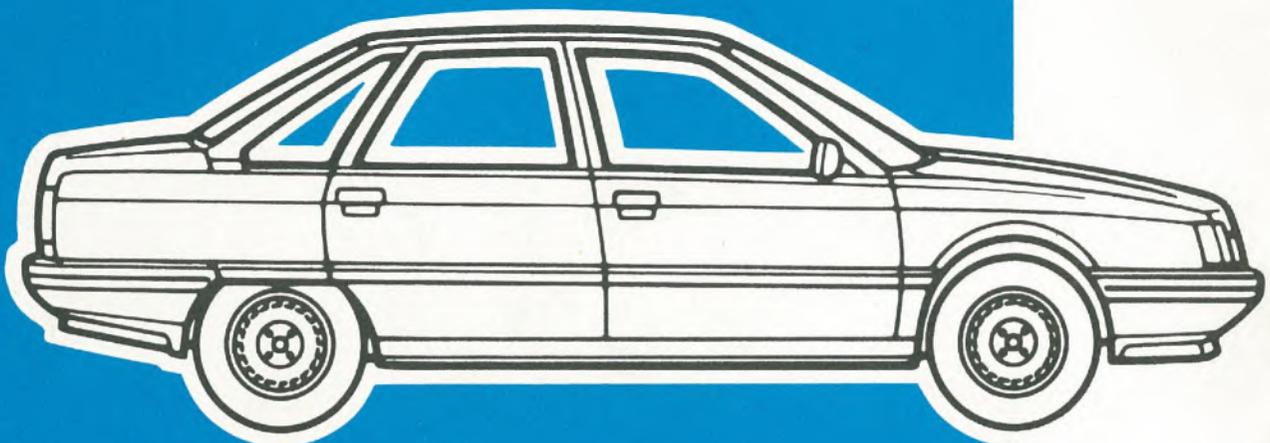


de

Renault Frères
constructeurs d'automobiles à

RENAULT
Régie Nationale



SOMMAIRE

123	<i>Les journées de mai-juin 1936 à Billancourt</i>	<i>Gilbert Hatry</i>
134	<i>Histoire de la Dauphine (10)</i>	<i>Fernand Picard</i>
147	<i>Souvenirs d'un ouvrier (fin)</i>	<i>Pierre Bézier</i>
158	<i>La culture en forme de losange</i>	<i>Noëlle Gérôme</i>
164	<i>Le Comité central d'entreprise (1968-1975)</i>	<i>Jean-Marc Bastière</i>
172	<i>Les services généraux en 1934</i>	<i>Odette Quiers</i>
174	<i>Le Consensus social (1945-1947)</i>	<i>Frédérique Bizot</i>
185	<i>Questions d'histoire</i>	<i>Georges Floris</i>
188	<i>Postes de secours et infirmerie</i>	<i>Antoine Grilleau</i>
192	<i>Chronologie 1947</i>	<i>Gilbert Hatry</i>
196	<i>Chronologie 1986</i>	<i>Jean Héry</i>
206	<i>On nous écrit</i>	

Périodique publié par la Section d'Histoire des Usines Renault
27, rue des Abondances — 92100 Boulogne Billancourt
Téléphone : (1) 46.05.21.58

La reproduction de nos articles et documents doit être soumise à notre autorisation.

LES JOURNÉES de MAI-JUIN 1936 à Billancourt

Le jeudi 28 mai 1936, en fin d'après-midi, la direction des usines Renault publiait le communiqué suivant :

"Les ouvriers d'un certain nombre d'ateliers ont cessé le travail vers 10 heures et se sont répandus dans l'usine pour engager leurs camarades à se joindre au mouvement.

"Depuis, les grévistes aidés par des éléments extérieurs aux usines ont installé des piquets de grève et empêchent la sortie du personnel ouvrier et employé à l'exception des femmes qui ont été autorisées pendant un court délai à quitter les usines.

"A l'heure actuelle ces mêmes piquets interdisent même la sortie du personnel féminin.

"Nous ne pouvons rien dire sur les origines de ce mouvement puisque aucune revendication ne nous a été présentée, aucune délégation ne nous a été adressée (1)."

Le même jour, vers 18 h 15, un délégué du Comité de grève déclarait à la presse :

"Le débrayage a été effectué, par ordre, de 9 h 30 à 11 heures. Le calme règne parmi les 23 000 ouvriers et ouvrières de l'usine.

"Les enfants de moins de 18 ans ainsi que les femmes sont sortis entre 17 et 18 heures et rentreront demain matin aux heures habituelles. Les services de ravitaillement sont assurés par la commune de Boulogne et par toutes les autres communes de la banlieue (2)."

Ainsi Renault entrait dans un mouvement qui, ayant débuté le 11 mai simultanément au Havre chez Bréguet et à Toulouse aux usines Latécoère, allait bientôt rassembler près de deux millions de grévistes.

Des causes

Depuis 1918, Renault n'était plus le "détonateur" des luttes sociales (3). Le calme n'avait pas pour autant régné à Billancourt. A différentes reprises des mouvements de grèves d'importance diverse avaient affecté l'entreprise, en 1919, 1920, 1926, 1932, 1933. Le 12 février 1934, un appel de la C.G.T., auquel la C.G.T.U. s'était ralliée, avait décidé, en riposte à la manifestation du 6 février, une grève générale de vingt-quatre heures. A Billancourt, à peine le quart du personnel ouvrier avait suivi le mot d'ordre non sans provoquer de violents incidents.

"A l'entrée des ateliers, écrivait *Le Populaire* du 13 février, plusieurs ouvriers se rendirent au travail malgré l'ordre de grève lancé par la C.G.T.

"A midi, la direction de l'usine, craignant que les "jaunes" ne soient malmenés par leurs camarades, les empêcha de sortir et envoya une camionnette chercher des vivres. Quelques instants plus tard, lorsque l'auto revint, les grévistes qui s'étaient massés nombreux à la porte de l'usine s'emparèrent de la voiture et y mirent le feu. A ce moment-là la police chargea avec brutalité. Les grévistes se replièrent avenue Édouard Vaillant où ils dressèrent une barricade que les policiers essayèrent d'ailleurs vainement de prendre d'assaut.

(1) *Le Temps* du 30 mai 1936.

(2) *Ibid.*

(3) Cf. G. Hatry : "Louis Renault patron absolu" — Ed. Lafourcade 1982.



Le 28 mai, vers 16 heures, à la porte 10, avenue Émile-Zola, des employés qui tentaient de sortir sont violemment agressés. (Photo A.F.P.)

“Des coups de revolver furent échangés et un ouvrier tourneur, Marc Taillier (4), fut gravement blessé de deux balles au cou [...]. Le malheureux expira peu après à l'hôpital Ambroise Paré où il avait été transporté. 17 autres grévistes furent blessés dont deux assez grièvement [...]. A 21 heures le calme était rétabli.”

Durant ces années, les organisations syndicales et politiques étaient fragiles en raison de la répression qui frappait durement les militants. La cellule communiste apparut en 1926, disparaissait en 1930 pour renaître l'année suivante ; son effectif qui atteignait 120 membres en 1934 stagnera jusqu'en mai 1936. Toutes les manifestations d'avant 1934 seront donc essentiellement l'œuvre de “commandos”, sans réelle participation de la masse du personnel (5).

Le 1^{er} mai 1936, au grand étonnement des syndicalistes et de la direction, 80 % de l'effectif ouvrier déserte les ateliers. La direction est contrainte de fermer l'usine : “Quelque chose a donc changé, car depuis longtemps le Seigneur (6) avait recours à toutes les pressions, manœuvres et menaces imaginables pour forcer le personnel à travailler ce jour-là” (7).

Le 27 mai, une grève partielle immobilise l'atelier 21 (décoltage) contre une réduction de salaire. La revendication est aussitôt satisfaite. Le calme revient. Le lendemain, à la surprise de la direction, c'est l'explosion.

Plusieurs facteurs nous semblent avoir été déterminants. D'abord la victoire électorale des formations se réclamant du Front populaire (8) : “Il faut [...] considérer que les élections où les travailleurs ont tenu à exprimer leur mécontentement [...] ont été pour les Renault un rude avertissement” (9).

Ensuite les conditions de travail à Billancourt : “[...] il faut se crever pour faire le programme” (10). Enfin, l'unité syndicale réalisée (11), le développement des grèves dans la métallurgie parisienne et notamment l'arrêt de travail à l'usine Farman de Boulogne, la volonté du Parti communiste d'intégrer Renault dans le mouvement pour des raisons d'opportunité politique, l'accélération de la constitution du gouvernement Léon Blum entre autres.

Les deux jours de mai

Au matin de ce jeudi 28 mai, le mot d'ordre de débrayage est lancé par la C.G.T.

“Dès la première heure, Costes, député communiste de la circonscription (12), était sur les lieux, accompagné de Frachon, secrétaire de la C.G.T., Hénaff de l'Union des syndicats, Doury et Timbaud du syndicat des Métaux. Ces militants parcoururent les usines, appelant les ouvriers à faire preuve

(4) Il n'était pas membre du personnel Renault.

(5) Cf. Bertrand Badie : “Les grèves du Front populaire aux usines Renault 1920-1936” — Mémoire de maîtrise — Institut d'études politiques — Paris 1971.

(6) Il s'agit de Louis Renault dont le qualificatif est souvent orthographié “saigneur”.

(7) *L'Île du Diable* — feuille ronéotypée publiée par la C.G.T., numéro de mai 1936 — Arch. S.H.U.R.

(8) A l'issue du second tour de scrutin des élections législatives, le 3 mai, ces formations obtiennent 386 sièges sur 612.

(9) *L'Île du Diable*.

(10) *Ibid.*

(11) En mars 1936 à Toulouse les deux centrales syndicales — la C.G.T. réformatrice et la C.G.T.U. révolutionnaire — décident de se regrouper et forment la C.G.T.

(12) Alfred Costes (1888-1959), élu député communiste de Boulogne le 3 mai, avait travaillé aux usines Renault du 13 septembre 1911 au 7 septembre 1912. Secrétaire général du syndicat des Métaux, il était très populaire. La présence à Billancourt des quatre militants connus pour leur appartenance au Parti communiste montre l'importance accordée par ce Parti à l'entrée en grève de Renault.



Des grévistes ont pris place sur la terrasse d'un bâtiment s'ouvrant sur la place Nationale (photo A.F.P.).



Un "rénégat" pendu en effigie... (photo A.F.P.).

d'ordre et de discipline et à organiser pratiquement la grève. Partout ils ont été accueillis avec enthousiasme par *L'Internationale* (13).”

Au début de l'après-midi, des délégués sont nommés dans chaque atelier. Selon *L'Humanité* (14), les revendications concernent : la garantie d'un salaire minimum, l'augmentation des salaires des manœuvres, la suppression des heures supplémentaires sans augmentation des cadences. *Le Temps* (15), quant à lui, les résume ainsi : semaine de 40 heures payées 48, modification du travail des femmes qui ne seront plus appelées à opérer sur des machines demandant un effort physique considérable, licenciement des femmes mariées dont les maris travaillent aux usines pour permettre la réduction du chômage, reconnaissance par les patrons des Comités ouvriers.

Dans le même temps l'occupation (16) des ateliers s'organise. “Il convient, écrit *L'Humanité* (17), d'admirer l'ordre et la discipline dont font preuve les ouvriers jeunes et vieux, femmes, coloniaux, immigrés”. Cependant vers 16 heures, à la porte 10, avenue Émile-Zola, des employés tentant de sortir des bureaux sont violemment agressés.

Pendant la nuit du 28 au 29, “le camarade Costes, député et secrétaire général du syndicat des Métaux, et six délégués ouvriers accompagnés du Directeur général de l'usine, ont fait constamment des rondes pour vérifier si toutes les mesures d'ordre et de sécurité avaient été prises. Le Directeur a dû reconnaître l'admirable tenue des ouvriers et des ateliers” (18).

Le 29 mai au matin, les “employés qui se présentent peuvent entrer sans incident” (19). A 13 h 30 les délégués présentent au mandataire de la direction, François Lehideux (20), leurs revendications “dont l'acceptation pourrait permettre la reprise du travail” (21). Après plusieurs heures de discussion et un entretien de François Lehideux avec la Chambre syndicale, un accord intervient dont voici le texte :

“Dans un but d'entente réciproque, la Direction des usines Renault et les délégués désignés par les ouvriers, après examen des demandes qui ont été présentées, se sont mis d'accord pour régler ces demandes de la façon suivante :

“1° Il a été entendu que le relèvement des salaires les plus bas, c'est-à-dire de F 3,25, 3,50 et au-dessous de 4 F sera examiné dans le délai le plus rapide, les modalités fixant l'application de ce relèvement de salaires seront fixées au plus tôt ;

“2° Il ne sera pris aucune sanction pour faits de grèves ; d'autre part, les délégués des ateliers chargés de prendre contact avec la Représentation syndicale pour la discussion du Contrat collectif seront autorisés à prendre le temps nécessaire pour remplir leurs fonctions ;

“3° Était donné que dans la matinée du 28 mai le travail s'est prolongé tard dans la matinée, la Direction accepte que les salaires soient réglés sur la base de la demi-journée ;

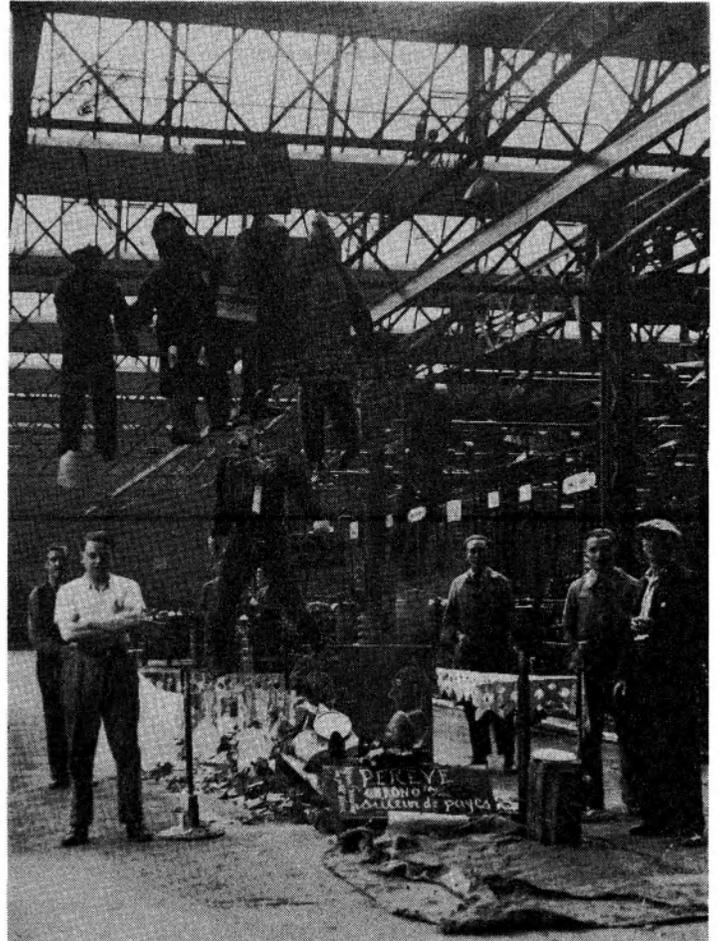
“Considérant, d'autre part, que la reprise du travail concorde avec l'ouverture des négociations, la Direction accepte que l'après-midi du 29 mai soit également payée ;

“4° Il a été entendu que les heures supplémentaires seront supprimées pendant la durée des négociations relatives au projet de Contrat collectif.

“Cependant, à titre exceptionnel, dans des cas extrêmement limités, des heures supplémentaires pourront être demandées au personnel ;



Défilé sur le pont de l'île Seguin (photo d'amateur).



L'atelier 67 avec ses cinq “pendus”... (photo d'amateur).

(13) *L'Humanité* du 29 mai.

(14) *Ibid.*

(15) Du 30 mai.

(16) L'occupation d'usines avait déjà été utilisée comme moyen de lutte sociale en Italie en 1919 et en France en 1920.

(17) Du 29 mai.

(18) *L'Humanité* du 30 mai.

