



AMETIS INFOS

Bulletin numéro 10
juin 2008

SOMMAIRE

Éditorial p 1

Du Bas-Meudon à Meudon-sur-Seine
Histoire d'une métamorphose p 2

Retour sur un projet réussi
Rencontre avec le Maire de Meudon, Hervé Marseille p 6

Un projet sans précédent... mais resté sans suite
L'atelier de masticage en postes fixes p 7

**“ L'histoire ne s'oublie quand on veut qu'elle vive.
Après l'avoir créée, faisons qu'elle survive ;
Rendons-la immortelle un peu comme Osiris,
Saisissons cette chance et portons AMETIS.”**

R.E. Sidorkiewicz

ÉDITO

« Meudon sur Seine, tout est en place. Seguin : une nouvelle donne »

Pour Renault, le Bas-Meudon ne représentait que 5,5 hectares de terrains occupés par des activités méconnues, de l'interne comme du grand public. 5,5 hectares seulement pour un programme d'urbanisation de près de 50 hectares !

Mais le projet de développement de ce "Meudon sur Seine" se substituant au "Bas-Meudon" s'est déroulé dans de telles conditions de concertation, d'efficacité dans les choix et les mises en œuvre qu'il méritait bien que nous lui consacrons un numéro d'Ametis Infos.

Et Seguin ? Cette île, n'a pas fini de faire couler de l'encre dans les médias nationaux !

Le nouveau maire de Boulogne Billancourt, Pierre-Christophe Baguet, met aujourd'hui en œuvre une nouvelle politique et engage un nouveau programme présenté à la presse voilà quelques semaines.

Les choix d'urbanisation appartiennent à la Ville et à ses élus. Le rôle de notre association n'est pas d'en critiquer le contenu.

Nous pouvons néanmoins regretter ce temps perdu et surtout l'abandon du projet de l'Université Américaine de Paris (cf. : AMETIS Infos N° 9) qui apportait à la ville une dimension culturelle internationale de haut niveau.

Mais notre mission est plus que jamais de veiller à ce que l'on fera au titre de l'histoire fabuleuse de Renault sur cette île mythique.

Et il ne s'agit pas seulement d'un banal "lieu de mémoire". Il s'agit de réalisations qui rappelleront qu'ici même se sont déroulés des événements peu communs au cours de ces cent dix dernières années.

Ainsi, quid de la conservation du portail d'entrée, à l'extrémité du pont Daydé ?

Quid du traitement physique de l'esplanade et de la reconstruction partielle de ses superstructures ?

Quid de ce qui devra attirer l'œil du promeneur et le rendra curieux d'en savoir plus sur ces richesses techniques et sociales du passé.

Richesse tout court aussi pour la ville, fière de son fleuron national qui a pris aujourd'hui une dimension mondiale dont tous les acteurs peuvent être fiers.

Ceux d'aujourd'hui, comme ceux d'hier, AMETIS, la Société d'Histoire, ATRIS et la Direction Générale de Renault doivent veiller à ce que tout cela ne tombe pas dans l'oubli.

C'est la raison d'être d'AMETIS.

Le Président, Michel Auroy

« Du Bas-Meudon à Meudon-sur-Seine... Histoire d'une métamorphose »

Jusqu'en 1999, Renault possède à Meudon 5,5 ha d'un seul tenant, bien qu'entailé par la présence d'une parcelle sur laquelle est implanté un immeuble de rapport. Formant un quart de cercle délimité au sud par la route de Vaugirard, parallèle à la Seine, à l'ouest et au nord par la rue Henri Savignac et la ligne SNCF – devenue depuis celle du tramway T2 – et à l'est par la ruelle aux Bœufs ; cet ensemble regroupant ateliers et bureaux a toujours été appelé le Bas-Meudon. Vendus au promoteur Hines, ces terrains et leur environnement vont faire l'objet d'une opération urbanistique et immobilière qui va voir très rapidement le jour sous l'impulsion d'une municipalité dynamique, désireuse d'ouvrir la ville sur le fleuve ; d'où le choix symbolique de renommer le quartier Meudon-sur-Seine.

