



AMETIS INFOS

Bulletin numéro 13
juin 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

Une chronique familiale :
la famille Thomas de Billancourt à Guyancourt p 2

1968 - 1979 : les installations de peinture
de l’usine de Billancourt font peau neuve p 8

ÉDITO

« Les vraies familles de Renault »

Dis-moi, Chef, peux-tu me donner un coup de main pour faire rentrer mon fils à la “ Régie ” ? Chef, tu sais, ma fille vient d’être embauchée à la “ Régie ” !

Que n’ai-je entendu ce genre de propos en quarante ans de carrière chez Renault et, en particulier, au cours des vingt années passées à la tête de trois usines.

Et que dire de la joie intense des parents quand le processus aboutissait au profit du rejeton...

Au profit de qui ? Pas seulement de l’intéressé car l’histoire m’a appris que Renault ne pouvait que se féliciter de posséder un réseau solide de familles très fières de leur appartenance et prêtes à travailler et à se battre sans compter pour “ la maison ” quelles que soient les difficultés traversées.

Dans les années 95, la direction générale nous a fait comprendre que favoriser l’embauche des enfants du personnel, même ceux possédant le potentiel requis, relevait d’une attitude quelque peu discriminatoire. Quelle erreur !

Mes collègues et moi-même avons toujours défendu l’idée qu’il y avait des moments où il fallait savoir renvoyer l’ascenseur à ceux que l’on avait beaucoup sollicités, en particulier à cet encadrement toujours présent, aussi bien pour partager la success story d’un lancement de voiture réussi, que pour avaler les couleuvres d’une fin de conflit mal négociée avec l’organisation syndicale majoritaire, sans tenir compte de la réalité de terrain.

Lors des grandes crises traversées par notre entreprise, et jusqu’à très récemment, de

nombreux collaborateurs, plus ou moins brillants, ont quitté le navire en difficulté, pécule en poche, pour écrire ailleurs la suite de leur parcours industriel. C’était leur choix. Nous ne nous attarderons pas à le commenter.

AMETIS préfère rendre hommage à ces familles courageuses et dévouées dont plusieurs générations ont été représentées dans l’entreprise. Ce numéro inaugure une série que nous espérons longue, où vous découvrirez probablement, chers lecteurs, la riche histoire des ascendants – voire des enfants – de tel collègue que vous croyiez connaître... Mais finalement si peu.

Bonne lecture !

Le Président, Michel Auroy

« Une chronique familiale : la famille Thomas de Billancourt à Guyancourt »

Chroniques familiales, une collection d'articles qu'AMETIS Infos souhaitait démarrer depuis longtemps. A l'époque, aujourd'hui révolue, où la croissance du marché automobile nécessitait d'embaucher sans cesse de nouveaux collaborateurs, il était naturel que celui ou celle qui était déjà dans la place incite son fils ou sa fille, son neveu ou sa nièce, voire son cousin ou sa cousine, à postuler. Ces candidatures intrafamiliales bénéficiaient ainsi très souvent d'un "coup de piston" auprès de la hiérarchie ou du service du personnel de l'usine. La famille Thomas, qui a accepté d'inaugurer cette série, est représentative de ce phénomène. De Georges Martin, son premier représentant arrivé à Billancourt en 1930, jusqu'à Frédéric Wiszniowski, embauché à Flins en 2003, ce sont treize membres de cette famille – même s'ils ne s'appellent pas tous Thomas – qui ont mis leurs compétences au service de l'entreprise.



*Fernande Thomas (à l'extrême droite)
pendant une pause-déjeuner à la fin des années 40.
© Collection particulière de la famille Thomas*

1^{ère} Guerre Mondiale, un calaisien nommé Davion, embauché chez Renault, devient rapidement l'intermédiaire obligé de ses concitoyens à la recherche d'un emploi à Paris. Lorsque l'un d'entre eux le contactait, il écrivait une lettre de recommandation à Alphonse Grillot, le directeur du Montage. C'est donc par son intermédiaire que Georges et Germaine Martin sont embauchés. Lui comme raboteur à l'outillage, au département 176, elle, à l'emboutissage des ogives de phares, au département 38. Ils y resteront jusqu'en 1935, avant de revenir à Calais, en prévision de la naissance de leur premier enfant. Un peu plus tard, les époux s'étant séparés, Georges revient seul à Billancourt où il poursuivra sa carrière de raboteur au

