



AMETIS INFOS

Bulletin numéro 12
mars 2009

**“ 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

SOMMAIRE

Éditorial p 1

L’association Espaces :
l’insertion par l’écologie urbaine en Val-de-Seine p 2

Les fabrications diverses de Billancourt
1945-1982 p 5

ÉDITO

« Incertitude, peut-être... mais confiance toujours ! »

**“ Tout faire pour que l’on n’oublie pas
que 100 ans d’histoire de Renault se
sont écrites sur le site de Billancourt ”.**

C’est cette détermination affichée qui,
à partir de ce groupe de copains qui ne
s’étaient pas quittés depuis mars 1992,
est à l’origine de la création de notre
association AMETIS en janvier 2004.

Plus que jamais nous devons veiller à ce
que ce passé ne soit pas réinterprété, voire
caricaturé.

L’île Seguin a d’abord été un haut lieu
des mutations industrielles du XX^e siècle,
témoin des épisodes marquants de l’his-
toire de nos produits sur fond d’évolution
et de progrès social. Il n’est pas admissible
qu’on la décrive exclusivement comme un
théâtre de conflits permanents et un lieu
d’expression de la lutte de classes.

Espérons que des historiens objectifs –il
en existe– sauront trouver les termes qui
conviennent à une juste description de
cette période.

Mais le rôle de chacun de nos adhérents et
sympathisants est aussi de rester attentif
au vécu de notre entreprise aujourd’hui,
avec comme attitude affichée de lui
apporter son soutien pendant cette phase
de fortes turbulences.

Ceux de nos amis qui y exercent encore
des responsabilités opérationnelles nous
disent combien il est délicat de bâtir un
plan de redressement crédible et cohérent,
tant l’avenir est chargé d’incertitudes.

Mais ne tombons pas dans un pessimisme
sans limite, cela n’a jamais engendré
le moindre progrès. Certains journalistes
s’en chargent, enterrant allègrement et
définitivement le concept même d’auto-

mobile, lourdement chargé, écrivent-ils,
de tares environnementales et d’inadap-
tation rédhibitoire aux nouvelles attentes
du marché. Si une partie de l’analyse est
juste, la conclusion n’en est pas moins
outrancière.

Ce n’est pas la première fois –et le
climat de crise s’y prête– que l’industrie
automobile en général et Renault en
particulier sont ainsi brocardés. Mais,
comme disait Georges Besse : “ le pire n’est
pas le sûr ”. Je préfère pour ma part croire
dans les capacités inventives et les facultés
d’adaptation de nos amis en charge de la
conduite de notre grande maison.

Soutenons-les donc sans réserve dans
cette tâche difficile et soyons convaincus
que la nouvelle équipe de direction saura
faire les bons choix.

Le Président,
Michel Auroy

« L'association Espaces : l'insertion par l'écologie urbaine en Val de Seine »

De prime abord, l'expression "écologie urbaine" peut paraître paradoxale. Ne rappelle-t-elle pas la célèbre proposition d'Alphonse Allais visant à reconstruire les villes à la campagne ? On peut en sourire. Mais l'expérience menée par l'association Espaces depuis 1995 démontre que la mise en œuvre de projets à taille humaine peuvent déboucher sur la reconquête d'espaces naturels laissés en déshérence, voire mutilés après un siècle d'industrialisation des berges de la Seine à l'ouest de Paris, tout en aidant les plus déshérités à retrouver une activité professionnelle. Il en a fallu de la persévérance, de l'imagination, du dévouement et du courage pour que, partant de la rencontre de quelques militants associatifs unis par leur passion pour l'environnement, Espaces devienne un acteur reconnu de l'économie sociale dans les Hauts-de-Seine.



Sur fond d'île Seguin, les éco-cantonniers d'Espaces travaillent sur les berges de Meudon. © Fonds Espaces

DU CONSTAT À L'ACTION

A partir de 1992, deux associations tournées vers la défense de l'environnement, l'une locale, Val de Seine Vert, fondée à la suite de la fermeture du CIB, et l'autre, nationale, Espaces pour Demain, soutenue par EDF, ont décidé de mener ensemble des opérations de nettoyage des berges sur la rive gauche de la Seine, à Meudon et à Sèvres. C'était, au-delà de la bonne action, un moyen de signifier aux pouvoirs publics et aux collectivités locales que le réaménagement futur des terrains Renault devrait nécessairement comporter un volet écologique. De ces actions est née Espaces à l'automne 1994.