CHAPITRE 1

Une démolition sous surveillance

État des lieux

Après avoir franchi la Seine, le pont Seibert desservait un premier bâtiment, abritant des bureaux et des vestiaires, construit sur la rive gauche avant d'enjamber la route de Vaugirard et de pénétrer au sein des installations du "Bas-Meudon" comprenant principalement les ateliers de retouches, les bureaux de la direction de l'usine et le labo peintures. En raison de la pente naturelle du coteau, l'entrée en venant de Boulogne était située au 1^{er} étage, alors que les issues côté Meudon correspondaient au rez-de-chaussée. Sous la partie construite en encorbellement entre le niveau du pont et celui de la rue, il y avait un vaste espace où étaient implantés les ateliers du carton et du caoutchouc. Sa structure servait de fondation au bâtiment principal, son plancher et son mur de



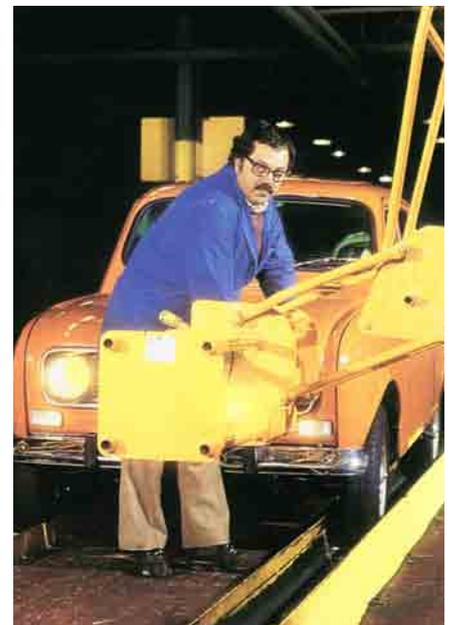
L'atelier du carton (1955)
© Renault Communication D.R.

soutènement en béton adossé au coteau jouant un rôle majeur dans la stabilité de l'ensemble du site.

En effet, le coteau de Meudon est constitué d'une roche calcaire particulièrement friable. Composée de carbonate de calcium, connue sous le nom de Blanc de Meudon – comparable au Blanc d'Espagne –, elle a été très longtemps utilisée comme base pour des produits d'entretien et des pigments de peinture. Même si l'exploitation de cette ressource naturelle a cessé depuis longtemps, il subsiste encore dans le sous-sol de nombreuses carrières. Celles-ci ne sont plus entretenues et font peser un risque sur la stabilité de la colline de Meudon. La perspective de la démolition des bâtiments industriels, dont la présence semble suffisante pour prévenir d'éventuels glissements de terrain – un risque que pourrait aggraver le passage des camions chargés de gravats – inquiète les riverains.

A l'écoute des riverains

Le premier acte, le plus simple, consiste à engager en 1999 la démolition du bâtiment situé entre le fleuve et la route de Vaugirard. C'est l'occasion de mettre en œuvre la technique innovante, dite "du tapis". Celle-ci consiste à suspendre le long de la façade du bâtiment des lames de caoutchouc accrochées à une grue mobile ; ce qui permet d'éviter la projection de débris sur la voie publique. Ainsi la démolition peut s'effectuer sans interrompre la circulation et Renault s'affiche comme une entreprise responsable.



Réglage de phares sur la chaîne de livraison au Bas-Meudon (1977)
© Renault Communication D.R.

Au démarrage de la phase suivante, la plus importante et la plus délicate, qui concerne les quelque 60 000 m² du bâtiment principal, la situation est d'emblée plus tendue, voire conflictuelle.

Renault doit à la fois répondre à la demande de la SNCF, qui exige que la voie ferrée et la caténaire situées à l'arrière des bâtiments soient protégées, et prendre en compte la parole des riverains. Regroupés au sein d'une association, ceux-ci demandent à Renault de prendre en charge le comblement des carrières, bien qu'il soit établi que ces travaux ne



Vue du pont Seibert et du Bas-Meudon depuis les anciens bureaux du Dpt 74 (1999)
© Renault Communication / Studio Pons



Atelier de fabrication des pneus au Bas-Meudon (1947)
© Renault Communication D.R.

sauraient relever de la responsabilité de l'entreprise ; sans compter le coût exorbitant d'une opération de cette ampleur, équivalent à trois fois la valeur du patrimoine immobilier !

Priorité à la concertation

Il est donc décidé d'engager une procédure de référé préventif qui permet à Renault de demander au tribunal la nomination d'un expert chargé dans un premier temps de faire un état des lieux de la voirie et du bâti – ce qui représente la visite d'une centaine de maisons et d'appartements – et de suivre l'évolution du chantier à la demande des parties.