(19) *Le Temps* du 30 mai.

(20) Pendant toute la durée du conflit, Louis Renault, retiré dans sa propriété d'Herqueville, s'abstiendra de paraître.

(21) *L'Humanité* du 30 mai.

"5° Les travaux en cours en ce qui concerne les vestiaires et les W.-C. seront activement poursuivis ;

"6° La Direction, dans un but d'apaisement, accepte de donner satisfaction à la demande de réintégration de deux ouvriers ;

"7° Les ouvriers quitteront les Usines dès la signature du présent accord. Le travail reprendra le mardi 2 juin 1936 aux heures habituelles."

Après la signature de l'accord, François Lehideux devait déclarer à la presse :

"Nous venons d'avoir une conférence avec les délégués ouvriers et tous regrettent de ne pas s'être présentés plus tôt. Ils nous ont exposé que si l'ensemble de la Métallurgie avait à présenter des revendications générales, ils avaient, à titre particulier, quelques revendications intérieures. Sur ce terrain, nous nous sommes mis très facilement d'accord et nous nous en félicitons (22)."

De son côté *L'Humanité* affichait, triomphalement : "Victoire aux Usines Renault" (23).

Une victoire ? En était-ce véritablement une ? Certes, la direction avait souscrit à quelques revendications, mais sur le fond elle ne s'était nullement engagée. Elle le déclara aussitôt :

"Contrairement à certaines informations, la Direction des usines Renault n'a eu à examiner aucun point du Contrat Collectif, notamment le barème des salaires qui reste à discuter entre représentants patronaux et ouvriers lorsque l'évacuation totale des usines aura été réalisée" (24).

Détente et nouvelle tension

L'accord du 29 mai, suivi de l'évacuation de Billancourt, semble donner le signal d'un certain tassement des mouvements dans la Métallurgie. On constate ainsi qu'après la signature d'accords aux contenus variables, la reprise du travail chez Citroën, Gnome et Rhône, Nieuport, Caudron, Farman, Brandt, Talbot, Rosengart, Chausson, etc., est effective. "Dans l'ensemble le mouvement est en régression" (25).

La direction de Renault, quant à elle, apparaît désireuse de tenir les engagements qu'elle a pris sur les seuls points évoqués dans l'accord. Le 3 juin, elle porte à la connaissance du personnel le nouvel horaire de travail qui exclut les heures supplémentaires : semaine de 48 heures pour tous avec cessation du travail le samedi à 11 h 30 (26). Par contre, elle demeure ferme sur les revendications portant sur le Contrat Collectif, la semaine de 40 heures, les congés payés, la reconnaissance syndicale qui, selon elle, débordent le cadre de l'entreprise et sont de la compétence des organismes syndicaux nationaux.

Très rapidement, du côté ouvrier on se sent floué : le gouvernement de Front populaire tarde à se constituer (27) et le patronat, peu enclin à négocier, cherche à gagner du temps.

A Billancourt cependant :

"L'atmosphère de l'usine reste chargée d'électricité ; les ouvriers sont à leurs établis mais les conversations sont fréquentes, les discussions ardentes à l'heure de la pause et à la sortie. Nombreux sont ceux qui ont cessé la grève de mauvaise grâce,



Un "enterrement" symbolique... (photo d'amateur).

ne comprenant pas que les délégués aient cédé alors que rien de concret n'a été obtenu. Les délégations se succèdent à la Direction qui refuse de poursuivre les discussions sur la question des salaires (28)."

Le jeudi 4 juin l'agitation reprend. Certains ateliers cessent le travail. La direction suspend les pourparlers. Aussitôt les délégués du syndicat, A. Costes et J.-P. Timbaud, réunissent les ouvriers. Ils déclarent :

"Les délégués du syndicat vous ont dit qu'il fallait rentrer lorsque la Direction a fait des promesses formelles. Mais ils ont ajouté qu'ils veilleraient attentivement à ce que ces promesses soient tenues. Or, la Direction des Usines Renault renie aujourd'hui les promesses qu'elle a faites. Nous venons donc vous dire aujourd'hui "Reprenez la lutte". Ce ne sont pas les ouvriers et les ouvrières qui sont responsables de la reprise du conflit. Ce sont les patrons (29)."

A 17 h 30, l'usine est de nouveau occupée.

Reprise de la grève

Au soir du 4 juin, une soixantaine d'ouvriers, réunis autour de Costes et de Timbaud, constituent le Comité de grève Renault.

"Un petit bureau de Renault, au cœur de l'usine, avec une porte librement ouverte sur un atelier, voilà le blockhaus central du Comité de direction du mouvement. Des camarades y rédigent sans se lasser des laissez-passer en échangeant quelques rares observations à mi-voix. La carte bleue à bande blanche est celle du personnel de maîtrise laissé dans l'usine par la Direction, en plein accord avec les grévistes. Elle donne le droit de libre circulation partout dans l'usine, d'entrée et de sortie à toute heure du jour et de la nuit. Voilà des "prisonniers" qui le sont bien moins que leurs terribles gardiens. En effet, les grévistes, eux, ne sortent que par petits paquets pour aller aux

(22) *Le Temps* du 30 mai.

(23) Du 30 mai.

(24) Communiqué cité par J. Danos et M. Gibelin, *Juin 1936 - La Découverte*, Paris 1986, p. 50.

(25) *Le Temps* du 31 mai.

(26) Arch. S.H.U.R., pièce 2583 - Note de la direction.

(27) Les pouvoirs de l'ancienne Chambre des députés expirant le 3 juin, ce n'est qu'à cette date que Léon Blum sera appelé par le président de la République.

(28) J. Danos et M. Gibelin, *op. cit.*, p. 62.

(29) *Le Temps* des 6-7 juin.

provisions ou pour accomplir une mission bien déterminée avec l'autorisation expresse du "délégué central". Le délégué central a la charge de tout un atelier, c'est-à-dire qu'il veille parfois sur un millier de travailleurs. C'est lui qui discute avec la "forte tête" et, par hasard, s'il s'en trouve une dans son secteur, qui raisonne, qui calme, qui aplanit toute difficulté. [...] Aux portes, des piquets de service ont une tâche plus délicate encore. Il s'agit pour eux d'éviter l'envahissement de l'usine par des éléments indésirables dans lesquels se glissent peut-être quelques provocateurs. Et puis il y a les femmes d'ouvriers qui apportent le ravitaillement et voudraient voir un peu leur homme (30)."

Les pourparlers direction-délégués reprennent le samedi 6. Ils se poursuivent durant deux heures. La discussion est cordiale. François Lehideux tient à faire remarquer "que ce n'était pas la Direction des usines Renault qui avait suspendu les pourparlers et qu'il avait respecté l'accord signé lors du dernier débrayage" (31). Cependant il est convenu que "les salaires de la quinzaine en cours seront payés au même taux que la quinzaine précédente et que les salaires inférieurs à 4 francs seront réglés à ce taux". Par contre, en ce qui concerne les revendications générales, la position de la direction reste ferme, elles doivent "rentrer dans le cadre des lois à voter" (32). C'est l'impasse et la grève se poursuit.

Les accords Matignon

Renault n'est pas seul. Dans toute la France, on assiste à une recrudescence des grèves. Des corporations entières se joignent au mouvement et de sérieuses menaces pèsent sur les services publics. Les syndicats sont débordés.

"Ce qui frappe et, il faut le dire, ce qui inquiète le plus dans les grèves actuelles, c'est leur foisonnement spontané. Le mouvement est déclenché. Qui l'arrêtera ? Les organisations syndicales ? On arrête mieux un mouvement que l'on a concerté que celui qui est lancé sans vous. Or il est clair que la C.G.T. réunifiée n'a pas voulu cela (33)."



En tête du défilé de la victoire : André Morizet, maire de Boulogne-Billancourt, Alfred Costes, député, les élus municipaux et les membres du Comité central de grève (photo A.F.P.).

A ce débordement des syndicats — à la C.G.T., on craint une rupture avec la population dont le ravitaillement risque de n'être plus assuré, et une radicalisation du mouvement due à l'activisme d'une minorité révolutionnaire qui proclame que "tout est possible" — répond l'impuissance du gouvernement.

"Son désir de se poser en arbitre est mis en échec par le dynamisme extraordinaire du mouvement ouvrier qui, par son action généralisée, met en cause l'ensemble des relations entre le salariat et le capitalisme (34)."

De leur côté, nombre de patrons affiliés à la Confédération générale de la production française (C.G.P.F.) ne sont pas sans manifester une vive inquiétude quant à l'occupation de leurs entreprises. La négociation au plus haut niveau s'avère inéluctable.

Contrairement à une opinion longtemps admise, l'initiative d'une rencontre entre la C.G.P.F. et la C.G.T. n'est pas due à Léon Blum, président du Conseil, mais bien au délégué général du Comité des Forges Lambert-Ribot (35).

Le dimanche 7 juin à 15 heures, délégations patronales et ouvrières se rencontrent à l'hôtel Matignon en présence de Léon Blum. On ne s'attardera pas ici sur les délibérations qui virent s'affronter des points de vue pour le moins divergents. A 0 h 30, au matin du 8, un accord est cependant signé par les parties. Il prévoit l'établissement de contrats collectifs de travail, la liberté pour les travailleurs d'adhérer au syndicat de leur choix, le rajustement des salaires, l'instauration des délégués ouvriers. Un second accord interviendra le 10 juin sur l'interprétation d'un arbitrage gouvernemental relatif aux bas salaires et sur les conditions de reprise du travail.

Le 12 juin la Convention collective de la Métallurgie est signée entre le Groupe des Industries Métallurgiques, Mécaniques et connexes de la Région Parisienne — parmi les signataires MM. Guillelmon et Duvernoy, de Renault — et l'Union Syndicale des Travailleurs de la métallurgie, voiture et aviation, maréchalerie et similaires de la Région Parisienne — parmi les signataires, Costes et Timbaud.

Parallèlement, le gouvernement soumettait à la Chambre des députés, qui les adoptaient le 11 juin, les lois relatives aux contrats collectifs, aux congés payés et à la semaine de 40 heures (36).

Le défilé de la victoire

Après la signature du premier accord Matignon, la direction espérait la fin rapide du conflit car "toutes les conditions étaient donc remplies [...] pour la reprise du travail" puisque "elle acceptait intégralement le texte (de l'accord) et que les pourparlers relatifs au Contrat collectif des Métaux étaient repris" (37). Le 9 au matin elle attendait "les propositions de la

(30) *Le Peuple* du 5 juin.

(31) AN 91 AQ 16 — Compte rendu de la délégation — 6 juin 1936.

(32) *Ibid.*

(33) *L'Œuvre* du 4 juin.

(34) J. Danos et M. Gibelin, *op. cit.*, p. 70.

(35) Déclaration de Léon Blum au procès de Riom.

(36) Le Sénat entérinera ces textes les 17 et 18 juin.

(37) Arch. S.H.U.R. — Note du 8 juin.

Le char des chauffeurs
(photo A.F.P.).



délégation ouvrière” et “s’étonnait du retard apporté par les ouvriers à l’ouverture des pourparlers sur la base de l’accord intervenu [...]” (38).

Or cet appel ne fut pas entendu. Deux raisons peuvent être avancées. D’abord la démonstration que le Parti communiste voulait infliger au Parti socialiste et à la C.G.T. “qu’ils n’avaient plus d’emprise sur la classe ouvrière et qu’il (le P.C.) était seul à pouvoir parler en son nom” (39) ; ensuite et peut-être dans une moindre mesure, l’attitude de certains ouvriers qui reprochaient nommément à Costes de n’avoir pu faire aboutir l’ensemble des revendications (40).

Le signal de la reprise va être donné le 11 juin. Ce soir-là Maurice Thorez, secrétaire général du Parti communiste, déclare devant les militants de la région parisienne :

“[...] Il faut savoir terminer une grève dès que satisfaction a été obtenue. Il faut même savoir consentir au compromis si toutes les revendications n’ont pas été encore acceptées, mais que l’on a obtenu la victoire sur les plus essentielles des revendications” (41).”

Le vendredi 12 juin, deux heures après la conclusion de la Convention collective de la Métallurgie, le Comité central de grève Renault annonce l’évacuation de l’usine et l’organisation, le lendemain, d’un “défilé de la victoire”.

Dès l’aube du 13, les grévistes s’affairent à la construction de chars exprimant

“... les idées-forces que leur inspire le Front populaire. Tout d’abord, la réconciliation du prolétariat et de la nation (premier char avec une fanfare jouant *La Marseillaise*). Suit l’idée du Front populaire comme révélateur de la puissance du travailleur dont la défaillance paralyse le pays (“République” en bonnet phrygien, portée et soutenue par le marin en ciré, le cultivateur, le forgeron) et comme force de paix : avec son tri-

dent, un ange terrasse la guerre figurée par un gladiateur. Puis l’unité, avec les bustes de Blum, Cachin et Costes ; le Front populaire comme garant du pain et de la liberté, dans l’ordre (femme tenant un pain et les Tables de la Loi). La Révolution enfin, avec tous les hommes coiffés d’un fez rouge et, dans le cortège, un groupe soviétique conduit par une paysanne vêtue de rouge (42).”

En fin d’après-midi une foule nombreuse se rassemble place Nationale devant la porte de l’usine décorée de drapeaux, de banderoles et d’affiches. Elle attend les cortèges qui, partant de différents secteurs de l’usine, doivent se regrouper.

“A 19 heures une rumeur monte de l’usine : “L’Harmonie”, dans la cour, joue *La Marseillaise* et *L’Internationale*. Les portes s’ouvrent et c’est une clameur immense qui monte, vivats des grévistes et acclamations massives de la population qui salue ceux qui se sont courageusement battus pour leur pain et les libertés syndicales.

“Costes, secrétaire du syndicat des Métaux, Morizet, sénateur-maire, et les élus de Boulogne-Billancourt sont en tête avec les militants du Comité central de grève chargés de gerbes rouges.

“Puis ce sont des chars fleuris décorés de feuillage et d’emblèmes.

“Les ouvriers, les ouvrières portant des guirlandes de lierre, les employés, les techniciens, défilent groupés par atelier et service et la foule déferle comme marée humaine.

(38) *Le Temps* du 10 juin.

(39) Bertrand Badie : “Front populaire aux usines Renault” — *Le Mouvement social*, n° 81 — Octobre-novembre 1972, p. 99.

(40) Arch. S.H.U.R. — Tract signé “Un groupe d’ouvriers des usines Renault”.

(41) J. Danos et M. Gibelin, *op. cit.*, p. 114.

(42) Bertrand Badie, “Les grèves de 1936 aux usines Renault” — *La France en mouvement 1934-1938*, sous la direction de Jean Bouvier — Champ Vallon 1986, p. 73.

"Au-dessus des têtes oscillent des pancartes, des calicots : "Pro-létaires de tous les pays unissez-vous", "Vivent les vacances", "Vive la C.G.T." D'énormes portraits de Cachin, Costes, Blum, Herriot.

"Les agents de maîtrise, vigoureusement applaudis, élèvent une banderole : "A bas l'amicale Croix de Feu". Et puis c'est le défilé dont on ne voit pas la fin à travers les rues de la ville. Partout la foule envahit les trottoirs, des groupes se pressent aux fenêtres et tous acclament les vainqueurs.