Cette action bénévole a permis d'effectuer un triple constat :

- 1 Malgré l'urbanisation et l'industrialisation du site, les berges sont toujours vertes et conservent un caractère extraordinaire avec leur chemin de halage et un milieu naturel bien préservé.
- 2 Cependant, la fermeture de l'usine, ayant eu comme conséquence immédiate la fin d'une présence humaine quotidienne, a entraîné une dégradation des lieux avec l'accumulation de dépôts sauvages de gravats divers.

- 3 La présence de nombreux SDF : une présence emblématique au moment où, à travers les débats de la campagne présidentielle de 1995, la France prend conscience de l'existence de la " fracture sociale ".



© Fonds Espaces

en développement local. Il a alors l'idée, pour reprendre sa propre expression, " de traiter la réhabilitation de ces sites de façon sociale ". Il va donc monter un projet permettant de faire d'une pierre deux coups : pérenniser l'entretien des berges nouvellement reconquises, tout en engageant un traitement social de la présence des SDF.

Janvier 1995, Espaces vient d'inventer les chantiers d'insertion. Le principe consiste à utiliser les contrats aidés du traitement social du chômage – à l'époque les CES : Contrats Emploi-Solidarité – en allant au-delà du

simple CDD à temps partiel sans lendemain pour en faire un outil d'accompagnement social et professionnel.

Yann Fradin ajoute : " ces chantiers d'insertion, désormais labellisés par la loi et inscrits dans le Code du Travail, sont de véritables tremplins destinés à aider des gens peu qualifiés et en grande difficulté économique et sociale. Grâce à cet emploi ils vont pouvoir s'en sortir et se former à un métier ; en l'occurrence à un métier de l'environnement, puisque c'est la vocation d'Espaces ».

LE TEMPS DE LA CROISSANCE

L'idée forte qui sous-tend la mise en œuvre des chantiers d'insertion, c'est la volonté de créer une structure dont la priorité va être la création d'emplois ; une structure relevant de l'économie sociale mais avec une dimension entrepreneuriale (cf. : encadré page 4).

Néanmoins, même avec la meilleure volonté du monde, la réinsertion des SDF et des chômeurs de longue durée requiert un professionnalisme que ne possédaient pas d'emblée les fondateurs d'Espaces. Ceux-ci décident de ne pas " réinventer la poudre "

Daniel Labbé et le développement d'Espaces

Daniel Labbé, ancien responsable syndical CFDT, qui nous a quittés voilà près de 3 ans maintenant, avait une qualité rare à notre époque : ses actes concrets dans " la vie ordinaire " étaient en parfait accord avec ses paroles en public ou ses croyances affichées.

Ainsi confiait-il qu'il trouvait logique d'engager la fermeture de l'usine de Billancourt, devenue inexploitable dans des conditions modernes d'organisation et de performances économiques admissibles. Mais il ajoutait aussitôt qu'il mènerait la vie dure aux patrons que nous étions pour que nous trouvions en-

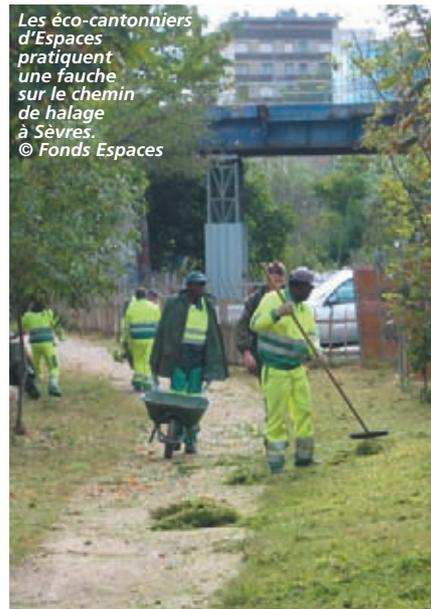
semble les solutions acceptables pour le reclassement des membres du personnel potentiellement menacés d'exclusion.

Lui-même faisait preuve d'imagination, au sein de son syndicat, pour créer les structures extérieures à l'entreprise susceptibles d'aider à la recherche de nouveaux emplois.

Ainsi en a-t-il été de " Starter ", association qui a ensuite hébergé " Espaces " que nous vous faisons découvrir dans cet article construit à partir de l'interview de son directeur général, Yann Fradin, que Daniel Labbé, en toute légitimité, estimait beaucoup.