Avec l'assentiment de l'expert, Renault met en œuvre des mesures simples : la mise en place de capteurs pour enregistrer les vibrations et les déplacements de la colline, une démolition "douce", en limitant le poids des éléments à faire

tomber, et le contrôle de la circulation des camions sur le site. Des réunions, des visites du chantier et des carrières sont régulièrement organisées avec les associations locales et la municipalité afin d'informer les riverains de l'avancement des travaux.

Après études, il sera décidé d'étayer le mur de soutènement situé à flanc de coteau, au niveau de la route de Vaugirard ; solution technique validée par un bureau de contrôle et l'expert judiciaire.

En fin de chantier, d'un commun accord, il est décidé de mettre en place une clôture transparente, constituée d'un grillage solide, garant d'une meilleure surveillance des lieux. Renault suggère que cette clôture devienne un lieu d'animation. La Mairie réagit positivement. Vingt panneaux sont confiés à des associations et à des écoles, avec pour mission d'illustrer le thème de la relation de la ville avec le

fleuve. C'est un succès ; l'inauguration rassemble tout le quartier le long de la route de Vaugirard. Les habitants s'approprient le lieu. Meudon-sur-Seine est né.

L'action de Renault est récompensée par l'attribution, en 2000, du Grand prix de l'Immobilier dans la catégorie "gestion de la relation avec les riverains". Aujourd'hui encore, Alain Degraeve, le pilote du projet côté Renault, estime que : "le plus intéressant dans cette opération, c'est que, partant d'une situation de crise, nous sommes parvenus à mettre en place un partenariat basé sur la confiance".

Ce qui aura ultérieurement des retombées positives ; le Préfet des Hauts-de-Seine fera appel à certains des membres des associations de Meudon pour siéger à la CLIS (Commission Locale d'Information et de Suivi), chargée d'examiner les conséquences de la démolition de l'île Seguin sur l'environnement.



La chaîne de finition au 1^{er} étage du Bas-Meudon (1977)
© Renault Communication D.R.



"Meudon Campus" vu depuis Seine
© Thierry Lewenberg-Sturm

CHAPITRE 2

Les hauts et les bas d'un projet urbain ambitieux

Entre POS et PLU

La municipalité de Meudon commence à se préoccuper de l'avenir du site dès 1998, un an avant le démarrage de la démolition des bâtiments. D'emblée, le Maire ne cache pas sa volonté de faire avancer rapidement ce dossier, en dissociant le cas des terrains Renault de ceux de Boulogne-Billancourt, même si les deux communes font partie du Syndicat mixte intercommunal du Val de Seine (cf. : l'interview d'Hervé Marseille ci-après / page 6).

La commune, avant tout résidentielle, ne peut pas s'offrir le luxe d'être privée trop longtemps de sa principale source de taxe professionnelle. Mais, au moment où le PLU (Plan Local d'Urbanisme) est en passe de remplacer le POS (Plan d'Occupation des Sols), les droits à construire ne sont pas bien définis. Sous l'impulsion de son Maire, pour qui ce secteur est prioritaire, Meudon se voit attribuer par le Préfet des Hauts-de-Seine l'autorisation de mettre en chantier 45 000 m² de bureaux et 15 000 m² de logements sur les terrains qui seront libérés par Renault.

Paradoxalement, le schéma d'urbanisme de la ville impose que les immeubles de bureaux soient situés en bord de Seine, le long de la route de Vaugirard, alors que les logements seront construits le long de la voie ferrée, dans le prolongement du bâti existant.

Par ailleurs, dans le cadre de l'aménagement programmé de la RD 7 – la dénomination administrative de la route de Vaugirard – le Département va prendre en charge la démolition des bâtiments vétustes situés en bord de Seine. C'est ainsi que le quartier va changer d'aspect, récupérer ses rives et s'ouvrir enfin sur le fleuve.

Cherche promoteur connaissant utilisateur intéressé et plus si affinités ...

La Ville de Meudon demande donc à Renault d'organiser un concours afin de déterminer quel promoteur immobilier sera chargé de réaliser le programme de constructions préalablement défini. Les principaux critères de choix sont pour Meudon la qualité architecturale et urbanistique du projet, la qualité et la fiabilité du preneur, la conservation de la ligne des ponts de l'île Seguin, la préservation du futur passage du tramway. Et pour Renault ... le prix de vente des terrains.