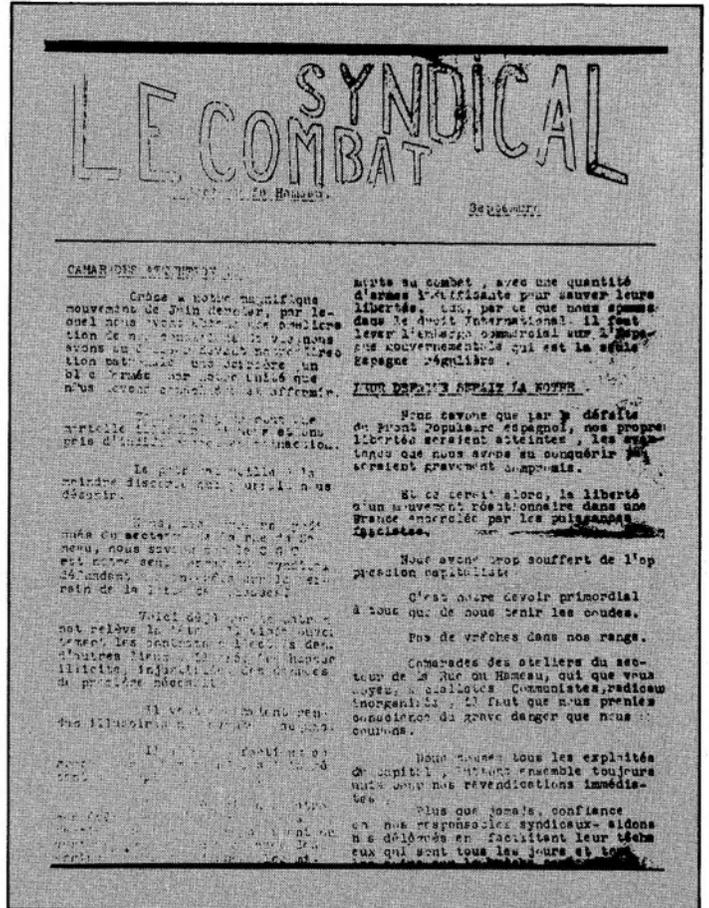
"La manifestation atteint la mairie et les ouvriers défilent une dernière fois devant les élus et les militants massés sur le perron et chacun s'en va avec la joie et l'espoir au cœur (43)."

La préoccupation majeure du Comité central de grève fut la conservation de l'outil de travail. Il donna de fréquentes consignes pour que "les ouvriers conservent l'usine telle qu'ils l'avaient prise". Fut-il toujours entendu ? Il ne le semble pas selon la compagnie d'assurances chargée par la direction de l'évaluation des dommages :

"De l'ensemble de leurs indications (des chefs de service intéressés), il apparaît que les ouvriers avaient fait preuve jusqu'au 11 au soir d'une attitude réellement correcte, puisqu'ils escomptaient que les bases d'un contrat collectif seraient acceptées et signées à cette date. Les pourparlers ayant été rompus, contrairement à leur attente, leur état d'esprit changea et une certaine



L'Incorruptible, directeur politique : Alfred Costes.



Le Combat syndical, publié par le Secteur du Hameau.

Sur l'occupation

Dès le début du conflit les responsables syndicaux avaient donné une consigne formelle : l'occupation de l'usine devrait s'effectuer dans l'ordre, le calme et la discipline. Il semble bien qu'il en fut globalement ainsi.

Pour "encadrer" les 30 000 occupants-grévistes, une organisation fut mise en place. A la base, des délégués élus dans chaque atelier formaient un comité de grève inter-ateliers ; au sommet, un comité central de grève composé de 11 délégués. De plus, des comités annexes furent créés pour assurer des tâches particulières (ravitaillement, entretien, animation...).

animosité s'ensuivit, animosité qui fut mise à profit par des éléments douteux. C'est alors que, selon les précisions mêmes de ceux qui purent vivre à l'intérieur des usines, en contact avec les grévistes, ces derniers se livrèrent à des excès et abusèrent d'une situation de fait regrettable en l'absence d'une surveillance et d'une discipline précédemment acceptée.

"Puis le 14 juin au soir, lorsque la cessation de l'occupation fut décidée, les grévistes organisèrent alors à travers les usines et même hors des usines un important cortège composé de chars.

(43) L'Humanité du 14 juin.

“Ces chars précisément furent confectionnés avec des matériaux appartenant à l'assuré : contreplaqué, madriers, bâches, peintures... Le montant des dommages consécutifs à cette seule manifestation peut se chiffrer à 60 000 francs environ. En conséquence la presque totalité des dommages constatés (dégradations et vols) semble bien avoir été commise postérieurement au 11 juin 1936 (44).”

En définitive, la Compagnie d'assurances estima que le montant total des dommages causés par la grève s'élevait à F 161 204,00 (45).

Autre préoccupation du Comité central de grève : l'éducation syndicale et politique des ouvriers. Ces derniers, en effet, manquaient d'expérience. Ils ne pouvaient se référer à aucun précédent. Il en résulta, surtout au début de l'occupation, un climat où la crainte et l'euphorie se mêlaient. Crainte de la répression patronale comme de la provocation ; euphorie par la découverte d'un sentiment de fraternité et de solidarité, sensation d'une liberté inconnue jusqu'alors et certitude de victoire.

Pour modifier les comportements et accélérer l'évolution des esprits, le Comité de grève procéda à des distributions massives de tracts et à la remise gratuite aux grévistes de journaux syndicaux : *La Vie Ouvrière*, *Le Métallo*. De son côté le Parti communiste fit de même avec *L'Humanité*. En même temps la propagande orale s'effectua non sous la forme de grands rassemblements mais par petits groupes. Et, pour retenir les hommes à l'usine, des fêtes et récréations furent organisées.

Si la population ouvrière dans son ensemble, et les employés pour une large part, participèrent au mouvement, il en alla différemment des techniciens et agents de maîtrise. Nombre de ces derniers furent astreints à l'occupation. Pour se les concilier le Comité de grève les autorisa à sortir le 6 juin mais il semble qu'il revint sur sa décision en constatant le désintéressement dont ils faisaient preuve (46).

Désintéressement, et parfois une hostilité qui n'avait d'ailleurs pas attendu la grève pour être manifestée. Dans ce cas des “pendaisons” en effigie et des “enterrements” symboliques se déroulèrent. Sur les “corps” étaient accrochées des pancartes sur lesquelles on pouvait lire : “Traître” (atelier 121), “Suceurs de payes” (atelier 67), “La belle vache” (atelier 280) (47).

Les acquis de juin

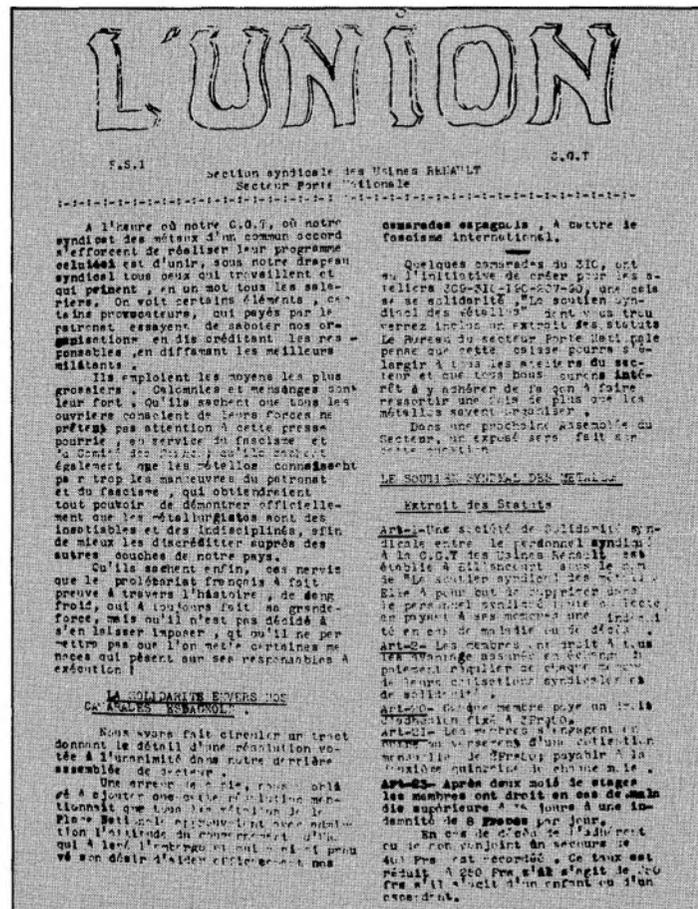
Relèvement des salaires, congés payés, semaine de 40 heures et institution des délégués, tels furent les acquis de juin 1936.

Pour le personnel ouvrier la Convention collective définit deux catégories : les ouvriers professionnels et les ouvriers spécialisés.

Le professionnel était “un ouvrier possédant un métier dont l'apprentissage peut être sanctionné par un certificat d'aptitudes professionnelles et ayant satisfait à l'essai professionnel d'usage” ; le spécialisé était “un ouvrier exécutant sur des machines-outils, au montage, à la chaîne, au four, etc., des opérations ne nécessitant pas la connaissance d'un métier dont l'apprentissage peut être sanctionné par un certificat d'aptitudes professionnelles” (48).

Des salaires horaires minima garantis furent fixés. Ils allaient de F 6,00 (magasiniers) à F 8,00 pour les mouleurs. L'augmentation moyenne des salaires atteignit 15% et certaines rémunérations furent doublées. Quant aux taux horaires féminins, ils subirent des minoration, ainsi un ouvrier spécialisé pouvait atteindre un taux horaire de F 6,25 alors que l'ouvrière effectuant le même travail ne percevait que F 5,30.

Les jeunes ouvriers virent leur rémunération subir des abattements selon l'âge : 14-15 ans, 15-16 ans et 16-18 ans. La troisième catégorie d'ouvriers, les manœuvres, non incluse dans les définitions catégorielles, était affectée de taux horaires allant de F 4,25 pour les femmes à F 5,00 ou F 5,40 pour les hommes.



L'Union, publié par le Secteur C.G.T. de la place Nationale.

En ce qui concerne les agents de maîtrise, techniciens et employés, bientôt appelés “collaborateurs”, la direction prit dès le 13 juin des dispositions particulières préfigurant celles que l'on retrouvera dans leur Convention collective du 18 juin.

(44) AN 91 AQ 115 — Note non datée.
 (45) Après une transaction, le montant en sera réduit à F 110 000 — réglé à la direction le 17 novembre 1936 — AN 91 AQ 115.
 (46) Jean-Paul Depretto, Sylvie V. Schweitzer : *Le communisme à l'usine* — Edires 1984, p. 191.
 (47) Relevé effectué sur des photos d'amateurs — Fonds historique de la S.H.U.R.
 (48) Article 19 de la Convention collective.

Dans une affiche datée du 13 juin, la direction précisait :

“Les agents de maîtrise, techniciens et employés payés jusqu’à ce jour sur la base du salaire horaire seront, à dater du 1^{er} juin, payés au mois ; le nouveau traitement mensuel sera obtenu en multipliant par 200 le salaire horaire actuellement réalisé ; le traitement ainsi obtenu subira les majorations prévues (ci-après).

“[...] Application immédiate – c’est-à-dire affectant les émoluments de juin – [...] d’une augmentation générale des salaires de 15 % à 7 % sans toutefois qu’il puisse en résulter pour l’entreprise une augmentation moyenne supérieure à 12 %.

“Les salaires minima – en attendant l’établissement du contrat collectif [...] – seront fixés à F 800,00 pour les employés et à F 1 200,00 pour les employés [...]. Les émoluments inférieurs aux taux minima fixés par le Contrat collectif à intervenir seront automatiquement relevés à ces taux à l’échéance du 30 juin.”

Cette anticipation dans l’application de dispositions salariales prévisibles incite à penser que la direction souhaitait s’allier une catégorie de personnel qu’elle considérait comme proche de ses préoccupations. Cependant, c’est la Convention collective “collaborateurs” qui établira le tableau général des classifications.

Avant 1936 la notion de congés annuels payés était inconnue. Seul pouvait bénéficier d’un congé non rémunéré de deux semaines le personnel non ouvrier. La loi du 20 juin 1936 institua pour tous un congé annuel payé de quinze jours comportant au moins douze jours ouvrables. Certaines catégories de collaborateurs dont les classifications comportaient “l’indice CS” (congé supplémentaire) bénéficièrent d’une semaine complémentaire après deux années d’ancienneté dans l’entreprise.

Pour la première fois l’usine ferma ses portes du vendredi 31 juillet au soir jusqu’au dimanche 16 août inclus, le travail reprenant le 17 août aux heures habituelles (49).

Autre conquête sociale : la semaine de 40 heures. Son application fut lente en raison d’une réticence certaine du patronat qui lui opposait des problèmes dont la résolution obérait incontestablement les entreprises. Ainsi à Billancourt :

“La loi de 40 heures nous impose de nouvelles augmentations d’effectifs qui doivent atteindre plusieurs milliers de personnes.

“Un tel effort d’accroissement de personnel ne peut être fait qu’avec un certain délai, car il doit être fait d’une façon continue et ordonnée ; l’embauche de manœuvres spécialisés doit s’accompagner d’une augmentation des cadres, d’une formation de maîtrise, de l’embauche et de la formation d’ouvriers professionnels et du développement des instruments de contrôle.

“Si nous voulions embaucher à une allure plus rapide, notre production, au lieu d’être maintenue ou accélérée, se trouverait certainement ralentie.

Nous aurons, notamment, de grosses difficultés à trouver des ouvriers professionnels qualifiés pour certains ateliers de fabrication, d’études et de petite série [...] que nous avons toujours beaucoup de mal à trouver. Nous aurons aussi des difficultés considérables pour les spécialistes outilleurs ; nous serons, de ce côté, limités par le matériel dont nous disposons, mais surtout

par les difficultés que nous avons toujours rencontrées pour obtenir le personnel outilleur dont nous avons besoin.

“[...] Certaines de nos installations, établies pour la réalisation d’un programme actuellement fait en 48 heures, ne se prêtent nullement à une marche en 40 heures, car ces installations exigent une cadence horaire absolument fixe, impossible à augmenter.

“[...] Ce même problème d’installation se pose dans un certain nombre d’autres ateliers : pour les étuves à noyaux, les fours à feu continu, dont le débit deviendrait insuffisant, et dont le nombre, de ce fait, devrait être augmenté.

“Il nous faut prévoir une augmentation importante du nombre de nos machines-outils et de divers matériels.

“Nous avons déjà, depuis plusieurs mois, passé de très importantes commandes de matériels, mais les délais donnés actuellement par nos fournisseurs français et étrangers s’allongent de plus en plus, certains fournisseurs importants de machines-outils demandent, à l’heure actuelle, des délais de livraison de plus d’un an.

“Le programme actuel des commandes en cours, soit de machines achetées directement, soit de machines à faire construire, soit de machines restant à acheter, dépasse vingt millions de francs.

“Tout cet ensemble de matériels divers ne pourra être installé, mis au point et mis en route avant le délai d’un an (50).”

Ce n’est donc qu’en novembre 1936 que la semaine de 40 heures entrera en application. Pour la C.G.T., “cela permettra d’employer beaucoup de sans-travail, victimes d’une économie qui paradoxalement produit trop alors que la masse manque du nécessaire” (51).

Par contre, l’institution des délégués ouvriers fut rapidement mise en place. Dès juillet les élections eurent lieu qui confirmèrent pratiquement le mandat des “délégués provisoires” élus durant l’occupation de l’usine.

Pour les employés, techniciens et agents de maîtrise, elles furent fixées d’abord au 29 août puis remises à cause des désaccords survenus entre la direction et les délégués provisoires. Ces désaccords portaient sur le nombre de délégués à élire, les catégories professionnelles, la répartition géographique des secteurs et... sur les urnes : “On installe des tables et, étant donné que l’on nous a avertis qu’on essaierait d’emporter les urnes, celles-ci seront fixées aux tables” (52). Après nombre de délibérations un accord fut enfin obtenu qui permit aux élections de se dérouler le 4 décembre.

Un nouveau paysage social

L’après-juin 1936 voit l’irruption à Billancourt d’un nouveau paysage social caractérisé par l’hégémonie de la C.G.T. et du Parti communiste.

(49) Arch. S.H.U.R. — Note 2 416 de M. Grillot du 30 juin.

(50) Arch. S.H.U.R. — Note non signée du 13 novembre 1936.

(51) “Unir”, feuille ronéotypée du secteur C.G.T. de l’usine O.

(52) Arch. S.H.U.R. — Note de la direction “Élections” — non datée.