Michel Auroy,
ancien Directeur de l'Usine de Billancourt

Les éco-cantonniers d'Espaces pratiquent une fauche sur le chemin de halage à Sèvres.
© Fonds Espaces



et, connaissant l'existence de Starter, font appel à cette structure créée à l'initiative de Farouk Belkedar, ancien formateur chez Renault, et de Daniel Labbé, délégué syndical CFDT du site de Billancourt, pour accompagner le reclassement des AP du CIB les plus en difficulté (cf. : encadré de Michel Auroy ci-dessus).

Starter va donc héberger le premier siège social d'Espaces dans ses locaux au 138 rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, lui transmettre son savoir-faire en matière de réinsertion et même lui fournir l'encadrant qui va diriger le premier chantier. En janvier 1995, Espaces démarre avec 2 permanents et 5 salariés en insertion.

Aujourd'hui, début 2009, l'association qui compte 50 permanents et 103 salariés gère un budget de 4,5 M€. Cette croissance démontre à elle seule le succès de l'entreprise. Un succès fondé sur ce que Yann Fradin appelle la " co-construction de l'action publique " et qui ne doit en aucun cas être assimilée à de la charité ou à des dons. L'action d'Espaces est également soutenue par ses 400 adhérents parmi lesquels figurent un certain nombre d'anciens Renault.

Chaque chantier d'insertion est un centre de profit dont les comptes doivent s'équilibrer. Les salariés en insertion bénéficient de contrats d'une durée de 8 à 24 mois sur la base de 26 heures par semaine – Contrats d'Avenir et Contrats d'Accompagnement dans l'Emploi qui ont succédé aux CES – dont la rémunération est prise en charge à 90 % par l'État. Les 10 % restant, ainsi que les salaires de l'encadrement, le financement des infrastructures et du matériel sont à la

charge d'Espaces. Néanmoins, l'association bénéficie de plusieurs financements au titre de l'action menée en faveur de l'insertion, de la protection de l'environnement et de la promotion de la biodiversité. Ses bailleurs de fonds sont naturellement l'État et le Conseil Général des Hauts-de-Seine et le Conseil Régional d'Île-de-France mais aussi les communes concernées, la Communauté d'agglomération du Val-de-Seine et l'Agence de l'Eau Seine-Normandie. Chacune de ces subventions est affectée à un chantier précis. Espaces est une " machine " à construire des politiques publiques sur la base d'une ingénierie financière originale qui s'adapte en permanence à l'évolution des priorités définies par l'État : les SDF, les handicapés, la biodiversité, ...

Comme l'explique Yann Fradin : " *on met en œuvre une gestion moderne de l'action publique. On va rassembler des financements différents pour un même et double enjeu ; c'est typiquement ce que l'on fait pour l'insertion et l'environnement. D'un côté on a des gens qui n'arrivent pas à travailler et on va récupérer des subventions pour les remettre au travail. De l'autre côté on a des sites mal gérés – voire pas gérés du tout – et on va là aussi solliciter d'autres subventions pour leur réhabilitation* ".

DES PAYSAGES CONSERVÉS ET RENOUVELÉS

" Sous les pavés, la plage ! " pouvait-on lire sur les murs de la Sorbonne en mai 1968. " Sous le béton, la nature sauvage ! " pourrait être le slogan affiché 41 ans plus tard par Espaces.

Le premier chantier ouvert en janvier 1995, celui des berges de Seine rive gauche, est toujours actif. Les " éco-cantonniers " – terme choisi parce qu'il fait référence à la responsabilité d'un territoire – d'Espaces ont commencé par nettoyer et élaguer afin de remettre en état le chemin de halage depuis l'île Monsieur et l'ancien port de Sèvres jusqu'au pont d'Issy, en passant par les friches libérées par Renault à Meudon.

Ensuite, sur l'île Saint-Germain, il y a eu d'abord la participation à la réalisation des " jardins imprévus " avec élaboration d'un topoguide par deux adhérentes de l'association ; puis l'aménagement expérimental du petit bras de la Seine sur la base des techniques innovantes du génie végétal. C'est-à-dire en n'utilisant que des pieux de bois, de la terre et des espèces adaptées, sans faire appel au béton armé ; au grand dam des ingénieurs des Ponts...