Mais le point le plus original du cahier des charges est que les promoteurs doivent trouver un utilisateur pour les bureaux avant le démarrage des travaux. Une condition peu banale mais compréhensible dans le contexte de l'époque ; l'arrivée de la ligne de tramway T2 qui allait permettre de relier directement le site à La Défense et à Issy-les-Moulineaux était mal connue. Cette rive de la Seine présentait donc un moindre intérêt pour les entreprises cherchant à s'implanter à l'Ouest de Paris.

Au final, sur six réponses reçues, seules deux sont complètes : Bouygues Immobilier avec Havas et Hines avec Cisco, associé à Cogedim pour les logements.



"Meudon Campus" : les immeubles de bureaux au cœur du parc paysager
© Hervé Abadie

Cisco, entreprise américaine spécialisée dans la mise en place de réseaux de téléphonie sur Internet (Internet Protocol), est en 1999, la première capitalisation boursière mondiale, devant Microsoft. Elle prévoit alors de doubler son activité et ses effectifs tous les ans pendant cinq ans. Un taux de croissance qui lui permet d'envisager à terme l'occupation de la totalité des surfaces bureaux du Bas Meudon. Sans compter que le prix proposé par Cisco est le plus élevé.

De recours en délais, exit Cisco !

Le permis de construire est délivré en février 2000. Dans le cadre du délai légal, un recours est déposé par une association meudonnaise qui relève l'absence de conformité à plusieurs points du règlement d'urbanisme en vigueur. Il faut donc revoir le projet et présenter un permis de construire modificatif. Celui-ci est approuvé par la Ville, mais un nouveau recours est engagé. Ce qui engendre de nouveaux délais et retarde l'ouverture du chantier.

En avril 2002, Cisco décide de se retirer du projet. Certes lassée d'attendre, mais ayant surtout subi de plein fouet les conséquences économiques du 11 septembre 2001 – la valeur de l'action a

chuté de 90 % ! – l'entreprise américaine est contrainte de réduire ses activités en France et en Europe.

Il faut repartir à zéro. Le projet s'arrête pendant un an. Mais ni Meudon, ni Renault, ni Hines ne renoncent.

Tout est bien qui finit bien : "Meudon Campus"

Hines trouve un partenaire : Axa qui non seulement accepte de devenir co-développeur du projet à 50 % mais s'engage aussi à être l'acquéreur final des bureaux, via sa filiale Axarim.

Le projet précédent conçu sur mesure pour Cisco ne pouvant s'adapter aux besoins d'autres utilisateurs, il faut lancer un nouveau concours d'architecture.

Au dernier stade de la compétition, il reste deux finalistes : le projet de l'architecte anglais Richard Rogers et celui du cabinet américain Pei-Cobb-Freed & Partners associé à l'architecte français Michel Macary. C'est Pei – rendu célèbre par la pyramide du Louvre – qui l'emporte. Le concept de Pei consiste à positionner les nouveaux immeubles en suivant les courbes de niveau afin de reconstituer le profil de la colline de Meudon, qui avait été entamée par l'implantation de Renault, tout en prévoyant des toitures

végétalisées et la plantation de 400 arbres de haute tige issus des mêmes espèces que ceux existant en haut du coteau.

Les travaux démarrent en avril 2004 en trois phases successives et la livraison des bureaux va s'échelonner entre octobre 2005 et juin 2007. Parallèlement, Cogedim engage la construction des quatre immeubles d'habitation – 160 appartements comprenant un tiers de logements sociaux et deux tiers en accès à la propriété – qui seront disponibles dès l'automne 2006.

Peu de temps après le début de la construction, Axalto – aujourd'hui Gemalto, depuis sa fusion avec Gemplus –, premier fabricant mondial de cartes à puce, va se montrer intéressé par trois des cinq immeubles. Puis c'est Neuf Cegetel qui décide de s'installer sur le reste du site que le tramway relie à ses implantations de La Défense et de Boulogne.

L'opération est enfin bouclée. Aujourd'hui, il ne reste qu'à finaliser l'aménagement de la route de Vaugirard.

Même s'il ya eu des difficultés et des revers inattendus, le Maire de Meudon a réussi son pari : transformer sa ville tambour battant.

Rédaction Pierre Zigmant.