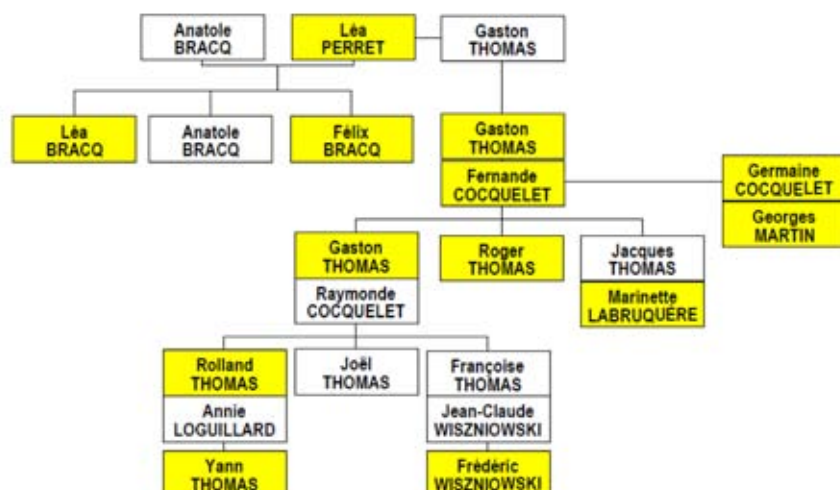
LA CALAIS' CONNECTION

Calais 1930, le chômage frappe de plein fouet le premier centre mondial de production de la dentelle. Conséquence de la crise naissante et de l'évolution de la mode, l'industrie emblématique de la ville n'a plus la cote. Les ouvriers dentelliers sont contraints de se reconverter ; ce qui signifie : partir chercher du travail ailleurs.

Et pourquoi pas dans la région parisienne ? Et pourquoi pas à Boulogne-Billancourt ? Or, après la fin de la



*Une vue de l'atelier d'outillage en 1931.
© Renault Communication DR*



Arbre généalogique simplifié de la famille Thomas avec, repérés en jaune, les treize membres de cette lignée ayant travaillé chez Renault ; l'un d'entre eux y étant toujours présent aujourd'hui.

département 176 jusqu'à son départ à la retraite en 1970.

En 1933, le couple Martin avait accueilli et hébergé leur beau-frère, Gaston Thomas, le mari de Fernande Cocquelet, la sœur de Germaine. Cet ancien ouvrier tulliste dans l'industrie dentellière avait été embauché au département tôlerie où il était chargé du contrôle de l'étanchéité des réservoirs d'essence. Passé P1, il est affecté au montage des goulottes de remplissage de ces mêmes réservoirs.

En 1934, après avoir trouvé un logement convenable, et son avenir chez Renault semblant assuré, il fait venir de Calais sa femme, Fernande et ses trois fils : Gaston –qui porte le même prénom que lui–, Roger et Jacques, ainsi que son demi-frère, Félix Bracq, fils de sa mère, Léa qui, après le décès de son père, s'était remariée avec Anatole Bracq.

En 1937, Fernande est embauchée à son tour. D'abord affectée au perçage des châssis, au département 38, elle va devenir employée aux écritures au département 176, celui-là même où travaille son beau-frère. Pendant la guerre, elle est mutée au tirage des plans –les "bleus"–, avant de retrouver son poste précédent jusqu'à ce qu'elle

quitte l'entreprise en 1970. Quand Gaston meurt en 1953, deux de ses trois fils ont déjà pris la relève chez Renault.

En 1938, les deux dernières calaisiennes d'origine, Léa Bracq, la mère de Gaston Thomas et de Félix Bracq, et sa fille, également prénommée Léa, rejoignent Billancourt. La mère est embauchée par l'entreprise Lequien, prestataire chargé du ménage des bureaux de la direction de Renault, pendant que sa fille fait ses premières armes comme serveuse au "Mess", la cantine des cadres, où elle ne restera que deux ans.

HORS DE L'ÉCOLE D'APPRENTISSAGE, POINT DE SALUT !

En 1935, Félix Bracq est le premier membre de la famille à intégrer l'école d'apprentissage. A la sortie, en 1938, il est affecté à la Tôlerie. En 1939, trop jeune pour être mobilisé, il va continuer à travailler à Billancourt jusqu'en 1942, date à laquelle il est réquisitionné pour aller travailler en Allemagne au titre du STO.

A la fin des hostilités, il retrouve son ancien poste. Néanmoins, les séquelles de son séjour outre-Rhin, dont il a beaucoup de mal à se remettre, vont avoir des conséquences tragiques. Le traumatisme psychique qu'il a subi, dû notamment à son passage en section disciplinaire, n'est pas pris en charge. Il devient de plus en plus asocial, au point de ne plus supporter l'ambiance de travail. Il finit par démissionner en 1955 et s'adonne à la peinture. Peu de temps après, alors que, sans revenus, il vit chez sa mère, il se suicide.