Cette technique ayant fait ses preuves, elle sera réutilisée à plus grande échelle, côté Boulogne-Billancourt, pour implanter dès 2001 une roselière au niveau du pont Daydé et de l'ancien port à matériaux de Renault. Cet ouvrage, point fort de l'aménagement des berges de la rive droite du Val-de-Seine, a été labellisé par le Ministère de l'Écologie et du Développement durable.

Les éco-cantonniers sont également intervenus sur les talus du tramway T2 et ceux des voies ferrées classiques du Département, pénétrant même jusque dans Paris intramuros, le long de la Petite Ceinture, entre Auteuil et Passy.

Dernier exemple de chantier réussi : le Domaine national de Saint-Cloud. Démarré en 1996, sa vocation est de former des

jeunes aux métiers d'agents d'environnement en espaces boisés. Son originalité réside dans la réintroduction des chevaux de trait qui sont utilisés pour le débardage des troncs comme pour l'enlèvement des déchets.

La finalité de ces chantiers est de construire –ou de reconstruire–, quand il en est encore temps, des continuités écologiques et paysagères. Les habitants le souhaitent, car plus l'urbanisation progresse, plus la demande de conservation et de réhabilitation des espaces naturels augmente.

LES ENJEUX D'UNE INSERTION RÉUSSIE

L'objectif premier est que les salariés embauchés en contrats aidés réalisent un véritable travail, même si leur productivité demeure souvent aléatoire, s'agissant de SDF en grande galère et de chômeurs de longue durée ayant perdu l'habitude de travailler quotidiennement. D'où la nécessité de conserver la présence d'un encadrant pour sept personnes.

Mais, à terme, l'enjeu c'est de permettre aux salariés d'Espaces de reprendre un travail à plein temps au sortir de la phase d'insertion et d'apprentissage. Et c'est pendant cette période que l'association tente de résoudre tous les multiples problèmes sociaux que rencontre naturellement cette population largement marginalisée. Ça commence par le logement, mais ça concerne aussi bien la santé que la reconstruction des liens humains et sociaux.

Espaces a conservé l'approche initiée par Farouk Belkedar, Directeur de Starter, dont le principe structurant n'est pas d'aider par une prise en charge directe, mais consiste à accompagner, à responsabiliser et à donner

aux individus l'envie de changer de vie et de retrouver l'estime de soi. C'est un parcours parfois très long, au cours duquel certains vont devoir réapprendre à vivre entre quatre murs, à combattre leur addiction à l'alcool ou à la drogue et à reprendre l'habitude de consulter un médecin ou un dentiste. C'est tout le référentiel de la précarité et de la galère qu'il va falloir abandonner. Et c'est dans le cadre du travail en équipe que s'effectue cette indispensable prise de conscience individuelle qui va amener une reconstruction aussi bien personnelle que professionnelle.

Il convient toutefois de noter qu'Espaces est sur un créneau d'emploi très particulier qui favorise le placement de ses salariés à l'issue de leur formation. En effet, Paris et sa petite couronne n'accueillent qu'un très petit nombre de formations horticoles, alors que dans le même temps les entreprises spécialisées dans les espaces verts d'Ile de France ne parviennent pas à pourvoir 30 % de postes vacants, tous niveaux confondus. Car comme se plaît à le dire Yann Fradin : *"les métiers de la nature sont en ville !"*. Une réalité que les organismes de formations initiales et continues n'ont pas encore appréhendée.

Ce qui caractérise l'intervention d'Espaces, c'est d'aller à l'inverse de la logique administrative classique. Comme le souligne son Directeur général : *"traditionnellement, pour réaliser ce type de travaux, les collectivités passent des marchés ou embauchent des fonctionnaires sans effectuer le moindre travail social ; alors que dans le même temps, leurs services sociaux dépensent énormément d'argent pour tenter de remettre au travail des gens qui n'en trouveront pas !"*.

Depuis 1995, ce sont environ 800 personnes qui sont passées par les chantiers d'insertion organisés par Espaces. 30 % sont aujourd'hui en intérim ou en CDD –une situation courante dans ce secteur d'activité où les PME sont majoritaires–, 10 % d'entre eux ont été embauchés en CDI –un chiffre qui peut paraître modeste mais qui doit être apprécié à l'aune du chemin parcouru par les intéressés– et 10 %, parmi les plus jeunes ont pu accéder à des formations diplômantes –BEP ou CAP.