"Meudon Campus" : un des immeubles de bureaux au cœur du nouveau quartier

© Hervé Abadie



Retour sur un projet réussi

Rencontre avec le Maire de Meudon, Hervé Marseille

10 ans déjà que Renault a ouvert avec Hervé Marseille, le Maire de Meudon, le dossier de l'urbanisation de ce secteur que chacun appelait "Le Bas-Meudon".

Retrouvailles, donc, dans le bureau du premier magistrat de la ville pour un entretien on ne peut plus amical...

Ametis Infos :

Monsieur le Maire, ce projet vous tenait à cœur, vous le considérez comme très important pour la ville que vous administrez. Avec le recul du temps, qu'en diriez-vous aujourd'hui ?

Hervé Marseille :

On ne va pas refaire l'histoire qui commence à l'heure où Renault décide de cesser son activité automobile à Meudon, comme à Billancourt, dans les années 90. Elle est longue, riche en événements de toutes natures et loin d'être terminée, en particulier pour notre voisin de Boulogne concerné par une urbanisation de 50 ha. Pour Meudon, il ne s'agissait que de 5 ha !

Pour notre ville, tout est allé très vite. Au sein du syndicat intercommunal créé pour la circonstance, mes collègues maires ont admis que Meudon, privé de la taxe professionnelle apportée par Renault, devait accélérer la transformation du "Bas-Meudon".

Ainsi avons-nous participé sans retard à la construction et l'avancement d'un dossier qui commençait par l'offre de vente internationale de ses terrains par le constructeur automobile.

J'avais en tant que maire de Meudon deux priorités :

- Que Renault s'efforce de trouver un client clairement identifiable installant une activité stable au niveau des emplois prévus pour occuper les m² de bureaux à construire ;
- Que le projet architectural "ait de la gueule !"

L'offre de Cisco retenue par Renault répondait au premier point ; mais nous avons été surpris par la proposition "peu esthétique" de l'ensemble des immeubles "suggérés".

Ametis Infos :

Une sorte de "Fort Alamo" à l'américaine disiez-vous à l'époque ?

Hervé Marseille :

C'était une boutade mais nous sommes vite sortis de cette proposition.

La compréhension de nos interlocuteurs, de Renault en particulier, la participation active du promoteur chargé de l'opération, Hines France, ont permis de

lancer un concours d'architectes d'où sont sortis des projets infiniment plus séduisants.

Celui de Pei-Macary a été retenu avec l'adhésion quasi unanime de tous les observateurs, en particulier des Meudonnais, premiers concernés et des associations parties prenantes.

Et là, patatras, Cisco nous lâche, décidant de réduire "sa voilure" en Europe après les événements du 11 septembre 2001...

Ametis Infos :

Mais comment êtes-vous sorti de cette situation désagréable ?

Hervé Marseille :

Très simplement. Volonté active de Renault, directement concerné, comme de Hines et d'Axa qui s'étaient associés, de trouver une solution alternative sur base du projet architectural retenu.

Nous avons ainsi abouti à l'installation de 2900 emplois tertiaires sur le site, au travers de deux grandes sociétés, Gemalto et SFR-Neuf Cegetel pour une durée de bail de 9ans alors qu'on traite plus couramment à horizon de 3 ans. La réalisation de 160 logements par Cogedim vient compléter le projet.

Ainsi sommes-nous pratiquement arrivés au bout du chemin !

Ametis Infos :

Notre publication revient longuement sur de nombreux aspects techniques de l'opération, mais pour vous, premier magistrat de la commune ce fut une agréable promenade ou plutôt un de chemin de croix d'un genre particulier ? Ou, dit autrement, quels sont votre pire et votre meilleur souvenir ?

Hervé Marseille :

Le pire, le retrait de Cisco, c'est évident.

Le meilleur, la séance publique de présentation des résultats du concours d'architectes... un grand moment !

Mais aujourd'hui, tout cela est derrière nous et Meudon sur Seine existe !

Propos recueillis par Michel Auroy.

« Un projet sans précédent... mais resté sans suite » **L'atelier de masticage en postes fixes** »

En 1979, la fabrication de la Renault 6 ayant été transférée en Espagne, l'espace occupé par les presses de l'atelier d'emboutissage situé sur la pointe amont est appelé à accueillir une réimplantation complète de l'atelier 7445 sur deux niveaux : au rez-de-chaussée, le traitement de surface et l'application de la couche d'apprêt dans une toute nouvelle installation d'électrophorèse ; à l'étage, qu'il faut créer de toutes pièces, un nouvel atelier dédié à la pose des mastics d'étanchéité. La réorganisation de ce dernier va devenir le cheval de bataille du service des méthodes décentralisées de l'U.C.M.B. Avec un double objectif : assurer la qualité et améliorer sensiblement les conditions de travail des opérateurs.

