des candidats potentiels. En

1919, la première promotion compte 88 admis sur les 250 candidats qui se sont présentés aux épreuves de sélection. Ils sont 600 présents au sein de l'école de 1937 à 1939 et le point culminant est atteint en 1945 avec 675 apprentis. Et paradoxalement, c'est en 1961, au moment où Renault traverse une crise grave, que l'effectif de l'école retrouve un niveau élevé avec 604 élèves. Mais à partir de 1965 les promotions décroissent inexorablement.

De 1920 à 1950 les apprentis sont majoritairement issus des milieux ouvriers, du petit commerce et de l'artisanat. Ensuite, le recrutement évolue et se diversifie à partir des années 70, touchant les classes moyennes : techniciens, agents de maîtrise, et même cadres. Au point que ces trois catégories sociales finissent par devenir prépondérantes.



Apprenti s'exerçant au soudage en 1981. © Renault Communication DR.

## QUELQUES DATES MARQUANTES :

- 1919** création de l'école avec 88 apprentis en 1<sup>ère</sup> année.
  - 1925** déménagement et regroupement.
  - 1938** ouverture d'une bibliothèque.
  - 1939** implantation définitive dans l'îlot EE (rue Heyrault et rue du Vieux-Pont-de-Sèvres).
  - 1940** création des ateliers d'usinage.
  - 1941** construction du gymnase.
  - 1950** création des ateliers de tôlerie et de soudage.
  - 1954** mise en place de deux cycles distincts : " ouvrier qualifié polyvalent " et " technicien ", la scolarité passe de 3 à 4 ans.
  - 1956** premières classes de neige.
  - 1960** extension des bâtiments.
  - 1961** construction d'une nouvelle bibliothèque et d'une salle de conférence.
  - 1966** création des laboratoires d'hydraulique et de pneumatique.
  - 1971** création des laboratoires d'électronique, d'électrotechnique et des automatismes et mise en place du CFAJ (Centre de Formation et d'Adaptation des Jeunes).
  - 1979** l'école prend le nom d'ETR (École Technique Renault) et mise en place du cycle de préparation au baccalauréat de technicien.
  - 1985** intégration de la dernière promotion.
  - 1989** fermeture de l'école.
- Source : Emmanuel Quenson, *L'école d'apprentissage Renault 1919 - 1989*, CNRS Éditions, 2001 (livre en vente à la SHGR).



Deux apprentis portant des visières de protection travaillant sur une fraiseuse en 1952. © Renault Communication DR.

## 1985 - 1989 : la fermeture, une page se tourne...

Le recrutement de la dernière promotion en 1985 correspond à la décision de cesser la formation des jeunes au baccalauréat de technicien, désormais remplacé par le bac pro. Cette fermeture programmée s'inscrit dans le prolongement de celles des écoles d'entreprise de l'industrie automobile et à un moment où l'entreprise, virtuellement en faillite, est contrainte de réduire ses effectifs. Il convient néanmoins de noter que l'école Renault est une de celles dont l'activité s'est maintenue le plus longtemps. La direction comme les partenaires sociaux ayant fait le même constat – la remise en cause de l'utilité d'une formation première délivrée au sein de l'entreprise –, c'est donc vers la formation permanente que se porteront désormais tous les efforts. Mais jusqu'à la sortie de la dernière promotion, Renault honorera son contrat en proposant un poste à l'ensemble des derniers élèves.

L'école d'apprentissage a marqué l'histoire de Renault au cours du XX<sup>e</sup> siècle. Fut-elle une grande école ? Certainement. Fut-elle une bonne école ? Sans

conteste. L'exceptionnel taux de réussite aux examens de fin de scolarité – 85 à 95 % selon les années – en atteste. Mais par-delà ces chiffres, les témoignages unanimes des anciens le confirment.