Et si des anciens de Renault en fin de carrière ont été accueillis par Espaces de 1995 à 2002, ils sont tous désormais partis à la retraite. D'autres populations touchées par les fermetures d'entreprises les ont remplacés ; d'abord les employés des blanchisseries et aujourd'hui les Arméniens des dernières entreprises textiles de Clamart et d'Issy-les-Moulineaux qui ferment les unes après les autres.

Pour Yann Fradin, il est clair qu'une association comme Espaces assure le rôle d'intégration qui autrefois était en partie assuré par les grandes entreprises –et Renault y a participé. Elles proposaient des formations pour les plus motivés ou des "petits boulots" pour les plus fragiles qui avaient la force de s'en sortir. Ces portes d'entrée directes dans la vie active, créatrices de lien social, n'existent plus. Place à la précarité ! Le recentrage autour du cœur de métier et l'externalisation sont passés par là. D'où sa question : *"Et quand au cours d'une vie quelqu'un dévisse, part en galère, sort des clous de la normalité, comment peut-il se récupérer ?"*.

Rédaction : Pierre Zigmant

POUR EN SAVOIR PLUS :
www.association-espaces.org

L'ÉCONOMIE SOCIALE, UN SECTEUR CRÉATEUR D'EMPLOIS ET DE RICHESSES :

>> 210 000 EMPLOYEURS (majoritairement des associations –80%–, mais également des coopératives, des mutuelles et des fondations) répartis sur l'ensemble du territoire et exerçant dans des secteurs d'activité variés : médical, services à la personne,

assurances, insertion, animation culturelle et sociale, tourisme social, logement social, ...

>> PLUS DE 2 600 000 SALARIÉS (CDD et CDI confondus).

>> Une masse salariale d'environ 57 MILLIARDS D'EUROS par an.

>> 10% du PIB annuel de la France.



La roselière plantée par Espaces en 2001 au niveau du pont Daydé est florissante.

« Les fabrications diverses de Billancourt 1945 - 1982 »

Dans l'entre-deux-guerres, Louis Renault fait un choix stratégique délibéré : maîtriser l'ensemble des processus de production depuis les aciers spéciaux jusqu'aux pneus en passant par les carburateurs et les phares.

Après la nationalisation de l'entreprise, les fabrications diverses de Billancourt héritent de cette situation. Néanmoins, au fil des ans, certaines de ces activités ont été décentralisées en province et d'autres ont été arrêtées, soit parce qu'elles n'étaient plus rentables, soit parce qu'elles n'avaient plus de raison d'être en fonction de l'évolution des technologies de fabrication.

Rappelons qu'en 1945, Renault possède deux grandes usines : Billancourt et Le Mans. Si au Mans sont regroupés une fonderie, la fabrication de certains organes mécaniques et le montage des tracteurs agricoles, à Billancourt on trouve un ensemble d'activités très diversifiées : fonderies, forges, outillage, mécanique générale, fabrication des moteurs, emboutissage, tôlerie, peinture, montage de véhicules – VP, VU et VI – et d'autorails (à la pointe amont de l'île Seguin), charpente métallique, ainsi que les départements de fabrications diverses, objet de cet article.

UNE MOSAÏQUE DE FABRICATIONS DIVERSES HÉRITÉES DE L'ENTRE-DEUX- GUERRES

Après la fin de la 1^{ère} Guerre Mondiale, la logique industrielle de Louis Renault, conforme à celle de son époque, – paradoxalement identique aux USA et en URSS ! – consiste à faire assurer par ses propres usines une part croissante des ses fabrications. Dès 1929, s'adressant à la presse, il justifie sa politique d'intégration en déclarant : *“les industries secondaires, les industries d'accessoires n'ayant pu faire face à tous nos besoins en nous livrant des produits finis aux prix qu'il était nécessaire d'atteindre pour pouvoir faire face à la concurrence, nous avons été obligés, ce qui peut paraître anormal en principe, de créer nous-mêmes des ateliers et, en certains cas, de véritables usines spéciales pour la fabrication de tous les produits accessoires”* (cité par Gilbert Hatry in Louis Renault, patron absolu, Éditions JCM, 1990, p. 204).