**SYNDICAT
PROFESSIONNEL ET AMICAL
DES AGENTS DE MAÎTRISE, TECHNICIENS & EMPLOYÉS
DES USINES RENAULT**

Reconnu par le décret n° 12.000 du 10 Mars 1936 et le décret n° 12.001 du 10 Mars 1936

Siège Social : 137, Avenue Edouard-Vaillant, à BOULOGNE-BILLANCOURT (Seine)
Téléph. : BOLITOR 12-01

**ASSEMBLÉE GÉNÉRALE
EXTRAORDINAIRE**

*Les Membres du Syndicat sont convoqués à l'Assemblée
Générale Extraordinaire, qui se tiendra*

le Mardi 8 Septembre, à 19 heures
Salle du Cinéma "KURSAAL-PATHÉ"
131 bis, Avenue de la Reine, à Boulogne-sur-Seine

PRÉSENCE INDISPENSABLE Le Carte d'adhérent
sera exigée à l'entrée

Ordre du Jour :

Compte-Rendu de l'Action Syndicale.
Préparation des Elections des Délégués prévus au Contrat Collectif.
Modifications aux Statuts.
Questions Diverses.

BOULOGNE-BILLANCOURT, le 31-08-36

Pour le Conseil d'Administration.

Le Secrétaire : P. VACQUIER ; Le Président : H. BOURDON.

Pour adhérer, retirer sa carte ou se mettre à jour de cotisation, s'adresser au Siège Social,
tous les jours jusqu'à 19 h 30 et le Samedi jusqu'à 19 h 05.

Une convocation du "Syndical professionnel et amical
des agents de maîtrise, techniciens et employés des usines Renault".

Aux élections des délégués, la C.G.T. l'emporte avec 92,5 % des votants chez les ouvriers et 64,2 % chez les employés et techniciens. Ses effectifs sont importants sans toutefois atteindre les chiffres de source syndicale, allant de 29 à 31 000 (53). Son activité est intense d'autant qu'en juillet débute la guerre d'Espagne (54). Des feuilles ronéotypées apparaissent dont certaines nous sont parvenues : "Le Combat syndical" (secteur du Hameau), "L'Île du Diable" (île Seguin), "Union" (porte Nationale), "Unir" (usine O).

Face à la C.G.T. (55), la C.F.T.C. et un syndicat indépendant (56) dont les influences demeurent marginales, et le "Syndicat professionnel et amical des agents de maîtrise, techniciens et employés des Usines Renault". Créé le 9 juin 1936 par un groupe de techniciens réunis dans le jardin du Cercle (57) pour "défendre les intérêts professionnels sans ingérence politique" (58), il réalisera 21,5 % des votants aux élections du 4 décembre et obtiendra 8 délégués (59).

A l'hégémonie de la C.G.T. correspond celle du Parti communiste. Si en juin il compte 200 adhérents et 40 cellules, il connaît par la suite une "montée verticale" : "on enregistre jusqu'à 250 adhésions certains jours et, de juin à septembre, nous passons à 3 750 adhérents répartis en 400 cellules environ" (60).

La plupart de ces dernières publieront des journaux ronéotypés tel *L'Éclairer* (cellule Dimitroc AOC) ; Alfred Costes fera paraître en octobre *L'Incorruptible*, "organe mensuel du groupe Thaëlmann", qui appelle notamment à la vigilance à l'égard des Croix de Feu (61) dont l'influence dans l'usine reste à démontrer.

A côté du Parti communiste, "L'Amicale socialiste Renault". Elle revendique 7 000 adhérents (62) ce qui peut paraître pour le moins excessif.

Le Parti populaire français (P.P.F.) de Jacques Doriot mène une lutte virulente contre les communistes. Dans son journal *Le Défenseur des métallos de l'usine Renault*, il s'attaque aux "larbins de Staline" et dénonce les "démagogues communistes" (63). Il ne semble pas que dans la période juin-décembre 1936 les imprécations doriotistes aient connu une grande audience.

C'est donc dans ce contexte que s'inscriront, pour un temps, de nouvelles relations, souvent conflictuelles, entre une direction longtemps omnipotente et un mouvement ouvrier soumis aux fluctuations de l'environnement politique.

Gilbert HATRY

- (53) Il convient de noter que l'effectif total de l'usine s'élevait à 32 600.
- (54) Sylvie V. Schweitzer : "Les ouvriers de Renault et la guerre civile espagnole — *De Renault Frères à...* — n° 16, p. 134 et suiv.
- (55) Vers la fin de 1936 se manifestera une "minorité révolutionnaire de la C.G.T." qui publiera une feuille épisodique, *L'Insurgé*.
- (56) Par la suite, il deviendra "syndicat professionnel des ouvriers des usines Renault" et publiera un périodique *Le Métallo indépendant* — AN 91 AQ 16.
- (57) Le cercle des Chefs de service avait été créé le 29 octobre 1918.
- (58) AN 91 AQ 16 — *Bulletin du syndicat professionnel et amical des agents de maîtrise, techniciens et employés des usines Renault* — n° 1, février 1937.
- (59) MM. Carrère, Chauvez, Dohy, Guinguand, Laniray, Larrieu, Mercusot, Rétif.
- (60) AN 91 AQ 16 : "Rapport pour la conférence du Rayon de Boulogne-Billancourt" — 17-18 octobre 1936.
- (61) Association d'anciens combattants dirigée par le colonel de La Rocque, dissoute par le gouvernement de Front populaire et reconstituée en "Parti social français" (P.S.F.).
- (62) *Vouloir*, organe mensuel de l'Union des Amicales socialistes de la Métallurgie — n° 1, décembre 1936.
- (63) N° 1 — Octobre 1936.

HISTOIRE DE LA DAUPHINE

(suite 10)

Les variantes de la Dauphine

Dans le chapitre précédent, nous avons montré que, malgré la sortie en série de la Dauphine Gordini 1091, de la Dauphine automatique 1094, et la production sur la même plate-forme des cabriolets Floride, Floride S, Caravelle et Dauphine Gordini 1095, la production des DOG s'était effondrée après 1960. Nous allons, dans le présent chapitre, exposer ce que furent ces différentes variantes, et les conséquences qu'elles entraînèrent sur l'évolution des moteurs dérivant tous du 757 cm³ d'origine de la 4 CV.

Nous ne nous en tiendrons pas à un simple exposé technique. Nous profiterons de l'occasion qui nous est ainsi offerte d'éclaircir certains événements que nous n'avons jusqu'ici évoqués que brièvement, tels que les relations entre Amédée Gordini et Pierre Lefaucheur et la Régie, avec le carrossier Ghia au sujet des formes de la Dauphine, et de la conception des Floride et des Caravelle, de la collaboration avec des inventeurs étrangers : le comte de Terramala (anglo-italien) et Duffield (canadien) dans la conception du Transfluide et des boîtes automatiques, de la préparation du montage en série des freins à disque (avec Dunlop et Bendix), de l'aide que nous avons apportée à S.E.V. dans ses négociations avec Motorola (U.S.A.) pour construire les alternateurs. Ce sont tous des faits d'histoire de la technique de la Régie.

Les puissances et les couples maximaux indiqués pour les moteurs sont ceux qui sont en général publiés dans leur notice par les constructeurs, c'est-à-dire établis suivant les normes S.A.E. établies par la Society Automotive Engineering.

Il existe actuellement deux normes :

- la norme S.A.E.,
- la norme D.I.N., établie par la société des Normes industrielles allemandes,

qui donnent des résultats assez différents (1). Pour les deux, les essais sont faits sur un banc aménagé à cette fin. Dans la norme

S.A.E., le moteur ne doit entraîner que les équipements indispensables à son fonctionnement (pompes à eau, à essence et à huile, allumeur et génératrice de courant). Dans la norme D.I.N., le moteur doit, en plus, être muni des accessoires nécessaires à son montage sur le véhicule (tuyauterie et pot d'échappement, filtre à air, ventilateur et éventuellement radiateur d'huile).

Quant à la puissance fiscale, c'est une notion administrative, qui est le résultat d'une formule qui varie suivant le carburant utilisé, la cylindrée, les pays et même avec les années. Ainsi, la formule de 1910 dépendait uniquement de la cylindrée, ce qui amena les constructeurs à faire tourner les moteurs de plus en plus vite. Cette formule a été modifiée en 1973, pour faire intervenir la puissance maximum.

Pour cette étude, la puissance fiscale sera celle de la formule de 1910.

Le moteur 4 CV 55 x 80 n° 662-1 (cylindrée : 757 cm³).

J'ai raconté dans *L'Épopée de Renault* comment, en octobre 1940, avec Charles-Edmond Serre, dans nos réflexions sur ce que serait l'après-guerre, nous avons été amenés, à l'insu de Louis Renault, à établir ce que devrait être la voiture de l'après-guerre, pour répondre aux possibilités de la clientèle. Et nous avons abouti à un cahier des charges assez simple mais impératif :

- une cylindrée du moteur à la limite de la puissance fiscale de 4 CV, soit moins de 760 cm³,
- une voiture pesant en ordre de marche 450 kg (4 places et 2 portes),
- une longueur maximale en dessous de la limite de 3,70 m pour bénéficier du prix de garage minimal,
- une vitesse maximale de 80 km/h.

Tout ceci amenait à étudier un moteur de 4 cylindres, 3 paliers, employant au maximum l'aluminium pour alléger le train arrière moteur.

Avec M. Amise, ancien dessinateur des Études des Automobiles Delage, qui avait l'expérience du tracé de la belle mécanique, et mon expérience à la fois de la fabrication acquise au cours des sept ans que j'avais passés aux Études d'Outillage chez Delage et des six ans de la pratique des moteurs aux essais chez Renault, où j'avais particulièrement travaillé la modernisation des moteurs 4 et 6 cylindres de 85 x 105, nous entreprîmes cette étude du moteur, avec le désir de faire quelque chose de différent de la pratique Renault de l'époque (moteur à soupapes latérales, carter en fonte, culasse aluminium) et d'adopter des chemises-cylindres rapportées.

Je définis l'alésage 55 mm et la course 80 mm, en tenant compte des vitesses maximales souhaitables pour le piston pour une vitesse de 4 800 tr/min, que je ne souhaitais pas dépasser

(1) Pour la Dauphine, les différences entre les puissances et les couples, entre les deux normes, apparaissent dans le tableau ci-dessous :

	Mot. type	Cyl. cm ³	Norme S.A.E.				Norme D.I.N.				Puis. fisc.
			CV	tr/mn	coupl.	tr/mn	CV	tr/mn	C.	tr/mn	
1090 Dauphine	663-1	846	32	4 250	6.7	2 000	26,5	4 250	5.8	2 000	5 CV
1091 Dauphine Gordini	663	845	40	5 000	6.6	3 300	34	5 000	6.6	3 000	5 CV

afin d'éviter les affolements des ressorts de soupape et leur rupture que nous avions connue chez Delage quand nous dépassions cette limite. Je n'avais pas suivi la mode qui était déjà aux moteurs dits carrés.

Comme la vitesse maximale de la voiture était prévue à 80 km/h, 18 ch devaient suffire et une boîte à 4 vitesses devait permettre d'honnêtes performances en accélération et en montagne.

L'emploi de l'aluminium nous permit de travailler particulièrement la culasse, pour simplifier la construction de la commande par culbuteurs, en incorporant le support des axes de culbuteurs à la fonderie, ce qui était une première de la construction mondiale.

L'emplacement de l'arbre à cames, assez haut, commandé par une roue dentée intermédiaire en céloron (matière plastique), nous affranchissait de l'utilisation d'une chaîne coûteuse, et, en même temps, raccourcissait au maximum la longueur des tiges de commande des culbuteurs, ce qui permettait de réduire encore les risques d'affolement à grande vitesse.

Nous ne nous doutions pas, en adoptant ces différents dispositifs, qu'ils permettraient par la suite à certains mécaniciens de faire tourner le moteur jusqu'à des vitesses de 7 500 tr/min et de faire de notre moteur un moteur de compétition particulièrement efficace pour les courses de côte et les rallyes, comme la suite devait le montrer.

Charles Faroux, grand journaliste de l'automobile, qui connaissait parfaitement les problèmes techniques, ne s'y trompa pas. Quand Louis Renault lui fit essayer le premier prototype dans sa propriété d'Herqueville, il ne manqua pas de lui faire des remarques sur l'esthétique et la tenue de route, mais il ajouta : "Picard vous a fait un sacré moteur, c'est du bon boulot".

Après diverses tribulations, que j'ai rapportées dans *L'Épopée*, en décembre 1941, les premières pièces devant constituer le moteur prototype arrivaient à l'atelier 153 des Essais Spéciaux. On fit assembler ces pièces par Revillet, un compagnon ancien chez Renault, et très discret et sûr. Le 7 février 1942, le premier moteur tournait sur un des bancs d'essais. Ces premiers essais furent satisfaisants : 19,2 ch pour la puissance maximale.

Par miracle, l'atelier des Essais Spéciaux était épargné la nuit du bombardement du 3 mars 1942 et le moteur 4 CV intact sur son banc d'essai pouvait poursuivre sa mise au point et ses essais d'endurance.

Le 4 janvier 1943, la voiture prototype 4 CV faisait sa première sortie et gagnait le bois de Meudon par le pont de Sèvres et la côte des Gardes. La vitesse maximale sur plat fut chronométrée à 84 km/h, ce qui, avec la démultiplication prévue, correspondait à 5 200 tr/min. La route du pavé des Gardes, côté Chaville (17 %), fut montée en prise directe avec les 4 personnes dans la voiture (600 kg). La 4^e vitesse nous paraissait inutile ; pour réduire le prix de revient, nous décidions d'étudier une boîte 3 vitesses.

Le 9 octobre 1944, Pierre Lefauchaux, nommé le 5 octobre administrateur provisoire des Usines Renault par le général de Gaulle, après la réquisition en usage des usines le 27 septembre, me rendait visite au Bureau d'Études et, après essai le 10 octobre, en forêt de Meudon, retenait la 4 CV comme sujet de ses réflexions pour le programme de reprise des usines et me demandait de reprendre les essais des 2 voitures prototypes,

interrompus depuis le 6 juin, jour du débarquement des Alliés en Normandie, et d'entreprendre immédiatement l'étude d'une carrosserie avec 4 portes — la voiture n° 106 — qui devait devenir la 1060.

Le 9 novembre 1945, Pierre Lefauchaux décidait d'adopter la voiture 1060 comme cheval de bataille, et de la sortir en série à partir du 1^{er} juillet 1947, et d'atteindre une production de 300 par jour en juillet 1950. C'était un pari osé ; il fut tenu : le 12 août 1947, la première des 4 CV de série sortait des lignes de montage de l'île Seguin. Le 2 octobre, 300 voitures descendaient, groupées, les Champs-Élysées pour l'ouverture du 34^e Salon de l'Automobile et les 300 voitures par jour étaient atteintes au 31 mars 1950, trois mois avant le délai fixé.

Pour réduire le prix de revient, le carter en aluminium du moteur prototype avait été remplacé par de la fonte, ce qui réglait un problème préoccupant des joints, du fait de la différence de dilatation entre la fonte de la chemise et l'aluminium du cylindre.

Le moteur 662-2 (cylindrée : 746 cm³ — alésage 54,5 — course 80)

L'année 1948 voyait aussi naître la vocation sportive de la voiture 4 CV. Certains fils de concessionnaires, enthousiastes de sport automobile, Escoffier à Paris, Lecat à Tours, Galtier à Grenoble, Manzon à Marseille, Redele à Dieppe, Louis Rosier à Clermont-Ferrand, des indépendants dont je m'excuse de ne pas citer les noms, très nombreux fanatiques de mécanique, bricolaient eux-mêmes les moteurs pour participer à des compétitions diverses : rallyes, courses de côtes, etc.

Au cours du banquet offert dans le grand hall de la Foire de Paris à la Porte de Versailles, à l'occasion du 34^e Salon de 1947, j'étais assailli par les plus jeunes de ceux que j'ai cités, qui me demandaient ce qu'il fallait faire pour tirer plus de puissance du moteur. Je leur avais répondu que ce n'était pas difficile car, au cours des mises au point, nous nous étions efforcés de freiner la puissance du moteur pour obtenir des performances modérées de la voiture et une faible consommation d'essence.

Déjà des résultats appréciables avaient été obtenus par des spécialistes du sport automobile, présentant un marché de la vente de pièces spéciales à cet usage. De fait, notre concessionnaire Louis Rosier, à Clermont-Ferrand, champion des voitures de haute compétition (2), et son fils, en janvier 1950, avaient gagné le rallye de Monte-Carlo, se classant premiers de la catégorie 750 à 1 100 cm³, rendu particulièrement difficile par la neige, le froid et le verglas.