De plus leurs parcours professionnels sont souvent élogieux, même si, comme notre ami Roger Vacher, tous n'ont pas terminé au sommet de la pyramide, en l'occurrence la direction de l'usine de carrosserie-montage de Billancourt – île Seguin et bas-Meudon – puis celle de l'usine de Billancourt réunissant toutes les activités industrielles du site. Les statistiques montrent que les anciens apprentis ont eu dans l'ensemble des carrières qui leur ont permis d'atteindre des positions plus élevées que celles pour lesquelles ils semblaient prédestinés en entrant à l'école. Une étude représentative effectuée par la direction de la Formation, portant sur près de 1 900 jeunes sortis de l'école et toujours en activité chez Renault en 1995, donnent les résultats suivants : 19 % d'entre eux sont restés ouvriers professionnels ou agents techniques, 64 % sont deve-

nus techniciens, employés ou agents de maîtrise et 17 % ont été promus cadres. Au-delà de ce constat général établi à un instant " t ", Emmanuel Quenson, auteur d'un ouvrage de référence sur l'école Renault (L'école d'apprentissage Renault 1919-1989, CNRS Éditions, 2001) a mené une enquête sur les emplois occupés en 1980, à la fin de leur carrière, par un échantillon plus modeste d'anciens apprentis ayant fréquenté l'école entre 1930 et 1950. Le constat est éloquent : quasiment la moitié d'entre eux (48,4 %) ont été promus au statut cadre, près de 30 % sont devenus techniciens, un peu plus de 15 % sont agents de maîtrise, 6,4 % n'ont pas dépassé le niveau employé. Ces chiffres sont caractéristiques d'une période de l'histoire de France au cours de laquelle l'ascenseur social fonctionnait à pleine charge.

Rédaction :  
Édouard-René Sidorkiewicz  
(promotion 1956-1960)  
assisté de Pierre Zigmant

### Jean-Claude Buanic nous a quittés.

*C'est mardi 15 mars que quelques-uns d'entre nous se sont retrouvés à Lesconil, en Bretagne, pour accompagner notre ami jusqu'au cimetière de son village natal. Jean-Claude avait 70 ans. Il est décédé des suites de la grave maladie cardiaque dont il souffrait depuis de longues années.*

*A sa sortie de Sciences-Po, il était entré dans le monde du journalisme puis avait rejoint notre Régie Renault en 1974, à la direction centrale du personnel et des relations sociales comme rédacteur de " Renault Inter ", le journal interne de l'époque. Nommé rédacteur en chef en 1983, il est chargé de lancer la nouvelle formule au titre rassembleur : " Avec ".*

*Il était passionné d'automobile, parmi de nombreux autres centres d'intérêt. C'était un homme cultivé, discret sur l'étendue de ses connaissances, en particulier dans le domaine littéraire. Au début de l'année 1984, il a intégré l'équipe de direction de l'UB comme responsable de la communication. Nous avons beaucoup appris à son contact et sa plume a fait merveille dans nos différentes publications de l'époque. Puis, il a rejoint la direction de la communication de l'entreprise en 1987 comme chef du service des relations publiques.*

*Quelques années plus tard, il a quitté Renault pour prendre la direction de l'éphémère Centre International de l'Automobile à Pantin. Les dernières années de son activité professionnelle seront consacrées à la Société des Ingénieurs de l'Automobile où il a occupé avec efficacité le poste de délégué général auprès des différents présidents, parmi lesquels certains étaient issus de Renault : Edmond Pachura, Philippe Chauvel et Philippe Ventre. Il a apporté à la SIA dynamisme et organisation et a aussi pris de nombreuses initiatives, couronnées de succès, en particulier dans le domaine de la formation.*

*Nous l'avons entraîné dans notre aventure à la création d'AMETIS. Nous lui devons le lancement de notre publication " AMETIS-Infos " et la mise en place de la commission de la communication, instance qui est devenue la pierre angulaire de l'animation de notre association.*

*Jean-Claude était un homme chaleureux, modeste, débordant d'une énergie et d'une compétence dont il a su nous faire profiter. Nous perdons un ami attachant et doté d'un grand sens de l'humour qui n'était pas la moindre de ses qualités.*

*Nous ne l'oublierons pas.*

Michel Auroy



Jean-Claude Buanic  
chez Renault en 1987.  
© Renault Communication/  
Photo Patrice Bouvier.



Jean-Claude Buanic sur le port de Lesconil (Finistère) en 2010.  
© Collection particulière de Céline Buanic.



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

Bureau : M. Auroy, 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