L'objectif est double : il s'agit à la fois de faire baisser les coûts de revient et d'assurer le niveau de qualité requis. Quatre ans plus tard, une notice enfonce le clou et proclame à nouveau que : *“créées pour former un tout complet, [les usines Renault] se suffisent à elles-mêmes. Elles n'achètent plus que le bois sur pied, le charbon, le fer, le cuir, les glaces, les tissus. Et partant de ces matières*

premières, elles fabriquent tout [...] Les usines fabriquent elles-mêmes la plupart des accessoires qui entrent dans la construction des autos : caoutchouc industriel, carton, ouate, appareillage électrique, pare-chocs, bougies.” (cité par Patrick Fridenson in Histoire des usines Renault - 1. Naissance de la grande entreprise 1898 / 1939, Le Seuil, 1972, p. 138).

En 1945, le contexte n'a pas fondamentalement changé, le tissu industriel a même été fortement dévasté par les six années de conflit dont quatre d'occupation du territoire national. Les difficultés d'approvisionnement demeurent. Dans ces conditions, rien ne pousse la jeune “régie” à modifier fondamentalement l'organisation générale des fabrications.

UNE ÉVOLUTION DIFFÉRENCIÉE

Il y avait à l'origine cinq départements : caoutchouc, traitements électrolytiques, ouate et feutre, carton, câblage, auxquels s'ajoutait le service des produits chimiques. Comme tous les autres départements de l'Usine de Billancourt, ils étaient placés sous l'autorité directe d'Alphonse Grillot, Directeur des Fabrications depuis 1941, nommé Directeur Général adjoint de la RNUR par Pierre Lefauchaux. En 1952, la réorganisation de Billancourt intervenue après le démarrage de l'Usine de Flins conduit à regrouper les départements par grandes familles d'activités : forges et

fonderies, fabrications des moteurs, tôlerie et emboutissage, montage, qui seront naturellement complétées en 1955 par la direction des départements des fabrications diverses.

En 1959, lors de la répartition du site industriel entre l'UFMB – forges, fonderies, moteurs, mécanique – d'un côté et l'UCMB – emboutissage, tôlerie, peinture, montage – de l'autre, c'est à cette dernière entité que sont rattachées les fabrications diverses ; avant qu'en 1980, conséquence de sa décroissance programmée, l'usine mère du Groupe ne retrouve une appellation unique : l'UB.

>> LE CAOUTCHOUC : DÉPARTEMENT 19

Situé au Bas-Meudon dans les bâtiments 1A et 1B, son activité qui avait démarré en 1932 concernait principalement la fabrication des pneumatiques et des chambres à air avec une capacité journalière suffisante pour équiper 300 véhicules par jour ; un chiffre correspondant à la cadence de démarrage de la 4CV imposée par Pierre Lefauchaux.

Les matières premières utilisées étaient le caoutchouc naturel, issu de l'hévéa, sous forme de crêpe pour les chambres à air et de feuilles fumées pour d'autres produits, le caoutchouc de synthèse, à base de buna et de néoprène, pour les pneus, ainsi que des “charges” : noir de fumée, craie et paraffine.



Dpt. 19 Caoutchouc : étuve de cuisson des tapis de sol.
© Renault Communication DR



Dpt. 19 Cahoutchouc : éléments de moules de pneumatiques.
© Renault Communication DR

L'effectif atteint jusqu'à 500 personnes dans les années 50, avant que cesse la production des pneus et des chambres à air en 1953/54, les coûts internes étant devenus plus élevés que ceux des manufacturiers. La présence de presses et l'utilisation de vapeur créaient, au sein de ce département, une ambiance dominée par le bruit et la chaleur. Et, autre caractéristique de ce métier, la poussière de noir de fumée avait vite fait de noircir les visages.

On y produisait aussi d'autres pièces telles que les profils d'étanchéité des portes, les tapis de sol, les blocs support des moteurs –les silentbloks– et des joints divers. Jusque dans les années 60, cette activité continue à se développer avec l'élargissement de la gamme. Ensuite, la création d'une filiale spécialisée, la CPIO, à Carquefou en Loire-Atlantique, a conduit à un arrêt complet du Département en 1967.

>> LES TRAITEMENTS ÉLECTROLYTIQUES : DÉPARTEMENT 32

Implanté dans l'île Seguin sur deux niveaux des bâtiments 5 et 15, il consistait en un long couloir de 250 m de long entre la Seine côté Meudon et les rues 4 et 16 (également appelées "allées wagonnières" parce qu'on y faisait circuler la nuit les wagons chargés des flancs de tôle destinés à l'emboutissage). Né au démarrage de l'île en 1932, ce département avait pour mission la protection des métaux contre la corrosion en utilisant des procédés électrolytiques, comme le chromage, ou chimiques. Soit à des fins décoratives, pour des éléments comme les pare-chocs, les baguettes de vitres, les enjoliveurs de phares, le levier d'ouverture

du capot de la 4 CV, les poignées de portes, les grilles des ouïes d'aération des véhicules à moteur arrière –4CV, Dauphine, Floride–, et les enjoliveurs de roues. Soit pour conférer à certaines pièces des aptitudes particulières en améliorant leur résistance à l'usure et leurs qualités de frottement –aussi bien les segments de pistons que certains outillages de forge–, ou améliorer leur adhérence au caoutchouc, comme pour les supports de silentbloks sur lesquelles était appliquée une fine couche de laiton.