C'est en 1938 que Gaston Thomas –le fils aîné de Gaston Thomas le père– entre à l'école Renault. Il en sort en 1941 avec une qualification d'ajusteur-outilleur et obtient un poste à l'entretien des outils de presse. Mais très vite, il décide de s'engager dans la Marine



Gaston Thomas (5^e en partant de la gauche, en blouse avec une cravate) au Dpt 38, lors du démarrage d'une presse transfert dans les années 50.
© Collection particulière de la famille Thomas

Nationale. Aller à Toulon, c'est la promesse de pouvoir manger à sa faim, tout en échappant au risque de partir en Allemagne au moment où la " Relève " est en train d'être mise en place, avant d'être remplacée par le STO. Mais le sabordage de la flotte française dans la rade de Toulon le 27 novembre 1942, conséquence immédiate du débarquement des Alliés en Afrique du Nord et de l'occupation de la Zone Sud par la Wehrmacht, met fin à cette très brève carrière militaire. De retour à la vie civile, Gaston revient à Billancourt où il réintègre le département 176 – celui de son oncle, Georges Martin. Il va y rester jusqu'en 1950. Il est alors muté au département 38. Chargé dans un premier temps du suivi de l'entretien des outils d'emboutissage, il va être promu contremaître puis, en raison de ses compétences techniques, chargé du démarrage des premières presses transfert. Ces machines, livrées par les entreprises allemandes Schuler et Weingarten, sont capables d'emboutir, à une cadence inconnue jusqu'alors, des pièces telles que des enjoliveurs de roues, des bras de suspension ou des fourchettes d'embrayage.

En 1970, Gaston Thomas accepte de prendre le poste de chef d'atelier de nuit du département 38. Il l'occupera jusqu'en 1978, date à laquelle il devient chef d'atelier en titre. Son ancienneté lui permettant de remplir les conditions



Gaston Thomas (à gauche) félicité par MM. Schuld (au centre) et Vacher (à droite) en 1978, à l'occasion de ses 40 ans chez Renault.
© Collection particulière de la famille Thomas

requis pour faire partie de la première vague des départs au titre du FNE, il quitte l'entreprise en 1981.

Roger, le second de la lignée Thomas, est reçu au concours d'entrée en 1946. Et onze ans après son " demi-oncle ", Félix Bracq, c'est le même professeur qui le forme au métier de tôlier- chaudronnier. Il sort major de sa promotion et gravit très vite les échelons jusqu'au grade de " brigadier traceur ". En 1958, quelque temps après son retour d'Algérie – il a fait partie des rappelés de 1956 –, il intègre les Méthodes Centrales Tôlerie comme agent technique. Il va y faire carrière jusqu'à son départ en 1986. Chargé

du dessin, puis de la mise au point des installations de montage-carrosserie, son activité professionnelle l'amène à se rendre chez des fournisseurs, tels que le fabricant de soudeuses Sciaky, afin de vérifier, avant leur livraison, la conformité des machines commandées. C'est ainsi qu'il va notamment s'impliquer dans le cintrage des tubes qui composent la structure des côtés de caisse de la Renault 4, la fabrication des réservoirs de carburant – avant que le plastique remplace la tôle – et l'automatisation de la soudure des blocs avant des Renault 20 et 30.

Quant à Jacques, le cadet de la famille, son destin est singulier. En 1941, il



Barge de transport des véhicules devant la pointe aval de l'île Seguin en 1986.

© Renault Communication DR

réussit le concours de l'école Renault. Mais, ayant passé parallèlement les deux concours, il est également admis à l'école de la SNCF. Il opte pour les chemins de fer où il va faire carrière jusqu'à devenir conducteur de trains, puis formateur des jeunes cheminots.

Adieu Renault ! Sauf que le sort s'en mêle. En 1949, un soir, alors qu'il vient d'achever son service militaire, il passe chercher sa mère à la sortie de l'usine et, rencontre décisive, fait la connaissance de Marinette Labruquère qui partage le même bureau que Fernande. Cette jeune femme, nièce du chef du département 176, y avait été embauchée

admis comme élève-officier à l'école de la marine marchande de Paimpol. Pendant deux ans, il va alterner navigation et cours théoriques. Il se marie et part faire son service militaire comme radariste à Porquerolles, puis à Brest. Quand il quitte la " Royale ", la marine de commerce entre en crise. C'est l'époque où les armateurs français désarment bon nombre de bâtiments. L'avenir de la filière paraît fortement compromis et les officiers expérimentés conseillent aux jeunes d'abandonner ce métier. C'est donc, contraint et forcé, que Rolland se décide à mettre un terme à sa carrière maritime.

l'alimentation des chaînes de montage. En 1971, il est nommé adjoint du responsable du service Sécurité-Conditions de Travail pour l'ensemble du périmètre de Billancourt. Puis, en 1974, le passage en équipes créant de nouveaux besoins au sein de l'encadrement, il postule à un poste de contremaître à la manutention. Il a en effet acquis au cours de sa formation à l'école de la marine marchande –notamment comme chef de quart sur la passerelle– le sens du commandement et des responsabilités. En 1976, il est promu chef d'atelier au magasin POE (Pièces Ouvrées Extérieures) au Bas-Meudon. Un an plus tard, il est muté à la Tôlerie de la Renault 6 à la pointe amont de l'île Seguin. Après le transfert de ces installations en Espagne, il occupe le poste de responsable des conditions de travail et de la formation manutention au service central Production de l'U.B. et, à cette occasion, découvre l'univers des fonderies.