Déjà, en juillet 1948, François Landon, chef d'atelier de notre concessionnaire de Marseille, et son patron, avec qui il était en concurrence, affrontaient des voitures plus puissantes dans la coupe des Alpes : 1 800 km de montagne avec, au menu, tous les grands cols, et, pour ce premier contact, terminaient dans les temps imposés. En septembre de la même année, dans la célèbre course de côte du mont Ventoux, les 5 premières places revenaient aux 4 CV, à plus de 60 km/h de moyenne. Landon faisait le meilleur temps.

(2) Louis Rosier avait gagné de nombreux grands prix de formule 1 : en 1949 en Belgique, 1950 A.C.F. et Hollande sur Talbot 4 500 cm³, les Vingt-Quatre Heures du Mans en 1950 sur Talbot. Il décédait le 27 octobre 1957, suite à un accident au Grand Prix de Hollande du 25.

D'autres avaient couru dans Liège-Rome-Liège, et présenté leur voiture modifiée aux Vingt-Quatre Heures du Mans, en particulier Redele et Landon en 1950.

La Direction Commerciale, sous la pression des concessionnaires, demandait en 1950 de diminuer la cylindrée en dessous de 750 cm³, afin que les voitures 4 CV ne soient plus classées dans la catégorie supérieure et s'assurent la première place dans la catégorie des 750.

La décision étant prise par Pierre Lefauchaux qui s'intéressait beaucoup à cet aspect très particulier de l'emploi des voitures et à la publicité qu'apportait la diffusion par les journaux spécialisés de ces classements, nous étions amenés à créer un nouveau moteur 4 CV, de cylindrée 746 cm³, en réduisant l'alésage à 54,5 mm, tout en conservant les autres éléments du moteur. Ce nouveau moteur prenait le numéro 662-2 et était livré à partir du Salon 1950.

Le moteur type 662-1 continuait à être fabriqué pour les voitures 1060 normale et luxe et la commerciale R 2070, soit avec la culasse donnant le taux de compression de 6,7, soit avec celle donnant le taux de compression de 7,25 montée sur les R 1060 grand luxe.

Les moteurs type 662-2 bénéficiaient ainsi d'un gain de puissance, 21 ch à 5 000 tr/min au lieu de 18 ch à 4 000 tr/min, du fait de l'augmentation du taux de compression et du réglage des gicleurs principaux et de l'ajustage d'automatisme (3).

Parmi les fabricants de "kits" se trouvait la société Autobleu. Cette société avait envisagé avec Luigi Segre, de la Carrosserie Ghia, de Turin, de faire, sur une plate-forme et la mécanique, équipée d'un moteur modifié par les soins de Ghia, un cabriolet. J'ai raconté, dans le n° 26 de notre revue, comment j'avais, à l'occasion de la présentation de cette voiture prototype, en mai 1953, fait la connaissance de Luigi Segre, président de Ghia, et de son associé et styliste Mario Boano, avec qui la Régie fit, par la suite, diverses opérations. J'avais aussi, à cette occasion, rencontré Maurice Mestivier et Lepeyre, les animateurs d'Autobleu.

La société Autobleu (4) était présidée par Maurice Mestivier (1902-1968), président de l'A.G.A.C.I. (Association générale automobile des coureurs indépendants), et dirigée par Roger Lepeyre (1904-1973), secrétaire général du même club. Maurice Mestivier, passionné de compétitions automobiles et mécanicien ingénieux, avait remporté de nombreuses épreuves. Quant à Roger Lepeyre, il était agent des Automobiles Peugeot à Montrouge.

Les modifications qu'ils proposaient portaient sur :

– le montage d'une tubulure d'admission en tube d'acier soudé sans coude, de 32 mm de diamètre au lieu de 22, ce qui permettait de monter un carburateur Solex 32 PBIC au lieu du Solex 22 IAC,

– une nouvelle culasse avec passages de gaz agrandis et polis, diminution du volume de la chambre de combustion pour avoir un taux de compression de 7,5 au lieu de 6,7, des sièges de soupape larges et ressorts doubles, un arbre à cames donnant une plus grande levée de soupapes, et augmentation du temps d'ouverture, le tout pour augmenter le taux de remplissage.

Nous verrons plus tard que cette tubulure Autobleu fut montée pendant un certain temps sur les Dauphine livrées aux États-Unis.

Les relations entre Pierre Lefauchaux et Amédée Gordini

Dans *L'Épopée* (5), j'écrivais au sujet des relations entre Pierre Lefauchaux et Amédée Gordini que "Pierre Lefauchaux ne pouvait (le) sentir, je ne sais pour quelle raison" ; je me suis souvenu depuis d'une conversation entre Pierre Lefauchaux et Charles Faroux (6) qu'il avait invité à déjeuner en 1948 au Sélect, restaurant du quai de Stalingrad, où, avant la réouverture de la salle à manger de Louis Renault à Billancourt, il traitait ses invités.

Il estimait de longue date les articles de haute qualité technique et littéraire de Charles Faroux dans *L'Auto* et *L'Équipe*. Son intention étant de parler avec lui de la dégradation des relations entre les journalistes spécialisés et les constructeurs, il m'avait invité à assister à ce repas.

Comme je lui avais parlé, pendant notre voyage aux États-Unis en juin 1947, des relations que Louis Renault entretenait avec lui, il en fit état, et Charles Faroux, très franchement, lui répondit que *L'Auto-Journal* avait définitivement empoisonné le climat, et qu'à son grand regret, il n'était plus possible de revenir à une confiance comme celle qui avait existé avant 1940.

Dans cette conversation très détendue, Pierre Lefauchaux lui fit la critique sur l'exagération des propos de *L'Équipe* vis-à-vis des champions. "Les géants de la route" pour les coureurs du Tour de France, le "sorcier de l'Automobile pour Gordini", "le génie de Grégoire" à propos de la traction avant.

Charles Faroux, qui savait que Pierre Lefauchaux était un homme simple qui ne cherchait en aucun cas à se mettre en vedette, lui répondit qu'il regrettait lui aussi ces exagérations, mais que Jacques Goddet, son patron depuis la mort d'Henri Desgranges, connaissant le besoin de son public (surtout populaire), estimait qu'il était de bonne politique journalistique de faire des champions des "surhommes". Alors, Pierre Lefauchaux alla plus loin dans son opinion vis-à-vis de Gordini ; il était italien : "Souvenez-vous du coup de poignard dans le dos du 10 juin 1940", il était au service du patron de Simca, l'infâme Pigozzi qui s'était honteusement compromis avec les nazis pendant l'occupation, et c'était pour lui des tares irrémédiables.

Puis la conversation devint plus générale sur les problèmes de l'industrie automobile européenne face à la puissante industrie américaine qui avait profité des commandes du réarmement de tout le monde libre pour se développer prodigieusement alors que les armées alliées détruisaient systématiquement les moyens de communication et de production de toute l'Europe.

Sur ce point, Charles Faroux était totalement d'accord avec lui, partageant les mêmes inquiétudes, qu'il devait d'ailleurs exprimer dans une série d'articles très documentés.

(3) Le moteur transformé pour participer aux compétitions était présenté aux Mines sur une 4 CV équipée pour cet usage sous le numéro de type 1063, avec boîte 4 vitesses, compte-tours, thermomètre de température d'eau à la culasse, pot d'échappement moins résistant au passage des gaz brûlés.

(4) Pour l'histoire de cette société, se reporter au n° 10, d'octobre 1985, de la revue *Prise Directe* publiée par la Fédération des Amateurs d'Automobiles Renault.

(5) Page 335 de "L'Épopée de Renault".

(6) Charles Faroux, polytechnicien, né à Noyon le 20 décembre 1873, décédé à Paris le 9 février 1957. Pendant 55 ans, il domina par sa personnalité et ses connaissances techniques le journalisme et le sport automobiles mondiaux. Il était président d'honneur de la Société des ingénieurs de l'automobile (S.I.A.) qu'il avait contribué à créer en 1927.

Les Vingt-Quatre Heures du Mans de 1951

L'échec relatif des 4 CV engagées aux Vingt-Quatre Heures du Mans en 1950 avait décidé Pierre Lefauchaux à engager une équipe officielle dans l'épreuve de 1951, et à assister à l'épreuve. J'avais engagé, pour préparer les voitures, Fretet qui était le mécanicien d'Achille Sews qui mettait au point et essayait, jusqu'en 1927, les voitures de compétition de Delage, champion du monde des constructeurs cette année-là, la dernière où Delage s'engagea dans les grands prix automobiles. Fretet, après la reprise de Delage par Delahaye en 1935, s'était engagé dans la préparation des voitures Delahaye pour les Vingt-Quatre Heures du Mans avant et après la guerre. Il me paraissait donc très qualifié pour la préparation des voitures avant l'épreuve et leur entretien pendant la compétition.

En mai 1951, quand Pierre Lefauchaux avait créé la Direction des Études et Recherches (7), Auguste Riolfo devenant directeur des Études, j'avais engagé Albert Lory pour diriger les essais des moteurs. Albert Lory, ingénieur des Arts et Métiers (promotion Angers 1911), avait eu la responsabilité d'étudier les voitures de compétition de Delage, de la fin de la guerre à 1947. Après la disparition de Delage, Albert Lory était entré à l'Arsenal de l'Aéronautique de Châtillon, pour s'occuper des recherches sur les moteurs. En 1945-1946, il fut chargé d'étudier, en collaboration avec le Comité technique de l'automobile (C.T.A.), une voiture de haute compétition (d'où son nom de C.T.A. Arsenal). Faute de moyens, la voiture C.T.A.-Arsenal, de 1 500 cm³ de cylindrée à 8 cylindres en V inversés de 60×65, une technique chère à Lory, qu'il avait mise au point chez Delage sur le moteur 12 GVIS de la coupe Deutsch de La Meurthe de 1934, ne put participer aux grands prix de l'A.C.F. de 1948 et 1949. Le changement de formule de la course prévu pour 1952 mettait fin à l'opération dès 1950, les participants n'ayant pas les moyens financiers d'étudier un nouveau moteur.

Et le grand jour du départ des Vingt-Quatre Heures du Mans arriva. Avec Georges Remiot, nous avons assisté à l'entraînement et aux réglages sur le circuit, avec Lory, Fretet, Landon et Redele.

Avant le départ, Walter Sleator, concessionnaire de Rolls-Royce et Rover en France, commissaire de la course, nous avait fait faire le tour de contrôle de la liberté du circuit, au volant de la Frégate, avec Pierre Lefauchaux et moi comme passagers, la présentation des voitures françaises sorties depuis la dernière épreuve étant de tradition.

Dans notre catégorie, la compétition était particulièrement difficile avec la concurrence des DB. Panhard, pilotées par Deutch et Bonnet, qui avaient l'expérience de l'épreuve qu'ils avaient déjà remportée plusieurs fois. François Landon, Redele et Lecat étaient au volant de nos 4 CV.

P. Lefauchaux, G. Remiot et moi suivîmes pendant les vingt-quatre heures, au stand de la Régie, la lutte avec anxiété, attendant impatiemment les bulletins qu'apportaient toutes les heures les chronométrages officiels. Les uns passaient alternativement devant les autres au classement.

Les 4 CV se classaient 24^e, 27^e et 29^e au classement général (8), Landon-Bréhat les premiers des 750 cm³, et les premiers toutes catégories à l'indice énergétique.

P. Lefauchaux nous invita à dîner au restaurant de l'Automobile-Club de l'Ouest, et nous rentrâmes à Paris en

Frégate, Landon au volant, au milieu de la nuit. J'étais aux côtés de P. Lefauchaux aux places arrière. Il me proposa de prendre François Landon comme directeur du Service Compétition et, après avoir consulté G. Remiot, il lui fit cette proposition au cours du pot d'adieu qu'il nous offrit dans une brasserie de la Porte d'Orléans. Landon accepta d'emblée et, le 1^{er} août, il devenait directeur de la Compétition de la Régie.

Je n'insisterai pas sur les difficultés que je rencontrai dans les rapports entre Landon et Fretet, dont il n'avait pas la compétence en matière de mécanique automobile. Il était parfait comme organisateur des compétitions sur route, qu'il préparait kilomètre par kilomètre, virage par virage. Landon voulait imposer certaines modifications que Fretet ne jugeait pas judicieuses. Je laissais à Albert Lory le soin de faire les arbitrages.

Moteur 663-1 (cylindrée 846 cm³ — alésage 58 — course 80 — puissance fiscale : 5 CV)

Dans la première partie de cette étude, relative à la conception de la Dauphine, que nous avons publiée dans les numéros 25 et 26 du bulletin (9), nous avons développé les problèmes qui s'étaient posés avant la décision de P. Lefauchaux de faire la Dauphine le 6 janvier 1954. Nous allons résumer cette période en quatre phases :

1^{re} phase : P. Lefauchaux me pose le problème de l'étude d'une nouvelle voiture pour remplacer la 4 CV, en imposant l'utilisation du maximum d'éléments mécaniques de la 4 CV : le moteur type 662-2, les 4 cylindres 54,5×80, la plate-forme, la direction, la transmission et les trains AV. et AR.

2^e phase : A la suite de mes essais en Espagne en août 1951, je constate que les performances, surtout en accélération, sont un peu faibles. Après les essais sur le même itinéraire, avec la même voiture, G. Remiot, P. Guillon et P. Vignal arrivant aux mêmes conclusions, on décide d'augmenter la puissance en portant l'alésage de 54,5 à 58 mm, cylindrée 846 cm³. Ce sera le moteur 663-1.

3^e phase : Certains esprits chagrins regrettent que l'on n'aille pas plus loin dans l'augmentation de la cylindrée, en particulier P. Vignal, obsédé par la concurrence de la Volkswagen (cylindrée 1 192 cm³), demande l'étude d'un "moteur assurance" qui pourrait être monté sur la Dauphine en cas de nécessité commerciale, et éventuellement sur le fourgon 750 kg en étude.

Pour répondre à ces inquiétudes, je propose de faire deux avant-projets de nouveaux moteurs de 72 mm d'alésage :

- le moteur 673, avec 956 cm³, 65 mm de course (limite des 5 CV : 948 cm³),
- le moteur 674, avec 1 108 cm³, 72 mm de course, donc 6 CV.

A la conférence d'études lointaines du 15 décembre, les avant-projets sont adoptés et il est décidé de construire des prototypes.

(7) Voir "L'Épopée de Renault", pages 310 et 311.

(8) Jaguar gagnait le classement général à la distance avec sa Jaguar "C" de 3,6 l de cylindrée avec une moyenne de 150,465 km/h. Les 3 Gordini, qui chauffaient, avaient abandonné avant la tombée de la nuit.

(9) Histoire de la Dauphine — Juin 1983 — n° 26 — page 11, tome 5.

A la conférence d'études lointaines du 8 février 1956, je précise que l'augmentation de poids serait de 5 kg pour le moteur 673 et de 10 kg pour le moteur 674 et que les prototypes sont prévus pour passer au banc d'essai en octobre.

A la conférence d'études lointaines du 6 novembre 1956, Louis Buty (10) fait le compte rendu des essais d'endurance de 10 voitures 1 090 à Lardy. "Tous les moteurs ont parcouru 80 000 km sans intervention, à l'exception de la n° 10 : 70 000 km et de la n° 3, arrêtée pour accident à 41 400 km. Ces essais étant faits à pleine charge, les clients passeront les 100 000 km sans incident. Toutes les boîtes de mécanisme ont passé le cap des 100 000 km sans histoire."

P. Dreyfus prend alors la décision de cesser les travaux sur le moteur 673 et de continuer les essais d'endurance sur le moteur 674.

4^e phase : Des essais de confirmation avaient été demandés par P. Dreyfus en juillet 1955. Ces essais eurent lieu en Italie du Sud et en Sicile en juin 1956, les voitures étaient pilotées par les mêmes qu'en août 1951, auxquels s'ajoutait un représentant des concessionnaires étrangers : Antonio Maifredi, de Brescia. Ils confrontaient la Dauphine à une VW 1 200 et une 1 100 D Fiat (11).