La majorité des opérateurs était affectée au polissage manuel sur des machines spéciales et aux opérations de traitements, dites de "mise au bain". Ici aussi, l'effectif –environ 450 personnes– a été à son maximum

dans le courant des années 50. Destinée à l'ensemble de la gamme, la production était importante ; rien que pour les pare-chocs, on a atteint un pic de 12 000 unités par jour.

Néanmoins, le manque de praticité de la forme de son implantation et les problèmes posés par les rejets directs en Seine d'effluents hautement toxiques, sans aucune solution possible de traitement sur site, condamnaient l'existence de cette installation. D'autant plus qu'il existait à Flins un département exerçant une activité identique dans un meilleur respect de l'environnement. Ce qui a permis de gérer la décroissance et l'arrêt définitif de l'activité en 1968.



Dpt. 32 Traitements électrolytiques : sur la Frégate Amiral 1956 le chrome est omniprésent, des pare-chocs à la poignée d'ouverture du capot, en passant par enjoliveurs de roues, les enjoliveurs de phares, les baguettes d'ailes et l'immense calandre à l'américaine.
© Renault Communication DR

>> LA OUATE ET LE FEUTRE : DÉPARTEMENT 34

Ce département n'était logé ni dans l'île, ni sur le Trapèze proprement dit, mais entre les rues Nationale et Yves Kermen, dans le bâtiment Z2. La ouate était utilisée pour la confection des sièges, l'activité principale de ce secteur. La matière première y subissait diverses opérations, à commencer par le cardage, avant d'être transformée en éléments de garniture et de rembourrage.

Le feutre, quant à lui, servait à fabriquer des pièces destinées à l'isolation phonique et thermique des véhicules. De façon plus marginale, le département produisait aussi des disques de polissage destinés aux départements de traitements électrolytiques de Billancourt et de Flins.

Petit département, il n'a jamais compté plus de 150 personnes. Son activité a progressivement décliné en fonction de l'évolution des technologies. C'est ainsi que la ouate et le feutre des garnitures des sièges ont été progressivement remplacés par des pièces de mousses de polyesters moulées. Néanmoins, une activité réduite, en raison d'un coût de revient inférieur à la sous-traitance, a pu être maintenue jusqu'en 1982. Ce fut donc la dernière des fabrications diverses à avoir été maintenue à Boulogne.

>> LE CARTON : DÉPARTEMENT 34

Bien que les produits fussent différents et malgré une implantation diamétralement opposée, au Bas-Meudon, ce département portait la même dénomination que le précédent ; sans doute parce que depuis son origine il avait été placé sous l'autorité d'un responsable unique. Il a fonctionné

des années 30 aux années 80 et employait environ 200 personnes.

A partir de vieux papiers récupérés quotidiennement sur les différents sites de Billancourt et aussi de balles achetées à l'extérieur, on produisait du papier kraft et des feuilles de carton. Celles-ci constituaient le gros de la production. Elles étaient découpées afin de fournir certaines des pièces utilisées au montage, telles que les panneaux sur lesquels étaient agrafées les garnitures intérieures des portes ou des plages de rangement arrière. La quantité moyenne de carton par véhicule dépassait les 3 kg. Conséquence surprenante, le département 34 de Billancourt était classé parmi les plus grosses cartonneries françaises !

L'arrivée sur le marché des pièces d'habillage intérieur des véhicules en plastique injecté a fait décroître la compétitivité du secteur ; conjuguée au besoin de surfaces supplémentaires pour l'activité de l'usine, elle a conduit à l'arrêt définitif de ces fabrications.