En 1980, Rolland décide qu'il est temps d'aller voir si l'herbe est plus verte ailleurs. Il trouve un poste quai du Point-du-Jour, à la direction de la Distribution qui est responsable de la livraison dans le réseau des véhicules et des documents nécessaires à leur immatriculation. Assistant du responsable des centres livreurs, il participe à la réorganisation en cours et à l'informatisation de l'envoi des PV des Mines, avant de partir à Douai pour faire l'intérim du responsable du centre livreur.

Mais en 1984, il y a urgence dans l'île Seguin : la qualité s'est dégradée à un point tel qu'une énorme quantité de Renault 4, non-conformes ou incomplètes, sont stockées en attente d'être retouchées. Le secteur Retouches-Livraison du Bas-Meudon passe en 2X8 et Rolland Thomas est rappelé comme chef d'atelier. Deux ans plus tard, ce pic de non-qualité est résorbé et l'atelier peut travailler à nouveau en équipe normale. C'est à cette époque que Rolland Thomas est promu cadre. Puis, en raison de sa connaissance exhaustive



Rolland Thomas en avril 1992, lors de l'exposition du Patrimoine organisée dans l'île Seguin au moment de la fermeture de l'usine.

© Collection particulière de la famille Thomas

comme secrétaire en 1947. Jacques et Marinette se plurent, s'aimèrent et se marièrent. En 1950, à la naissance de leur premier enfant, Marinette s'arrêtera de travailler.

DE LA DUNETTE À LA VOITURETTE

Rolland Thomas –le fils aîné de Gaston le jeune–, n'envisageait pas, a priori, d'entrer chez Renault. La visite de l'île Seguin organisée par son père quand il avait 14 ans avait sans doute servi de repoussoir. Il songe plutôt à prendre le large. En 1965, Bac en poche, il est

A cette époque, chez Renault on se prépare au passage en 2X8 de l'île Seguin. Les effectifs croissent de jour en jour, toutes catégories de personnel confondues. Gaston Thomas apprend que Jean-Paul Melcer, le chef du service Manutention de l'U.C.M.B., cherche à pourvoir un poste d'agent technique. Il prévient son fils qui quitte Brest pour se présenter à Billancourt. Sa candidature est retenue et il est embauché le 3 mai 1968. Treize jours plus tard, l'usine est occupée par les grévistes !

Dès la reprise, il participe à l'organisation du magasin, de la manutention et de



Rolland Thomas en 1998, au Bas-Meudon où étaient restaurés et stockés les véhicules du Patrimoine.
© Collection particulière de la famille Thomas



Rolland Thomas en 1998, examinant les répliques de la voiturette Type A en cours de fabrication.
© Collection particulière de la famille Thomas



Remontée de la rue Lepic par la voiturette Type A originale le 19 décembre 1998.
© Renault Communication / photo Serge Labrunie

des malfaçons acquise dans son poste précédent, la direction de l'usine lui confie la responsabilité du nouveau secteur Montage-Livraison qui prend en charge les voitures depuis la sortie de la peinture jusqu'à l'embarquement sur les barges de transport, les retouches étant désormais effectuées à la fois tout le long et au bout de la chaîne.

Fin 1991, il donne une nouvelle orientation à sa carrière en rejoignant la direction de la Communication où vient d'être créé le poste de responsable de l'atelier de restauration du patrimoine – automobiles et machines-outils. A cette époque le service du Patrimoine fonctionne avec des moyens financiers et humains très limités. Les bénévoles constituent le gros de son effectif et le recours à la "débrouille" et à la "perruque" est monnaie courante. C'est ainsi que l'atelier de retouche du Bas-Meudon, dont l'activité est en baisse, voit passer en peinture des véhicules anciens et que du personnel est prêté au modeste atelier qui se met en place dans le bâtiment G7 du Trapèze. A la fermeture de l'île Seguin, Rolland Thomas, fin connaisseur des lieux, parvient à convaincre la direction du site de Billancourt qu'il faut maintenir en état de fonctionnement les installations de la retouche. Le Bas-Meudon devient alors le lieu unique de stockage des véhicules à restaurer et quinze compagnons sont recrutés parmi les anciens professionnels de l'île. Alain Dubois-Dumée, directeur de la Communication, fixe l'objectif : préparer le maximum de véhicules – statiques et dynamiques – en vue de la célébration du centenaire de Renault en 1998.