J'assistais à ces essais comme observateur, notant les opinions des conducteurs qui conduisaient alternativement les trois voitures.

Après cette épreuve, l'avis unanime des essayeurs occasionnels était que "la comparaison était en tous points à l'avantage de la Dauphine, et qu'ils étaient confiants dans la compétitivité de notre voiture".

Le moteur 663-1 était confirmé. Il équipera les Dauphine 1090, qui seront montées jusqu'à l'arrêt de ce modèle et de ses dérivés jusqu'en 1966, avec une production totale de 1 885 044.

Il sera aussi monté sur un certain nombre de R 4 L, R 4 Export, R 4 fourgonnette normale 2 104, R 4 fourgonnette vitrée, R 4 Parisienne, R 4 Grand Luxe et sur les R 6 L.

Moteur 663-2 Dauphine U.S.A.

Robert Lamaison pensait que l'on devait fournir au marché américain, en lequel il croyait, une voiture aussi performante que possible, aussi bien en vitesse maximale qu'en accélération, surtout en accélération. Comme il disposait, quand il venait à Paris, d'une 4 CV 1063, il demanda que la voiture spéciale U.S.A., qui devait être équipée pour répondre à la législation américaine, fût aussi montée avec une tubulure Autobleu, ce qui augmentait le prix de revient de 1 943 francs. Cette modification avait été appliquée à partir des livraisons de décembre 1957.

Les essais d'hiver à Bemidji, en Minnesota, pour le démarrage des moteurs par grand froid, au cours de l'hiver 1957-1958, ayant mis au point la carburation pour répondre à ces exigences, on n'eut pratiquement pas d'ennuis avec ce moteur pendant tout le temps que les Dauphine furent livrées aux États-Unis et au Canada.

Au cours de la conférence d'études du 5 septembre 1957, on fit un nouvel examen du prix de revient de la Dauphine. L'obligation de monter un pare-brise en verre feuilleté (glace Triplex) au lieu de verre trempé amenait une augmentation de 5 785 francs.

Pour compenser cette augmentation, il était décidé :

- de remplacer la garniture de simili par le drap de série (diminution 1 300 francs),
- de remplacer le collecteur Autobleu (économie : 1 943 francs).

On obtenait la même puissance avec un nouveau collecteur étudié pour le Mexique, et en montant la culasse du moteur 4 CV, qui donnait un taux de compression de 8 au lieu de 7,25.

Cette modification fut appliquée, en janvier 1958, en même temps qu'on livrait les Dauphine grand froid, suivant les résultats des essais faits au cours de l'hiver à Bemidji.

L'accord avec Amédée Gordini

Le 6 mars 1956, François Landon m'invitait à déjeuner avec Amédée Gordini au Relais des Gardes à Meudon, avec G. Remiot qui avait été chargé par P. Lefauchaux de mettre un peu d'ordre dans l'anarchie qui régnait au Service Compétition, où l'aide apportée aux coureurs était distribuée avec plus ou moins de logique, surtout à ceux qui n'appartenaient pas à la Régie et qui menaçaient la place de leader que Landon, qui continuait à participer aux principales épreuves, désirait s'assurer.

Ce déjeuner avec Amédée Gordini se présentait sous les meilleurs auspices : Remiot et Gordini étaient tous les deux nés en 1898 et étaient des praticiens de la mécanique, parlant le même langage positif et réaliste.

Gordini commença à nous exposer ce qu'avait été sa carrière de mécanicien et de coureur automobile avant de devenir constructeur. Comme s'il avait connu les griefs que lui faisait P. Lefauchaux (Charles Faroux lui en avait-il parlé ?), il entra tout de suite dans le vif du sujet. Né dans les Abruzzes, en Italie, il avait fait son apprentissage de motoriste chez Ferrari, garagiste à Modène, dont la réputation était déjà très grande. Le "commandatore" l'avait remarqué et l'avait envoyé en 1926 en France, pour travailler chez son agent. Il y avait connu celle qui devait devenir son épouse, la fille de Cessot, chef de l'atelier de montage des moteurs chez Delage, et il y était resté. Il fut engagé en 1930 par Fiat pour la mise au point des voitures de cette marque. En 1934, quand l'affaire Simca fut créée, sous le contrôle de Fiat, par H.T. Pigozzi (12), Gordini fut chargé de préparer les voitures de compétition utilisant les moteurs et les mécanismes de Fiat ; ces voitures s'engagèrent sous le sigle Simca-Fiat à partir de 1936.

Pour être indépendant de Simca, Amédée Gordini avait fait construire sur un terrain qui appartenait à son beau-père, 69, boulevard Victor (près de la Porte de Versailles), un petit atelier où il étudiait et fabriquait les pièces spéciales et essayait les moteurs modifiés.

(10) Louis Buty (ingénieur des A. et M., Paris, promotion 1938) était à ce moment directeur des Essais des voitures particulières.

(11) Histoire de la Dauphine — juin 1984 — n° 28 — page 135, tome 5.

(12) H.T. Pigozzi, d'origine italienne, qui faisait la distribution des voitures Fiat en France, parallèlement au commerce des métaux, rachetait en 1934 les usines Donnet de Nanterre, mises en vente à la suite de la faillite de ce constructeur. Avec le concours de Fiat, il montait dans cette usine la fabrication de la célèbre Topolino de Fiat. Cette voiture fut construite en France à partir de la fin de 1936 sous le nom de Simca 5.

En 1939, il terminait, au volant de sa Simca-Fiat, dixième aux Vingt-Quatre Heures du Mans, à la moyenne de 120 km/h, alors que le vainqueur, J.-P. Wimille, gagnait à la moyenne de 140 sur Bugatti. Il était premier à l'indice de performance et à la coupe annuelle.

En 1936 et 1938, il avait déjà gagné le Bol d'Or au volant.

Comme il était naturalisé français depuis 1935, il fut mobilisé en 1939 et affecté spécial dans un centre de réparation du matériel automobile. Il y est resté pendant l'occupation, s'occupant de l'entretien des voitures de l'administration française, ayant rompu toute relation avec Simca.

L'occupation terminée, Pigozzi, ayant été éliminé de la direction de Simca par la Commission d'épuration nationale, puis réintégré par suite de l'influence du baron Petiet, président de la Chambre Syndicale, demandait à Amédée Gordini de reprendre sa collaboration pour la compétition. Conseillé par Charles Faroux qui ne pouvait se résoudre à le voir se désintéresser de cette activité pour devenir un simple façonnier de pièces mécaniques de haute précision, il faisait un contrat avec Simca, qui lui donnait plus d'indépendance qu'un contrat de collaborateur, les voitures étant engagées désormais sous la marque Simca-Gordini.

Amédée Gordini s'attaquait, à partir des éléments de la Simca 8, aux voitures spécialement conçues pour la Formule I, en portant la cylindrée de 1 086 cm³ à 1 220, puis 1 440, puis 1 490 cm³.

En 1949, aux grands prix d'Angoulême, puis de Marseille, une 1 440 cm³ battait la Talbot d'Etancelin. Au Grand Prix de l'A.C.F., une 1 490 cm³ pilotée par Scaron prenait la troisième place. Lors de l'escalade du mont Ventoux, au volant de sa 1 490 cm³, Trintignant approchait de 20 secondes le record général établi en 1939 par Von Stuck sur Auto-Union (14 minutes 3 secondes). La même année, l'équipe complète : Sommer, Mauzon, Trintignant gagnait dans cet ordre le Grand Prix du Léman.

A la suite de son échec aux Vingt-Quatre Heures du Mans en 1951, où nous avions vu, avant la tombée de la nuit, les trois Simca-Gordini rentrer au paddock par suite de la chauffe des moteurs, Pigozzi en profitait pour résilier le contrat sans en respecter les clauses.

Mais Gordini n'était pas homme à renoncer au but de sa vie, construire des voitures de compétition de plus en plus puissantes et rapides. Il créait sa propre entreprise pour construire la voiture dont il rêvait et l'engager sous son nom. Toujours encouragé par Charles Faroux, qui lui trouvait des "sponsors", il vécut désormais dans la perpétuelle angoisse des échéances.

En 1952, la 2 l Gordini battait, à Reims, tous les records. En 1953, aux Vingt-Quatre Heures du Mans, une nouvelle Gordini (moteur 6 cylindres de 2,260 l) conservait la première place à l'indice et à la distance, pendant treize heures, pilotée par Manzon et Behra, et, privée de freins, abandonnait tout espoir de l'emporter.

Malgré ses échecs aux différents grands prix de 1953 et 1954, Amédée Gordini persévérait mais les pétroliers, qui avaient jusque-là été ses meilleurs soutiens, diminuaient leur concours et il avait fait des emprunts pour continuer. Il envisageait de congédier son équipe, de très bons professionnels de l'usinage et de la mise au point, qu'il avait formée au cours des quarante

années écoulées et qui l'avait suivi à travers ses mutations de Fiat à Simca, de Simca à Gordini. Il envisageait aussi de vendre le terrain du 69, boulevard Victor pour payer ses dettes (13).

A la fin de ce long exposé, très franc, il nous proposait de faire avec lui un contrat du même type que celui qu'il avait conclu avec Simca, et qui comportait l'exclusivité du résultat de ses recherches et de ses travaux, avec le droit d'exploiter son nom au bénéfice de notre publicité.

Les objections de P. Lefauchaux tombaient, la proposition nous parut du plus grand intérêt et j'en parlai le lendemain à P. Dreyfus. P. Dreyfus qui, pourtant, n'avait rien d'un sportif, sentant tout ce que le nom de Gordini, associé à celui de nos voitures, pourrait apporter sur le plan commercial, aussi bien auprès des jeunes que des "mordus" de l'automobile, m'avait encouragé à poursuivre la conversation.

Il confia au Service Juridique le soin de rédiger le contrat, qui se poursuivit longtemps, et qui aboutit à la construction, avec l'aide de la Régie, de son usine de Châtillon, devenue la propriété de la Régie après la mort d'Amédée Gordini, en 1973.

Je n'eus jamais avec lui la moindre difficulté. Il n'en fut pas de même avec mes spécialistes du moteur qui, plutôt que d'essayer de profiter de son expérience unique, prenaient ombrage de sa collaboration, pourtant discrète et amicale.

Par la suite, un certain nombre de difficultés se produisirent avec la Direction des Fabrications, qui amenèrent à confier à Gordini la fabrication des culasses et tubulures d'admission et d'échappement. Le succès de la Dauphine Gordini et des Floride équipées du moteur 663-4 rendit rapidement ses moyens de production du boulevard Victor incapables de fournir les cadences de vente. Après différentes tentatives pour trouver un façonnier extérieur pour assurer cette production, car les candidats extérieurs ne manquaient pas : Sud-Aviation dans son usine de Saint-Nazaire, Deutch Moteur Moderne, aucun ne présentant les garanties de compétence et de qualité, un accord intervint entre Gordini et la Régie pour construire et équiper un atelier à Châtillon sur un terrain qui lui appartenait, capable de répondre à la demande.

Cette usine fut construite rapidement par la S.E.R.I.

La voiture Dauphine Gordini, type 1091, était présentée au Salon de Paris 1958, et connut immédiatement un succès commercial. A la fin de 1959, il en avait été fabriqué 10 219 et il devait en être livré 155 701 lors de l'arrêt de la production en octobre 1966.

La Dauphine Gordini type 1095 devait progressivement la remplacer sur nos programmes à partir d'avril 1963. Cette nouvelle version était équipée du moteur type 673 dont nous suivrons plus loin l'histoire.

La Floride 1092 (moteur type 663 — cylindrée 846 cm³ — alésage 58 — course 80 — 5 CV)

Dans le compte rendu de notre voyage aux États-Unis avec P. Dreyfus en mai 1957, nous avons relaté la visite que nous

(13) Ce terrain a été cédé depuis par Gordini pour la construction de l'hôtel Holiday Inn, Gordini conservant son atelier et son bureau d'études au rez-de-chaussée.

avons faite le 30 mai au gouverneur de la Floride, à Tallahassee, après les entretiens avec les dirigeants de la General Motors, de Ford et de Chrysler (14).

Avant de partir de La Nouvelle-Orléans en avion privé pour la capitale de la Floride, j'avais présenté sur l'aile de l'avion les plans que Luigi Segre, le P.-D.G. de Ghia, m'avait apportés à Detroit, à notre distributeur régional Wendelle Jarrard. Il avait choisi l'avant-projet de la variante à deux portes en coupé et cabriolet, et il fut convenu que, si cette voiture était construite en série, on la baptiserait "Floride" en souvenir de ce jour.

De retour à Paris, après en avoir conféré avec les Directions Commerciale et de la Fabrication, P. Dreyfus décida que cette voiture ne serait construite en série que si un certain nombre de conditions étaient réunies :

1° que l'étude de marché montre que, malgré la place déjà prise sur le marché par la Karmann Ghia, nous pourrions espérer vendre, en France et à l'exportation, suffisamment de cette voiture pour amortir les investissements d'études, d'essais et d'outillage,

2° que le moteur de la Dauphine, la mécanique et la plate-forme puissent être utilisés à 100 %, ce qui était le cas de la Karmann qui utilisait ces éléments de la VW,

3° que nous trouvions un carrossier extérieur aux usines pour réaliser totalement cette voiture comme sous-traitant, la vente étant uniquement réservée à notre réseau,

4° que les performances et l'endurance de la voiture soient satisfaisantes vis-à-vis de la concurrente (15),

5° que notre prix soit compétitif en France et à l'exportation.

En attendant les conclusions de ces études, j'étais autorisé à me rendre immédiatement à Turin pour demander à la carrosserie Ghia de terminer l'étude pour aboutir au plus vite à la réalisation d'un prototype qui serait confié à la Direction des Essais pour mesure des performances et endurance.

Je me rendis dès juillet à Turin pour en discuter avec Luigi Segre. Il me promit de tout mettre en œuvre pour être en mesure de livrer le prototype aux Essais avant la fin décembre 1957. Il posait sa candidature pour la construction en série de cette voiture, prêt à développer son usine pour assurer cette production, la surface de son terrain lui permettant cette extension.

Fritz Ukena, directeur de Wilhem Karmann GmbH, qui, à Osnabrück, fabriquait les Karmann Ghia (probablement mis au courant par Segre de notre projet), voulant s'assurer de maintenir l'activité de son usine en cas de succès de la Floride au détriment de sa production, nous proposait aussi de se charger de cette fabrication.

Par contre, Chausson pouvait se charger de la fabrication des outillages et du montage de la caisse en blanc, mais ne pouvait exécuter la peinture, ni la sellerie et l'assemblage, ses ateliers n'ayant aucune disponibilité et aucune possibilité d'extension.

Comme nous n'avions toujours pas l'intention de nous charger de ces travaux, et vu l'opposition de P. Dreyfus à traiter avec Ghia ou Karmann GmbH, le projet risquait de s'enliser faute d'assembleur.

Il se trouvait que le plus jeune fils, Yves Brissonneau, de l'industriel qui fabriquait du matériel de chemin de fer et maritime à Saint-Nazaire s'intéressait à l'automobile plus qu'aux productions paternelles. Il avait déjà tenté une expérience désastreuse de construction d'un prototype de voiture. J'en fus informé par Marcel Babey (ingénieur A.M. promotion Paris 1919) que je rencontrais au comité de la Société des anciens élèves des Arts et Métiers, qui nous orienta vers Brissonneau le père désirant créer une activité sérieuse à son fils, en fondant une société dont il serait le président.

Les contacts furent établis avec la société Brissonneau et Lotz, de Nantes, qui, par un heureux hasard, était dirigée par Raoul Guillemard (16), qui avait dirigé la Direction du Personnel de Renault du 4 mars 1944 au 31 janvier 1945.

Après de difficiles négociations, menées par Eugène Genestoux, directeur des Achats, un contrat fut conclu avec cette société, qui se chargeait du montage de la Floride dans une usine construite à cette fin à Creil-Montataire.

La Régie participait pour une faible part au capital, mais fournissait le directeur (Bouillot, adjoint au directeur de Flins) et le personnel d'encadrement, prélevé sur les cadres de l'usine de Flins, ce qui rassurait Brissonneau père sur le sérieux de l'opération et assurait la Régie de la qualité de la production et des bonnes relations entre le personnel de cette usine et les divers services de la Régie qui auraient à l'approvisionner en éléments communs à la Dauphine et à la Floride. La Direction de la Qualité de la Régie avait la responsabilité du contrôle de la qualité de cette production.