Adieu coulures, rouleaux, ponceuses !

Dans l'histoire du traitement anticorrosion de la "caisse en blanc" (la caisse sortant de l'atelier de tôlerie avant peinture), il y a eu un avant et un après.

L'avant c'était, après passage dans "la machine à laver" et le phosphatage, l'opération de trempé dans le bain contenant la couche de protection, une peinture diluée dans un solvant chimique.

A la sortie –les lois de la pesanteur universelle étant incontournable–, il fallait étaler les coulures au rouleau et poncer les surépaisseurs.

Autant d'opérations longues et délicates qui, de plus, étaient susceptibles de favoriser ultérieurement l'apparition de la rouille ; sans compter que le trempé ne permettait pas de protéger efficacement les corps creux, tels que l'intérieur des portes ou les longerons du plancher.

L'après, c'est la mise en place de la cathorèse. L'île Seguin est la première usine de carrosserie-montage du Groupe Renault à accueillir ce type d'installation.

La "machine à laver" est remplacée par un traitement de surface et le trempé par le passage dans une cuve, dans laquelle la caisse est chargée négativement et la solution du bain reliée au pôle électrique opposé.

L'apprêt anticorrosion, désormais dilué dans de l'eau, se dépose définitivement en une couche lisse et homogène qui ne nécessite plus aucune opération de lissage et de ponçage. D'emblée, la productivité fait un bon en avant.

Éliminer un maillon faible du process

Trempé ou électrophorèse, le process impose nécessairement avant l'application des laques dans l'atelier peinture de passer par la case masticage.

Dans l'ancien mode de production, le masticage était réalisé sur deux lignes de convoyeurs munis de suspentes pour accrocher les caisses. Ainsi suspendues, les caisses se balançaient et, malgré la compétence acquise par les opérateurs affectés à ces postes, le masticage restait une phase assez acrobatique du process. Ce qui n'était pas sans conséquences sur la qualité et ce qui engendrait aussi des conflits sociaux liés à la pénibilité de ces postes.

Dans le cadre de la modernisation en cours, le chef du département 74 (un certain Michel Auroy n.d.l.r.) met en place un groupe de réflexion chargé de proposer une solution innovante permettant de ne pas reconduire les faiblesses de

l'organisation précédente qui constituait un goulot d'étranglement au sein du process de fabrication.

Ce groupe d'une dizaine de personnes composé du chef d'atelier, d'agents de maîtrise, d'agents des méthodes peinture-masticage et de l'auteur de ces lignes est rapidement convaincu, à l'initiative de la maîtrise, qu'il faut changer radicalement de méthode de production, en réduisant le temps de cycle, tout en améliorant la qualité.

L'imagination au pouvoir

Dans la décennie 70, sous l'influence des idées issues de mai 1968 et des travaux menés par des ergonomes et des psycho-sociologues du travail, il semble acquis que l'amélioration des conditions de travail passe par l'élargissement des tâches confiées aux opérateurs.

L'élan vient de Suède, chez Volvo qui a mis en place des postes fixes pour le montage de ses modèles haut de gamme dans son usine de Kalmar. Mais aussi chez Saab et, plus près de chez nous, chez Peugeot à Mulhouse.

L'étude des solutions mises en œuvre par nos concurrents –on ne parle pas encore de "benchmarking"– montre que l'option de Peugeot, consistant à multiplier par quinze ou vingt le nombre de brins du convoyeur nécessite de mettre en place des aiguillages nombreux, sans pour autant supprimer le problème du balancement des caisses ; quant à la solution adoptée par Volvo qui repose sur des chariots automoteurs filoguidés, elle est inadaptée au masticage en raison des salissures au sol induites par la nature



Vue générale de l'atelier de masticage en postes fixes au 1^{er} étage de la pointe amont de l'île Seguin (Dpt 74, juillet 1979)

© Renault Communication D.R.

même de l'opération. Il faut donc imaginer une voie originale.