Objectif atteint ! L'Atelier du Bas-Meudon fabrique neuf répliques de la voiturette Type A et une du Type B – la première conduite intérieure au monde – qui sont exposées dans les salons de l'automobile internationaux. Deux cent vingt et un véhicules restaurés et préparés participent à des manifestations dynamiques et trois cent quatre-vingt-quatre sont exposés

dans les établissements Renault, dans le réseau commercial, ou dans des musées. Le point d'orgue de ces manifestations est atteint le 19 décembre 1998 lors de la reconstitution de la montée de la rue Lepic par la première voiturette. Cette même année, l'atelier du patrimoine quitte le Bas-Meudon pour le premier "Square Com", nouveau centre de communication implanté sur le Trapèze, dans les locaux qu'occupait la direction du Design Industriel, avant son départ pour le Technocentre.

A l'occasion du centenaire, près de vingt-sept mille visiteurs – internes et externes – y seront accueillis, le maximum étant atteint lors du week-end de l'Ascension, avec le rassemblement international des Clubs d'Amateurs d'Anciennes Renault à Billancourt.

Puis, les terrains de Billancourt devant être libérés de toute construction avant dépollution, les véhicules, les machines et l'atelier du patrimoine vont de nouveau déménager. Michel Auroy, Secrétaire Général adjoint, conscient qu'il faut préserver le patrimoine, se fait chef d'orchestre : les machines iront à Cléon, les véhicules à Flins où, avec l'accord du Président Louis Schweitzer, un atelier de restauration ultramoderne de 2 000 m² sera édifié en 2003. Mission accomplie pour Rolland Thomas qui part en retraite en 2004.

ET LES JEUNES ?

En 1985, alors qu'il n'a pas une vue très claire de son avenir, Yann, le fils de Rolland Thomas, va faire un court passage chez Renault. Embauché comme intérimaire, il travaille huit mois comme maroufleur dans les cabines de peinture de la retouche du Bas-Meudon. Cette expérience va le convaincre qu'il n'est pas fait pour ce métier ! Ayant repris ses études, il est devenu cadre dirigeant au sein d'une entreprise agro-alimentaire de dimension internationale.

Le seul membre de la famille actuellement présent chez Renault est le neveu de Rolland, Frédéric Wiszniowski, le fils de sa sœur Françoise.

En 2002, dans le cadre de son BTS mécanique et automatismes industriels, il effectue un stage à l'usine de Flins. Un an plus tard, à sa sortie du lycée, il est embauché par son maître de stage à la tôlerie Clio / Twingo, dans le groupe assistance Géométrie. Il est chargé de contrôler les outillages en utilisant la mesure laser 3D en ligne. En 2006, il est muté à Guyancourt. Actuellement, il est affecté au CRP (Centre de Réalisation des Prototypes) – le Saint des Saints du Technocentre. Pilote des mesures 1D et cotations d'aspect, il remonte aux directions de projets les

problèmes concernant les jeux de tôlerie au montage et les défauts d'aspect, comme les "queues de billard", ces jeux irréguliers qui, lorsqu'ils apparaissent entre une porte et une aile, sont susceptibles de réduire à néant le design du nouveau modèle. Scénic 3 est le dernier véhicule commercialisé dont il s'est occupé à ce jour.

L'histoire de la famille Thomas et celle de Renault s'entremêlent. C'est un modeste morceau de l'histoire de France, mais si représentatif de son histoire industrielle et sociale.

Pour ceux de la génération 1930, Renault a été la planche de salut qui permettait d'éloigner le spectre du chômage. Pour la seconde lignée, l'école professionnelle a incarné l'espoir d'une carrière stable et d'une ascension sociale. Avec les générations d'après-guerre et post-soixanthuitardes, la relation à l'entreprise devient plus mature : on lui donne en fonction de ce qu'elle donne. On l'aime ou on divorce.

**Rédaction Pierre Zigmant
d'après les propos recueillis
auprès de Gaston, Roger,
Jacques et Rolland Thomas,
ainsi que de Frédéric Wiszniowski**



Rolland Thomas devant la Reinastella 1933, lors du concours Louis Vuitton à Bagatelle en septembre 1999.

© Collection particulière de la famille Thomas

« 1968 - 1979 :

Les installations de peinture de l'usine de Billancourt font peau neuve »

A la fin des années 60, en France comme dans toute l'Europe, le marché automobile explose. Or, à certains endroits de "l'usine mère" de Renault, l'outil industriel date du démarrage des chaînes de montage de l'île Seguin. C'est le cas des cabines de peinture situées au 4^e étage qui sont totalement inadaptées à l'augmentation des cadences prévue avec le lancement de la Renault 6 – modèle venant s'ajouter à la Renault 4 – et au passage progressif en deux équipes travaillant en 2X8. On décide donc, en 1968, de surélever le bâtiment 6 pour implanter un atelier de peinture moderne, sans interrompre le fonctionnement des anciennes installations : un défi architectural et industriel sans précédent. De 300 véhicules/jour en 1949, la production quotidienne est déjà passée à 650 en 1967. Elle atteint 1 100 véhicules/jour à partir de 1969. Dix ans plus tard, une seconde étape, majeure dans le domaine de l'anticorrosion, sera accomplie avec le remplacement du classique trempé au solvant par la première installation d'électrophorèse mise en place en France, voire en Europe.