>> LE CÂBLAGE : DÉPARTEMENT 35

Initialement installé au 1^{er} étage du bâtiment 17 de l'île Seguin, il a été réimplanté sur la rive droite en 1948, dans les bâtiments AA1 et AA5 situés à l'angle du quai de Stalingrad et de la rue de Meudon, lors du démarrage en série de la 4CV. Son activité principale était naturellement axée sur la confection des faisceaux de câblages électriques pour l'ensemble des modèles de la gamme Renault. Mais ce département était également chargé de la fabrication des différents types de flexibles de freins.

Dpt. 35 Câblage : fabrication des bobines de fil électrique.
© Renault Communication DR



Ce secteur employait 300 personnes, majoritairement des femmes. Au cours des années 70, la production fut progressivement transférée de Billancourt vers la nouvelle usine de Dreux, ainsi que vers celle de Tournai en Belgique.

>> LES PRODUITS CHIMIQUES

Il faut plutôt parler d'un gros magasin de stockage et de distribution de produits chimiques de toutes natures que d'un département au sens strict du terme. Il était chargé d'approvisionner le traitement électrolytique en acides, sels, lessives et pâtes à polir, les départements d'usinage en huiles de coupe et de graissage et le montage en



Dpt. 34 Ouate : élaboration des rouleaux de feutre.
© Renault Communication DR



Dpt. 34 Carton : séchage des feuilles de carton.
© Renault Communication DR



Montlhéry 1925 : Plessier (au fond avec les lunettes sur le casque) et Garfield au volant de la 1^{ère} 40 CV des records.
© Renault Communication DR

huiles moteurs et en peintures. D'ailleurs, son responsable dirigeait également le labo peintures implanté dans l'usine O.

L'activité de ce service a, elle aussi, cessé à la fin des années 70, les départements clients étant désormais approvisionnés directement par leurs fournisseurs.

De façon anecdotique, il est intéressant de noter que l'avant-dernier patron du service, Robert Plessier, avait débuté sa carrière comme essayeur. Il s'était rendu célèbre, avec son collègue Garfield, en battant une première fois en 1925, au volant d'une 40 CV, le record de vitesse sur 24 heures, avec 3 385 km parcourus à 141 km/h de moyenne sur le circuit de Montlhéry ; une performance pulvérisée dès l'année suivante par ces mêmes pilotes, secondés par Guillon, avec 4 167 km à la vitesse de 173,6 km/h.

UN NOUVEAU BUSINESS MODEL

Rappelons que l'émergence des fabrications diverses chez Renault est à la fois le fruit du contexte dans lequel évoluait l'industrie automobile française dans les années 30 et l'attirance qu'exerçait la réussite des constructeurs américains – tout particulièrement celle d'Henry Ford – sur le fondateur de l'entreprise. Comme le souligne l'historien Jean-Louis Loubet : "Avec

un tel potentiel, avec des participations aussi multiples et des intérêts si variés, la Société Anonyme des Usines Renault prend d'autant plus des allures de trust qu'elle organise aussi l'aval de sa production, notamment l'aval de ses débouchés. Comment ne pas voir à ce stade du développement de l'entreprise, une nette influence américaine, notamment fordiste, une vision du progrès et de la modernité très imprégnée des réussites d'outre-Atlantique ?" (in Renault - Histoire d'une entreprise, ETAI, 2000, p.30-31).

Mais au cours des " Trente glorieuses ", le modèle industriel dominant change progressivement. L'ouverture des frontières et son corollaire, le renforcement de la concurrence internationale, ne permettent plus de conserver en interne des activités dont le niveau de compétitivité est devenu insuffisant, voire déficitaire ; les volumes de production étant inférieurs à la " masse critique " nécessaire à leur rentabilité. Sans compter, qu'au nom de " l'impérieuse nécessité du plan " et de l'aménagement du territoire, l'Etat cherche par tous les moyens à industrialiser le " désert français ".

Et, parallèlement, des technologies modernes et des matériaux nouveaux s'imposent, qui rendent ces fabrications " à l'ancienne " obsolètes. Un des meilleurs exemples de cette évolution est la disparition des départements de traitements électrolytiques intégrés chez les constructeurs. Conséquence inéluctable

du remplacement des traditionnels pare-chocs chromés par des boucliers en matière plastique – une innovation Renault introduite avec la Renault 5 – capables de supporter sans dommages les petits chocs inhérents à la circulation urbaine.

Rédaction : Roger Vacher



1972 : lancement de la Renault 5, la 1^{ère} voiture de série au monde sans pare-chocs chromés, mais équipée de boucliers en matière plastique.
© Renault Communication DR



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