Après discussions, esquisses et calculs, une option s'impose : des postes fixes sur tables à rouleaux permettant de travailler sur les caisses placées sur "skids". Deux tables en tandem assureront l'alimentation et l'évacuation des caisses. Chaque poste permettra de faire travailler de un à cinq opérateurs avec des temps de cycle d'une durée variable de 50 à 10 minutes. Le passage entre la zone de stockage et les postes de travail sera assuré par un "pont-levis" commandé par les opérateurs qui, ainsi, piloteront eux-mêmes l'alimentation et l'évacuation des postes via une table à rouleau en tandem ; l'entrée et la sortie des caisses s'effectuant du même côté.

Ça ne marchera jamais !

Il ne reste plus qu'à convaincre les Méthodes Centrales Carrosserie-Montage qui, a priori, penchent naturellement pour la reproduction à l'identique du process précédent avec ses deux lignes de convoyeurs sur lesquels les caisses sont suspendues. Néanmoins, pensant avec malice pouvoir démontrer par l'absurde que ce projet est d'emblée voué à l'échec, les Méthodes Centrales attribuent un budget pour la réalisation d'un poste prototype.

Celui-ci est notoirement insuffisant mais en utilisant "la perruque", les ateliers d'outillage spécifique (dit "petits Creusot") et leur réseau relationnel pour récupérer la main-d'œuvre et le matériel nécessaire, les méthodes décentralisées de l'U.C.M.B. vont parvenir à leurs fins.

La plus grosse difficulté demeure la mise au point du "pont-levis" qui doit être à la fois robuste et facilement manipulable par les opérateurs. Ce poste prototype est totalement achevé avec son sol carrelé, ses cloisons à mi-hauteur en briques apparentes et ses habillages en frêne. Une petite merveille qui remplit d'orgueil tous les acteurs du projet.



Un des postes de travail de l'atelier de masticage en postes fixes (Dpt 74, juillet 1979)

© Renault Communication D.R.

La phase de démarrage du prototype est probante et confirme la performance globale de l'installation. Mais la décision n'est toujours pas acquise.

Jusqu'à ce que –hasard ou sollicitation discrète ?– le PDG de Renault, Bernard Vernier-Palliez, vienne visiter l'île Seguin accompagné par Roger Vacher et son comité de direction au grand complet. Ses pas le conduisent au 1^{er} étage de la pointe amont. Il y découvre le poste prototype. Il interroge et, ayant écouté les explications qui lui sont données, déclare : "c'est exactement ce qu'il faut faire".

Au travail !

Les Méthodes Centrales ne pouvant pas s'opposer à la décision présidentielle changent de camp, allant même jusqu'à s'attribuer la paternité du projet... L'U.C.M.B. a la victoire modeste.

Pour comprendre l'attitude de Bernard Vernier-Palliez, il faut se rappeler qu'avant de succéder à Pierre Dreyfus à la tête de Renault, il avait occupé le poste de PDG de la SAVIEM. Son passage dans la filiale véhicules industriels du groupe l'avait particulièrement sensibilisé à l'amélioration des conditions de travail et à l'élargissement des tâches confiées aux opérateurs.

Il reste à résoudre quelques problèmes techniques : la manutention des "skids" depuis la sellerie jusqu'à la sortie de la cataphorèse, en traversant l'esplanade de l'île, l'amélioration des techniques

d'essuyage et de lissage des mastics qui ne doivent plus utiliser de solvants chimiques.

C'est à la maîtrise que reviendra la sélection des opérateurs affectés aux postes fixes sur la base d'un critère essentiel : la polyvalence. En effet, le travail en postes fixes nécessite l'apprentissage et la maîtrise de l'ensemble des opérations à effectuer sur la voiture.

Cette amélioration des conditions de travail est bien perçue. Les organisations syndicales adoptent une position de neutralité bienveillante. Mais, néanmoins, l'autonomie dont bénéficient les opérateurs a des effets inattendus. La notion de temps de pause, inhérente au travail à la chaîne n'existant plus, le temps passé à la cantine s'allonge et très souvent, le quota de production journalier étant atteint, le travail s'achève une heure avant que les chaînes ne s'arrêtent.

En conclusion, on peut affirmer que cet atelier de masticage en postes fixes aura été le premier –et le seul– de ce type à fonctionner dans l'industrie automobile. L'expérience ne sera pas reconduite, ni dans d'autres sites du groupe Renault, ni chez les concurrents. Après les missions effectuées au Japon et l'adoption du taylorisme revu et corrigé à la sauce "kaizen", ces tâches, considérées comme pénibles, vont être progressivement confiées à des robots.

Rédaction Daniel Longéras.



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