L'ANCIENNE PEINTURE : UN PROCESS OBSOLÈTE ET RÉFRACTAIRE À TOUTE ÉVOLUTION

Les Trente Glorieuses battent leur plein, la croissance est à l'ordre du jour. La demande des clients s'accroît et se diversifie. Renault élargit sa gamme et augmente sa capacité de production. Mais – dans un contexte où l'Espagne ne fait pas encore partie du Marché Commun – il n'existe alors que trois usines de carrosserie-montage en France : Sandouville, Flins et Billancourt. Et cette dernière va devoir faire face au lancement d'un nouveau modèle : la Renault 6.

Mais les installations de peinture du Département 74 sont vétustes, confinées dans les étages supérieurs du bâtiment 6, étroits et bas de plafond. Coincées entre poutres et planchers en béton armé, les cabines sont bien trop courtes pour pouvoir changer de teinte



Cette vue des cabines de peinture des 4 CV en 1949 permet d'observer l'exiguïté des lieux.

© Renault Communication DR

à la demande, à chaque passage de voiture. On travaille donc par rafales de couleur. Les caisses sont réparties sur trois convoyeurs aériens qui convergent vers une étuve de cuisson unique. Un goulot d'étranglement qui limite la cadence à 40 véhicules/heure. Et, autre effet indésirable dû à l'ancienneté de la conception, la ventilation et la filtration de l'air sont très insuffisantes ; par conséquent, les conditions de travail des peintres demeurent pénibles et l'environnement immédiat du site est exposé à des rejets nocifs.

Toute modernisation semble a priori exclue. Car, comme l'a évoqué Roger Vacher dans son article consacré à La grande épopée du chromage à Billancourt (cf. : AMETIS Infos N° 7, mars 2007), dans l'île les m² sont très chers, puisqu'il est impossible d'en repousser les murs !



L'île Seguin en 1948.
© Renault Communication DR



L'île Seguin en 1969, on constate (en rouge) la surélévation et l'élargissement du bâtiment 6.
© Renault Communication DR

Mais c'est sans compter sur l'obstination de Georges Rouchon et de Jean Saubesty, respectivement directeur et chef du bureau d'études Installations de la DTNE (Direction des Travaux Neufs et de l'Entretien). C'est à eux que l'on doit la décision d'entreprendre la transformation de la peinture de l'usine de Billancourt. Ils ont mené l'ensemble des études techniques, économiques et financières qui ont permis de convaincre la direction de l'entreprise du bien-fondé de leur projet, de sa faisabilité et de sa rentabilité. La décision d'investir est prise à la fin de l'année 1967.

UN NOUVEAU PONT SUPÉRIEUR POUR COURONNER LE "PAQUEBOT" SEGUIN

La solution retenue –ajouter un étage au bâtiment 6 de l'île Seguin– est audacieuse mais c'est la seule qui réponde à un impératif incontournable : installer les nouvelles lignes de peinture tout en conservant les anciennes en état de marche, et sans interrompre un seul instant la production. En clair, la construction et l'aménagement du 5^e étage vont se dérouler sans incidence aucune sur le fonctionnement des cinq niveaux inférieurs.

Première étape : obtenir le permis de construire. Naturellement, chacun souhaitait conserver la silhouette du "paquebot" esquissée par l'architecte Albert Laprade qui avait été chargé en 1945, après l'acquisition de la propriété Gallice, de reconstruire l'usine endommagée par les bombardements alliés. L'auteur de ces lignes a "croqué" avec un stylo-feutre une photo de l'île montrant l'impact visuel de la surélévation envisagée, document qui fut joint au dossier de dépôt du permis de construire. Restait à recevoir l'aval de l'administration en charge des établissements classés, en lui assurant que tout était sous contrôle : respect des normes environnementales en vigueur à l'époque et des règles de sécurité incendie liées à l'utilisation de peintures éminemment inflammables.

JEAN SAUBESTY : UN PERSONNAGE HORS DU COMMUN

Je voudrais ici rendre hommage à l'homme sans lequel tout ceci n'aurait sans doute pas vu le jour et qui nous a quittés depuis longtemps déjà.

Jean Saubesty était mon patron au Bureau d'Études installations de la DTNE. Il n'avait peur de rien ! Son audace n'avait d'égale que le nombre des idées qu'il ramenait au bureau chaque matin. Peu de choses pouvaient l'arrêter, car chaque obstacle un peu sévère était contourné par une évolution ou une adaptation du projet.