Je fis plusieurs fois l'aller et retour de Turin pour voir la maquette en vraie grandeur, puis suivre l'aménagement intérieur. Pour remplacer la rigidité qu'apportait la coque de la Dauphine en torsion et longitudinalement, on fit des renforcements de la plate-forme dans le sens transversal et dans le sens longitudinal, comme Ghia en avait l'expérience par le cabriolet qu'il avait réalisé sur la VW, si bien que le poids fut augmenté de 90 kg (720 kg en ordre de marche, contre 630 pour la Dauphine).

Pour avoir des accélérations maximales et des vitesses maximales compétitives par rapport à la VW, on monta la boîte 4 vitesses, qui était en option sur la Dauphine, et on apporta au moteur les modifications nécessaires pour obtenir la puissance de 36 chevaux, ce qui permit d'atteindre une vitesse maximale de 126 km/h. Comme cette clientèle était probablement plus sportive que celle de la Dauphine, on appliqua la modification de vilebrequin qui consistait à traiter par martelage à la grenaille d'acier les congés des manetons et de la ligne d'arbre,

(14) *De Renault Frères à Renault Régie Nationale* — tome 5, n° 30 — juin 1985 — page 268.

(15) Karmann-Ghia : moteur arrière — refroidissement à air — cylindrée 1 493 cm³ — 4 cylindres — 83 mm alésage — 69 mm de course — puissance maxi : 53 ch à 4 000 tr/min — couple maxi : 11,5 m/kg à 2 000 tr/min — vitesse maxi : 136 km/h — boîte 4 vitesses — poids à vide : 900 kg — charge utile : 390 kg — prix : coupé 14 700 F, cabriolet 15 900 F.

(16) Raoul Guillemard était entré aux usines Renault pendant l'occupation, engagé par G. Lamirand (ingénieur E.C.P.) que J. Louis avait engagé en 1940 pour l'avoir comme adjoint, le directeur du personnel étant le colonel Duvernoy, que Louis Renault (d'après François Lehideux) ne pouvait congédier car il connaissait trop de secrets. Quand G. Lamirand fut nommé par le maréchal Pétain haut-commissaire à la Jeunesse et aux Sports, Guillemard prit sa suite le 4 mars 1944. P. Lefaucheur le congédia le 31 janvier 1945, en même temps que Duvernoy, sur demande de la Commission d'Épuration, pour leur responsabilité dans la déportation des ouvriers en Allemagne.

que les essais d'endurance de Lardy avaient montrés nécessaires pour les Dauphine en conduite sportive et à pleine charge pour passer sans risque les 100 000 km.

Le moteur ainsi modifié prenait le numéro 663.

On pouvait, pour les clients qui le désiraient, monter en option le moteur 663, que l'on montait sur la Dauphine Gordini 1091.

La voiture prototype fut mise à la disposition de la Régie à Turin à la fin de décembre 1957 et les essais commencèrent en Sicile en janvier 1958, avec G. Remiot, L. Buty et moi-même. Buty avait installé son équipe d'essayers à Gela (17).

Notre première impression fut bonne. Les performances étaient supérieures à celles de la Karmann Ghia. La tenue de route était meilleure que celle de la Dauphine du fait de l'augmentation de rigidité de la plate-forme.

A la fin de mars, la voiture d'endurance avait parcouru 52 000 km.

La Floride fut présentée au Salon de Paris en octobre 1958, à Genève en 1959, et soumise aux journalistes en mai 1959. La presse fut unanime à saluer la beauté de ses lignes et l'élégance de l'ensemble. Elle voyait en elle la voiture idéale pour les femmes.

Un incident se produisit la veille de l'ouverture du Salon de Genève : je fus avisé par le directeur de notre filiale suisse qu'une voiture en tous points copie conforme de notre Floride était exposée sur le stand du carrossier suisse Ghia Aigle. Je téléphonai aussitôt à Luigi Segre, qui me dit que Ghia Torino n'était en aucune façon liée à cette firme que M. Ghia avait établie à Aigle, dans le Valais, après l'achat de Ghia Torino par la famille Segre, et qui s'occupait surtout de la carrosserie des véhicules utilitaires. Il se renseignait sur la présence de cette copie au Salon. Vers la fin de la journée, avant notre départ pour Genève, il m'informait des résultats de son enquête : le styliste qui avait dessiné l'avant-projet de cette voiture avait été congédié par lui à la fin de l'année 1956. Il avait été engagé par Ghia Aigle. Sur la plate-forme d'une Dauphine achetée d'occasion, il avait construit cette voiture d'après les dessins de style qu'il avait tracés au cours de son étude et qu'il avait emportés en quittant Ghia Torino. Segre avait fait saisir la voiture sur le stand, elle était sortie du Salon le soir même et il intentait une action en justice contre Ghia Aigle pour contrefaçon, et contre son ancien employé pour vol de documents. Pour nous, l'incident était clos. Ghia Aigle fut condamné à détruire la voiture (18).

Le succès ne fut pas ce qu'on espérait et ce que nous avaient laissé entrevoir les distributeurs américains lors de l'inauguration du magasin d'exposition de Manhattan le 23 mai, espoir que partageaient Paul Guillon et Pierre Vignal pour le marché de la C.E.E. et l'exportation.

La production, qui était montée à 36 164 unités en 1960, après 3 869 en 1959, tombait à 12 849 en 1961 et, pour relancer le marché, la Floride 1092 était remplacée dès février 1962 par la Floride S avec un nouveau moteur dont nous verrons plus loin les caractéristiques.

Aux États-Unis, qui avaient été à la base de la décision de faire cette voiture, quelles étaient les causes de cet échec ? Probablement un ensemble de causes qui avaient cumulé leurs effets :

– Le prix ? Une Floride à 4 000 \$ contre une compacte à 2 500 \$, 4 portes, 4 places, plus spacieuse pour les passagers et les bagages ;

– La crise des ventes de la Dauphine et du réseau commercial que nous a décrite Maurice Bosquet ;

– Le faible marché des cabriolets et coupés. Sur 6 124 563 immatriculations en 1961, les cabriolets ne comptaient que pour 306 000, soit 5 %, contre 918 000, soit 15 % pour les stations-wagons ;

– L'impossibilité de climatiser ce type de voitures, surtout l'été dans des régions où la température dépasse 104°F (40°C), surtout dans les régions comme la Louisiane, la Floride, le Texas, la Californie, l'Arizona, le Nouveau-Mexique, qui représentent 30 % du parc ;

– Enfin, le danger pour les cabriolets, en cas de retournement, accident fréquent chez les voitures américaines du fait de la souplesse des suspensions et de la douceur des directions presque toutes munies d'une servocommande.

Les expéditions de trop grandes quantités de voitures, décidées à Paris sans avoir tâté le marché, comme pour la Dauphine, avaient abouti au 31 décembre 1960 à un stock de 3 185 unités.

Pierre Vignal, qui n'était jamais à court d'arguments, disait que c'était le nom, Floride, que le particularisme américain n'avait pas accepté, au Texas, à New York, en Maryland et en Californie. En quelque sorte, une guerre de Sécession contre les Sudistes par les Yankees !

Et on décida que l'on changerait le nom, en même temps que le moteur : on appellerait la nouvelle voiture "Caravelle". Christophe Colomb, au secours !

En attendant de pouvoir le faire, Vincent Grob décidait de rapatrier, en août 1961, 1 560 Floride qui repassèrent sur la chaîne de montage de Montataire pour être écoulées dans le Marché commun, alors qu'au 31 décembre 1960, le stock en France était déjà de 5 300 et qu'il était encore de 2 300 début juillet 1961.

La Floride S (comme Sport) type 1131 sortait à partir de février 1962 équipée d'un moteur type 689, de 956 cm³ de cylindrée, alésage 65 mm, course 72 mm, 5 paliers, taux de compression 9,5/1, puissance maxi (S.A.E.) 51 ch à 5 500 tr/min, d'une boîte 4 vitesses, de freins à disque. Sa vitesse maximum : 135 km/h.

La Caravelle type 1133 sortait à partir de juin 1963 équipée d'un moteur type 688 de 1 108 cm³ de cylindrée, alésage 70 mm, course 72 mm, 5 paliers, taux de compression 8,6/1, puissance maxi (S.A.E.) 57,5 ch à 5 400 tr/min, boîte 4 vitesses, freins à disque. Sa vitesse maximum : 145 km/h.

Ces deux moteurs étaient d'une puissance fiscale de 6 CV.

Le tableau suivant donne les productions des Floride, Floride S et Caravelle par année. On peut constater à sa lecture que, malgré le changement de moteur, jamais la production totale annuelle n'a approché la production de l'année 1960, l'augmentation de puissance des moteurs et de la vitesse maximum n'a pas empêché la baisse des ventes.

(17) Station balnéaire sur la côte sud de la Sicile, à mi-chemin du détroit de Sicile et du détroit de Malte.

(18) En fait, il l'a remise à Luigi Segre, qui l'utilisa, ainsi que son épouse, pour son usage personnel.

La carrosserie Floride a donc duré dix ans, avec une production de 117 113 unités, ce qui démontre la fragilité des marchés des voitures de ce type, très sensibles à la mode.

Années	Floride 1092	Floride S 1131	Caravelle 1133	Total	Observations
1959	3 869	—	—	3 869	Juillet 1961
1960	36 164	—	—	36 164	
1961	12 849	—	—	12 849	
1962	687	18 905	—	19 592	Février 1962
1963	—	10 000	4 773	14 773	Juin 1963
1964	—	298	12 561	12 859	Septembre 1965
1965	—	115	7 611	7 726	
1966	—	—	4 879	4 879	
1967	—	—	2 989	2 989	
1968	—	—	1 413	1 413	Juillet 1968
Totaux	53 569	29 318	34 226	117 113	

Les progrès de la construction U.S.A. de 1938 à 1945

Harry Lowe Brownback, dont nous avons déjà fait connaissance à propos de la naissance de la Dauphine (19), avait coutume de donner chaque année, en octobre ou novembre, à la tribune de la Société des ingénieurs de l'automobile, une conférence sur les nouveautés de la construction automobile. Sa collaboration avait cessé du fait de la guerre de 1939. En 1945, il nous parla de ce qui s'était passé aux États-Unis en 1940, 1941 et 1942, avant l'arrêt de la construction des voitures particulières, reprise seulement au cours de septembre 1945, après la capitulation du Japon. Pendant cette période, des progrès importants avaient été faits.

Dans la construction des moteurs :

- développement du pouvoir antidétonant des carburants,
- application généralisée des coussinets minces aux lignes d'arbres et aux bielles,
- dispositif antiplomb pour améliorer la tenue des soupapes d'échappement.

Dans la transmission de l'énergie entre le moteur et les roues motrices :

- développement des véhicules à 4 roues motrices : Jeep et camions G.M.C. pour les besoins de l'armée américaine,
- application des boîtes automatiques, en 1938 sur Oldsmobile avec la transmission Hydramatic, puis 1939 sur Cadillac, en 1941 Fluid Drive sur Chrysler, De Soto et Dodge,
- emploi de plus en plus développé des coussinets en bronze au plomb pour les moteurs des camions, des chars et surtout les diesels, avec un gros progrès avec les dépôts d'indium pour les moteurs d'aviation et de chars. H.-L. Brownback, qui avait avant la guerre importé en France la technique des coussinets en métal rose (qu'il fournissait en particulier à Renault pour les moteurs d'aviation), insistait sur ce point.

J'avais mis au courant P. Lefauchaux en 1945 de cette conférence. Au cours de notre voyage aux États-Unis du 16 juin au 20 juillet 1946, il me demanda de prendre contact avec les firmes qui appliquaient ces techniques nouvelles, alors que lui

se consacrait, outre les visites d'usines d'automobiles, aux nouvelles fonderies, et aux visites des aciéries qui utilisaient des trains de laminoirs à froid pour la fabrication des tôles de carrosserie.

Je me propose, dans une prochaine publication, de donner un compte rendu très complet de ce voyage, qui devait avoir une très grande influence sur le développement et l'organisation de la Régie au cours des années suivantes. Je m'en tiendrai, pour le moment, à ses conséquences dans les domaines :

- 1° de la fabrication en France des coussinets minces,
- 2° de nos études sur les boîtes automatiques et sur la construction de la transmission de la Frégate Transfluide et de la Dauphine Automatic.

1. Les coussinets minces

Dans ce domaine, mon programme comportait les visites des usines suivantes :

- l'usine de Johnson Bronze, à Newcastle (Pennsylvanie) le 26 juin,
- l'usine de Cleveland Corporation à Cleveland (Ohio) le 27 juin,
- l'usine de Federal Mogul à Detroit le 15 juillet (Michigan).

Dans chacune, je posais les mêmes questions :

- Quels avantages voyez-vous à l'emploi des coussinets minces ?
- Quel procédé utilisez-vous pour les fabriquer ?
- Pourriez-vous nous en fournir pour équiper notre moteur 4 CV que nous devons produire à la cadence de 300 par jour à partir d'août 1957 ? Si oui, à quel prix ?
- Éventuellement, pourriez-vous nous céder une licence de fabrication de votre procédé de fabrication ?

Les réponses étaient les mêmes, sauf chez Federal Mogul où l'on me répondit que cette proposition ne faisait pas partie de leur programme, qu'ils étaient, au point de vue développement, sur la production de coussinets en bronze d'aluminium spécial, pour remplacer les coussinets en bronze au plomb dans le cas des moteurs diesels très chargés, et qu'ils nous fourniraient volontiers quelques jeux d'essais pour nos moteurs d'autorails si nous leur faisions parvenir les éléments nécessaires à leur fabrication (dessins et diagrammes des efforts subis).

Chez Johnson Bronze et Cleveland Corporation :

1° Les coussinets minces résolvait totalement le problème de la tenue des coussinets car la cause des mosaïques que l'on constatait habituellement résidait dans l'épaisseur de régule dans la fabrication en anneaux régulés et usinés après réglage,

2° La production en bande permettait de déposer une épaisseur de quelques dixièmes de mm très régulière. L'usinage à la presse en partant de la bande arrivait à une très grande précision, qui évitait tout usinage ultérieur,

(19) De Renault Frères à Renault Régie Nationale — tome n° 4, n° 25 — décembre 1982 — page 35.

3° Le support en acier spécial et la forme donnée aux coussinets, légèrement ouverte par rapport à la demi-circonférence, donnaient une élasticité qui les plaquait contre le carter ou la tête de bielle et améliorait les échanges de chaleur entre les surfaces en contact,

4° Ceci exigeait toutefois une précision accrue des alésages et un état de surface amélioré des surfaces en contact.

Chez Johnson Bronze, à ma deuxième visite, après avoir examiné les dessins que je m'étais fait expédier de Billancourt, on déclinait l'offre de commande sous le prétexte que l'on n'avait pas la possibilité de réaliser d'aussi faibles diamètres.

Par contre, chez Cleveland Corporation, M. Myers, le directeur commercial, faisait demander son licencié exclusif en Europe, G.A. Vanderveld, qui était justement en visite à Detroit. C'était un homme corpulent, entre cinquante et soixante ans, d'allure brutale, au teint couperosé. Il fut convenu que nous nous rencontrerions à Londres au moment du Salon de l'Auto, pour discuter des fournitures et, éventuellement, d'une licence de fabrication des coussinets et des bagues. Je lui laissais mon dossier de dessins afin qu'il pût le faire examiner par son service d'études avant notre rencontre.

En septembre, Walter Sleator, alerté par G.A. Vanderveld pour organiser notre rendez-vous, prit contact avec moi et m'invita à déjeuner au Pavillon Royal, au bois de Boulogne.