Il ne dessinait jamais rien, mais il était capable d'expliquer ses idées pour les faire dessiner. Je le vois encore aujourd'hui près d'un dessinateur à sa planche (les consoles CAO n'existaient pas encore) avec sa pipe et ses bretelles.

Sinon, quand il n'était pas dans cette situation, il crapahutait dans les étages du bâtiment 6 qui l'ont vu chaque jour pendant toute la durée du chantier –près de deux ans. Et aussi la nuit, quand il y avait une opération compliquée en cours qui pouvait compromettre la bonne reprise de la fabrication le lendemain matin. Bien entendu, je l'ai souvent accompagné pendant cette période. J'espère que parmi ceux qui liront ces quelques lignes, nombreux seront ceux qui se souviendront de lui.

Jack Haton

Le principe retenu consiste donc à construire ce 5^e étage sans que son poids repose sur le bâtiment existant. Ébranlée par les bombardements et s'enfonçant lentement dans le fleuve sous les coups de butoir des presses, l'île Seguin n'aurait pas supporté cette charge supplémentaire.

L'étude du renforcement du bâtiment est confiée à la SERI, la filiale ingénierie de Renault. Afin de renforcer la structure du bâtiment 6, des pieux sont forés dans le lit de la Seine jusqu'à 40 mètres de profondeur. Ensuite, étage après étage, –chaque plancher ayant été préalablement percé et les tuyauteries et autres câbles électriques ayant été dégagés– les poteaux en béton sont doublés par une charpente métallique. Ainsi, l'étage supérieur délicatement positionné au-dessus du bâtiment d'origine peut accueillir à l'intérieur de sa structure, outre les installations de peinture, les nouvelles prises d'air et les ventilateurs des nouveaux extracteurs posés sur la terrasse –ultérieurement

surnommée "l'Allée des Sphinx", en référence au célèbre site égyptien de Karnak–, ce positionnement permettant de réduire significativement les nuisances sonores perçues par les habitants des coteaux de Meudon.

La production en 2X8 ayant démarré, l'approvisionnement du chantier s'effectue de nuit. Ce qui laisse peu de temps entre la fin du travail de l'équipe du soir et l'embauche de celle du matin. Comme pour l'approvisionnement du pont d'envol d'un porte-avions, la quasi-totalité du matériel est amenée sur place à l'aide des deux ascenseurs de l'esplanade. Mais ceux-ci sont si lents et si vulnérables que les électriciens d'entretien sont en permanence sur place pour assurer leur fonctionnement jusqu'aux premières lueurs de l'aube.

CABINES TOUT CONFORT

Le nouveau projet prend en compte tous les défauts de l'installation d'origine afin d'y remédier. Plus longues, les cabines de peinture, dont le plancher est constitué



Renault 6 à l'entrée de la ligne de peinture en 1977.

© Renault Communication DR

d'un caillebotis, sont désormais équipées d'un système de lavage de l'air par rideaux d'eau en partie inférieure avec bacs de décantation, bien plus efficace que les anciens laveurs latéraux. On passe ainsi de 4 000 m³/h évacués par mètre linéaire à 10 000 m³/h. C'est une première mondiale et le dispositif fait immédiatement l'objet d'un brevet partagé entre Renault et son sous-traitant. Pour les peintres, c'est un changement radical de leurs conditions de travail. Pour les fabricants, c'est la possibilité de changer de couleur entre chaque voiture, en fonction de la demande. Sans compter que la suppression des laveurs d'air latéraux permet également de placer des baies vitrées qui améliorent le confort visuel des opérateurs. Chacune de ces deux lignes comporte ses propres étuves de séchage et de polymérisation. Des cabines semblables seront par la suite installées dans toutes les usines de Renault, puis chez les concurrents.

Cette transformation fondamentale du mode opératoire en peinture s'accompagne aussi d'une modification complète des outils de manutention des carrosseries. Les convoyeurs aériens ont disparu, remplacés par des tables

à rouleaux qui permettent de déplacer les caisses aussi bien horizontalement, de poste en poste, que verticalement, d'un étage à l'autre.

La réussite du transfert de la peinture du 4^e au 5^e étage repose sur une astuce : le démarrage en deux temps des nouvelles installations. Les vieilles cabines étaient installées face à la rive droite, côté Billancourt. On commence

donc par aménager la première ligne, côté Meudon afin que les peintres puissent en prendre possession au plus vite. Ensuite, il ne reste plus qu'à mettre en place la deuxième ligne, côté opposé avant de démonter les ateliers hors d'usage du 4^e étage, lors des vacances d'été suivantes. Désormais la peinture de l'U.C.M.B. a doublé sa capacité, atteignant la cadence de 80 véhicules/heure.

Tout ceci n'a été possible que grâce au dévouement des hommes qui se sont impliqués dans cet ambitieux projet, qu'ils appartiennent aux directions centrales – Méthodes Carrosserie, Montage et Travaux Neufs –, ou aux services de l'U.C.M.B. –le département 74 étant le premier concerné !

L'ÉLECTROPHORÈSE À BILLANCOURT, LA PREMIÈRE D'EUROPE

Inutile de revenir sur les inconvénients de l'application de la première couche d'apprêt par la méthode traditionnelle, dite du " trempé au solvant ". Ils ont été décrits par Daniel Longéras dans l'article consacré à L'atelier de masticage en poste fixe (cf. : AMETIS Infos N° 10, juin 2008).



Renault 4 dans une cabine de peinture en 1977.

© Renault Communication DR

Les avantages de l'électrophorèse sont bien connus : la couche déposée est régulière, tendue, brillante, lisse, sans grains et la polarisation de la caisse favorise grandement la pénétration de la peinture à l'intérieur des corps creux, y compris les accostages de tôles et les sertissages. Cette nouvelle technique permet d'espérer la disparition progressive des "tas de rouille" qui envahissent les rues et nuisent à l'image de la marque. La direction générale de Renault s'intéresse donc de très près à l'électrophorèse.

Elle se fixe comme objectif de pouvoir proposer une garantie anticorrosion de cinq ans sur l'ensemble de la gamme. Toutefois, en raison de l'importance du montant des investissements nécessaires pour équiper toutes les usines du groupe, il n'est pas question de prendre une telle décision à la légère. Dans les derniers jours de l'année 1977, Bernard Hanon, alors directeur général adjoint en charge de l'automobile, préside un comité d'investissements. Après avoir écouté les différents exposés techniques et financiers, il pose une dernière question : *"Si je vous donne tout cet argent, est-ce que je peux, sans risquer de mettre Renault en faillite, donner à nos clients la garantie anticorrosion de cinq ans ?"* L'un après l'autre, les spécialistes participant à la réunion répondent "oui !", à l'unanimité.

Les surfaces libérées au rez-de-chaussée de la pointe aval de l'île Seguin permettent d'y implanter la première

unité d'électrophorèse d'Europe en 1979. L'U.C.M.B. devient ainsi l'usine pilote en matière d'anticorrosion. L'anaphorèse du démarrage est très rapidement remplacée par la cataphorèse dont les performances anticorrosion sont supérieures – dans la même cuve mais avec inversion des polarités. Conséquence de ces évolutions successives, une nouvelle gamme de peintures est homologuée en liaison avec le bureau d'études, après de nombreux essais sur échantillons et sur véhicules.

"IMPRESSIONS SOLEIL LEVANT"

Enfin les peintres acquièrent leurs lettres de noblesse et sont reconnus comme un des grands métiers de l'automobile ! Après les mécaniciens, inventeurs des moteurs qui donnèrent naissance à l'industrie. Après les carrossiers qui, charrons d'origine, se firent emboutisseurs et tôliers.

Jusque dans les années 60, selon la terminologie un peu méprisante en usage chez les carrossiers, la peinture est considérée comme de la simple "barbouille". Vingt ans plus tard, elle est devenue une technique de premier plan qui permet la protection d'une tôle d'acier de 5 à 8 10^e de millimètres d'épaisseur, très vulnérable à la corrosion, par un film de peinture de 25 à 100 microns, résistant aux agressions climatiques, au sel, aux produits chimiques, aux hydrocarbures, aux projections de gravillons, comme aux brosses des stations de lavage automatiques.

La transformation des installations de peinture de Billancourt – qui ont servi de modèle au groupe tout entier – est l'œuvre d'une équipe d'ingénieurs et de techniciens motivés. La plupart étaient chimistes, mais parmi eux figuraient des mécaniciens, des thermiciens et des automaticiens. Ils ont su trouver les arguments pour convaincre la direction générale de Renault de l'urgence à investir dans la modernisation de ses ateliers de peinture... Pour le plus grand bien de l'entreprise, et de l'industrie automobile dans son ensemble.

Rédaction Jack Haton
assisté de Pierre Zigmant



Jeux de lumières à la sortie du bain de cataphorèse en 1984.
© Renault Communication DR

Ce collègue et ami nous a quittés :

Lucien Bergeot est décédé le 7 mai 2009

Nous conserverons le souvenir d'un homme compétent, en particulier dans le domaine de la carrosserie, et toujours disponible pour qui sollicitait ses conseils. Ancien apprenti Renault, il a fait l'essentiel de sa carrière dans l'île Seguin.

L'équipe d'AMETIS a été présente à ses obsèques. Nous réitérons à ses proches l'expression de nos très sincères condoléances.



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