M. Sleator était concessionnaire de Rolls-Royce et de Rover pour la France. Il possédait un atelier à Levallois pour la réparation et l'entretien des voitures des deux marques. Entre quarante et cinquante ans, il était d'allure très britannique, très élégant et raffiné, de corpulence moyenne. Nous échangeâmes d'abord des propos sur nos carrières respectives. Avant la guerre, vers 1930, il avait été en contact avec les Automobiles Delage pour négocier une licence de fabrication des moteurs d'aviation Rolls pour l'aviation militaire française. Il avait rencontré à cette occasion Chaumont et Lory. Il parlait français avec un léger accent d'outre-Manche ; sa mère était française et il avait lui-même épousé une Française, sœur d'un écrivain dont j'ai oublié le nom. Il avait été directeur commercial de Ch. Weymann, au temps des carrosseries souples Weymann, il y avait connu Bartaud et Caron, avant de devenir, après la déconfiture du carrossier, le concessionnaire de Rolls. Après septembre 1939, il s'installa à Madrid comme conseiller militaire auprès de la représentation diplomatique de Grande-Bretagne. Madrid, en reconnaissance de l'aide apportée par Hitler et Mussolini à Franco, était devenue la plaque tournante des intrigues de l'espionnage allemand en Méditerranée et en Irlande, terrain de choix de l'amiral Canaris. En fait, il était en relation avec les agents de l'Intelligence Service qui avaient en France le contact avec la Résistance (20). Il accueillait les pilotes de la R.A.F. abattus en France, Belgique et Hollande qui transitaient par l'Espagne, et les dirigeait sur Lisbonne, Barcelone ou Gibraltar, suivant les disponibilités. Ses aller et retour à Londres étaient fréquents et n'avaient pas toujours été sans émotions.

En plus de sa représentation de Rolls et de Rover, il assurait les ventes en France des produits de Vanderveld Products. Mais, commerçant dans l'âme, il avait servi d'intermédiaire entre J.-A. Grégoire dans ses négociations d'une licence pour la production en Grande-Bretagne de l'A.G.F. 3 CV par une filiale de Rolls (21). Mais ce contrat n'aboutit pas à une réalisation pour plusieurs raisons dont l'orgueil britannique n'était pas la moindre.

Puis il me parla de G.A. Vanderveld qu'il appelait familièrement Tony. Ayant hérité d'une brasserie encore jeune, il l'avait liquidée pour devenir fabricant d'équipements automobiles dont il avait pressenti l'essor après la guerre. Il avait investi dans la construction d'une usine ultra-moderne à Chelmsford (Essex) au nord-est de Londres, pour fabriquer les coussinets de ligne d'arbre et de bielles, et des bagues de toutes dimensions suivant les techniques développées aux États-Unis par Cleveland Corporation dont il avait acquis la licence exclusive de production et de vente pour toute l'Europe.

Il me mettait en garde, avant notre visite à Londres, sur son comportement, car il était très brutal dans ses réactions et faisait totalement confiance pour traiter des contrats à son fondé de pouvoirs, le juriste Robins, et pour la technique à son directeur technique, L.H. Beggs. Il m'informait que Tony était alors en procès avec la firme allemande Glycometalwerke, de Cologne, qui produisait des coussinets minces par le procédé Cleveland Corporation et qui, après avoir fait monter sa ligne de fabrication par Vanderveld, avait cessé de payer les redevances et lui enlevait la totalité du marché allemand, ce qui le mettait dans une fureur folle.

Sa passion, son "hobby", était la compétition automobile. Quand, en 1947, le coureur anglais Raymond Mays (22) entreprit de réunir des fonds pour construire une nouvelle voiture de course, 160 firmes souscrivirent à son idée, en particulier Rolls-Royce (qui devait réaliser de nombreux organes), et G.A. Vanderveld s'y engagea avec enthousiasme, se chargeant du moteur. Ce fut la voiture B.R.M. (l'ingénieur Berthon, Rolls et Mays). Il se donnait totalement à cette entreprise, laissant le soin de développer son affaire de coussinets minces, qui gagnait beaucoup d'argent, à son fondé de pouvoir Robins. Lui parcourait le monde, assistant à tous les grands prix où les B.R.M. étaient engagées.

Le premier contact, dans le bureau de Vanderveld, le 18 octobre 1946, fut très froid. Quand j'arrivai avec Sleator, Jean Louis, qui avait assisté à une réunion de Babcock Wilcox, était arrivé avant nous, était adossé à un radiateur et n'arrivait pas à entamer la conversation avec Vanderveld flanqué de Robins. Notre entrée dégela la conversation. Je lui rappelai notre bref entretien de Cleveland et marquai que notre intention n'était pas, a priori, de fabriquer mais de lui commander des coussinets pour l'équipement de tous nos moteurs, aussi bien pour les bielles que pour les lignes d'arbres.

Jean Louis me présenta comme "le père de la 4 CV" et le directeur des Études de la Régie et nous passâmes dans sa salle à manger pour y déguster, après un scotch à l'anglaise (avec eau plate et sans glace), un excellent repas préparé par son chef français. Le repas fut très détendu, grand amateur qu'il était, comme Sleator, de la cuisine française, les plats français et les vins français firent le fond de la conversation. Il connaissait mieux que nous les meilleurs restaurants de Paris et de province. Après un très vieux cognac, que Jean Louis et moi refusâmes (ce qui lui fit hausser les épaules), nous visitâmes l'usine,

(20) Il appartenait au MI-5 (Service du contre-espionnage et de sécurité britannique), MI-6 (Service secret de renseignements anglais), et MI-9 (Service du War-Office chargé de créer des filières d'évasion en Europe). P. Lefauchaux, qui avait eu ces renseignements par la D.S.T., m'avait recommandé d'être très discret avec lui sur les relations de la Régie avec l'Armée et nos relations avec l'étranger.

(21) La firme Grantham Products (Kendall).

(22) *Histoire mondiale de l'Automobile* — tome II, page 425 — J. Rousseau (Hachette 1958).

pilotés par L. Harold Beggs, remarquablement organisée, les lignes de production des coussinets minces entièrement automatisées, suivies des presses, du rouleau de la bande d'acier spécial à l'emballage des coussinets, le tout d'une propreté de laboratoire, les murs couverts de céramique.

Jean Louis l'invita à visiter notre usine de Billancourt et à rencontrer P. Lefauchaux. Vanderveld accepta et chargea Robins et Sleator de préparer une proposition de fourniture pour nos coussinets quand il aurait reçu les dessins du moteur 4 CV.

Lors de sa visite à Billancourt, nous lui fîmes visiter les ateliers en cours d'aménagement pour la fabrication de la 4 CV. P. Bézier lui expliqua le fonctionnement des machines-transferts en cours de montage. Il s'y intéressa vivement, et P. Lefauchaux nous emmena déjeuner au Grand Véfour, à l'époque le plus célèbre restaurant de Paris.

La suite des négociations fut longue et pénible. Un moment, on eut l'impression que la nationalisation des usines était la raison de son hésitation. En fait, il voulait que je préside la société, où la Régie ne devait avoir qu'une faible majorité, et n'acceptait pas que ce fût B. Vernier-Palliez (un administrateur non ingénieur) qui la présidât. On discuta aussi sur le nom de la société. P. Lefauchaux voulait "Société nationale des coussinets minces" (S.N.C.M.) ; finalement, on s'arrêta à : Société nouvelle des coussinets minces.

Finalement, on aboutit à la construction de l'usine de Saint-Jean-de-la-Ruelle, dans la banlieue ouest d'Orléans (pays du bien manger et du bien boire), sur les plans de la société Vanderveld. Tony venait quelquefois la visiter. Il n'assista que rarement aux séances du conseil où il était représenté par Robins. Mon camarade de promotion, Maurice Rage (Paris 23), dirigeait cette usine en même temps que l'usine de la Régie, responsable de la production des pièces de haute précision (axes de piston, pompes d'injection diesel).

M. Sleator, qui représentait aussi Vanderveld Products au conseil, m'expliqua un jour que la durée de la négociation était due à la volonté de Tony d'user la patience de la Régie et de l'amener à renoncer à participer à cette opération. Il désirait financer lui-même la totalité de l'affaire, avec Sleator comme gérant commercial et Picard comme gérant technique. Les bénéfices auraient alors été répartis entre le capital et les gérants.

Désormais, mes contacts avec M. Sleator furent suivis et se développèrent sur le plan amical. Il m'invita à dîner chez lui, à Neuilly, une fois avec J.-A. Grégoire, une autre fois avec Charles Faroux, une autre fois avec Weymann. Quant à mes relations avec Tony, elles étaient restées très bonnes. A mes visites au Salon de Londres, il m'invitait à trinquer avec lui, au bar qu'il avait fait installer au-dessus de son stand. Malgré nos ignorances de la langue de l'autre, nous arrivions à nous comprendre. Plusieurs fois, au cours de ces visites, il m'emmena à son usine pour me montrer certaines innovations dans son organisation, ou pour parler des ennuis qu'ils éprouvaient dans le réglage ou le fonctionnement de leurs moteurs de compétition, et me demander des conseils à ce sujet.

Quand il venait au Salon de Paris, W. Sleator nous invitait à déjeuner au restaurant Saint-Jean-Pied-de-Port, avenue de Wagram (17^e). J'étais ainsi au courant des péripéties du procès avec Glycometalwerke qui avait été porté devant la cour de Chicago puis finalement devant la Haute Cour de Washington, qui en définitive condamnera Glycometalwerke.

2. La transmission semi-automatique

En octobre 1947, W. Sleator m'invita à essayer, après ma visite au Salon, un autobus à transmission automatique qu'avait en exploitation la Luton Corporation à Luton (Bedfordshire), ville de 110 000 âmes, située à 40 miles au nord de Londres, où General Motors construit les véhicules de la marque Standard et les voitures particulières de la marque Vauxhall.

Deux mots du capitaine Moore qui, au volant de sa Mercury, nous a conduit de Londres à Luton. Grand, mince, très chic dans son complet croisé ajusté, la tête du Britannique des images de mode : roux grisonnant, le teint rosé, les sourcils en broussaille sur des yeux profonds. Au moral, très peu bavard, un air grand seigneur et affable à la fois. Ne parlant pas français, ses propos m'étaient traduits par Sleator mais j'avais l'impression qu'il comprenait le français à la rapidité qu'il mettait à répondre à mes questions sans attendre la fin de la traduction. Bien plus tard, un jour que je le rencontrai dans le métro de Londres, il répondit à mon salut dans un français parfait avec un fort accent britannique.

Il expliqua que le bus que nous allions essayer était muni d'un transmetteur de couple hydraulique qu'il avait inventé.

Le maire de Luton, apprenant que des ingénieurs français étaient dans la cité, a désiré nous recevoir. Paroles de bienvenue, whisky, signature du livre d'or. L'accueil était charmant, plein d'amitié et de délicatesse. La conversation est restée vague, entrecoupée d'histoires racontées par les adjoints qui avaient fait la guerre de 1914-1918 en France, et de récits de voyages d'études, plus ou moins cocasses, qu'ils avaient faits chez nous. Le lunch qui nous fut offert était présidé par le bourgmestre, très "Labour Party". Ancien ouvrier, par la politique au conseil et au poste d'administrateur de la "Luton Corporation", il m'a beaucoup amusé par son agitation dans son rôle d'hôte tant il redoutait de gaffer. Il nous a copieusement arrosés de thé et gavés de sandwiches au saumon et au thon... En nous faisant visiter avec fierté l'hôtel de ville (construit en 1936), alors que nous passions par le vestiaire des conseillers, comme un gamin il a mis sur sa tête son bicorne noir et passé sa blouse gris-bleu, insignes de son poste. J'ai eu beaucoup de peine à réprimer un sourire tant il y avait de comique dans l'attitude de cet élu travailliste, fier de se présenter à nous dans la tenue traditionnelle de sa nouvelle charge.

Un autobus était à notre disposition pour effectuer les essais. conduit par un conducteur de la Compagnie. Le démarrage en côte, en particulier, était progressif et la reprise après un freinage se montrait franche et rapide pour un véhicule de ce poids.

Au rapport que je lui fis, P. Lefauchaux me demanda de suivre le contact. Nous n'avions rien à perdre à compléter notre documentation sur les réalisations existantes et, éventuellement, à faire une étude pour la Frégate qui était en projet.

Le capitaine Moore eut quelques difficultés à nous obtenir un rendez-vous de la société Brockhouse, dont il était le directeur commercial. Le siège de cette société était situé à l'est de Liverpool. Finalement, accompagné de B. Vernier-Palliez et de W. Sleator, après un vol en fin de journée Paris-Manchester via Londres, nous étions reçus à 20 heures par le président de la société Brockhouse, flanqué du capitaine Moore. Nous apprîmes avec surprise que Brockhouse était licencié exclusif des inventeurs de la transmission que nous avions essayée à Luton. Pour la partie hydraulique, d'un inventeur italien, Salerni,

naturalisé sujet britannique, et d'un ingénieur canadien, qui résidait à Toronto au Canada, Brockhouse était disposé à nous donner une sous-licence de ses brevets, moyennant, pour ses bons offices, une redevance par unité produite et un droit de licence gratuite pour les brevets que nous pourrions obtenir pour nos perfectionnements et innovations dans ce domaine. Le capitaine Moore était chargé de nous mettre en rapport avec les détenteurs des brevets dont Brockhouse était licencié.

Nous ne pouvions évidemment accepter ces propositions sans faire une enquête sur la validité des brevets en question et sur les applications qu'ils avaient reçues. Nous réservions notre accord jusqu'à ce que ces études fussent terminées.

Le premier contact avec Salerni eut lieu à Paris le 11 novembre 1948, au magasin des Champs-Élysées, dans un bureau de la Direction Commerciale. Je vis arriver vers moi un petit vieux très soigné et parfumé, aux yeux exorbités, dont la voix chevrotait et les mains tremblaient, avec un air de chien battu.

La conversation fut difficile, non par le fait du langage (23), car Salerni, qui avait séjourné à Paris et fait des études en Sorbonne sur les civilisations du Moyen-Orient, parlait un français parfait. Comme je lui demandais dans quelles conditions il pourrait nous faire rapidement une étude pour une transmission destinée à la Frégate, il me répondit qu'à son âge (il avait soixante-dix ans), *je ne le réduirais pas en esclavage* et qu'il n'avait qu'un dessinateur, qui avait plusieurs études en cours. Quant à lui, il ne voulait pas être exploité par Renault comme il l'avait été par les Anglais et les Américains, qui l'avaient interné dans un camp comme citoyen italien en 1940 et avaient exploité ses brevets sans lui verser de redevance pendant toute la durée des hostilités, et il rompit la conversation sur cette colère subite, me laissant perplexe.

Ce fut le capitaine Moore qui recolla la porcelaine. Il nous invita à dîner tous les deux dans une vieille auberge de Hurley (Berkshire) datant de 1135, proche du domicile de Salerni, qui habitait un vieux manoir à Maidenhead. Après s'être excusé de sa réaction, qu'il attribua à son état de santé et à sa fatigue, il fut éblouissant d'érudition. Il m'expliqua qu'il était né en 1880 en Géorgie (au Caucase) dans une famille aisée italienne de la région de Naples, qui s'était expatriée après un procès où elle avait perdu son titre nobiliaire de comte de Terramala, chevalier de l'Ordre de Malte (24). Sa famille disposait d'une importante fortune, ce qui avait permis au fils de faire des études supérieures sur les cultures grecques et phéniciennes à Athènes, Florence et Paris de 1900 à 1913 dont sept ans à Paris, où il avait en particulier suivi le cours du professeur Victor Bérard, à l'Institut français des Hautes Études, sur l'influence des Phéniciens sur Homère, cours qui l'avait vivement impressionné (25). Le dîner se passa sans que l'on abordât l'objet de notre réunion. Chaque fois que Moore essayait d'y revenir, Salerni partait sur un autre sujet : l'art italien, Florence, Venise, les fresques de la chapelle Sixtine. On le sentait heureux d'avoir trouvé en moi un auditeur sous le charme. *In fine*, je lui proposai de lui envoyer, pour faire l'étude du convertisseur de couple qui m'intéressait, un de mes plus brillants jeunes ingénieurs, Adrien Bertetto, avec tous les éléments techniques sur la Frégate et le moteur 2 litres qui devait l'équiper. Adrien Bertetto (26) qui, dans la section d'études de Marcel Guettier, était déjà au courant des différentes boîtes semi-automatiques existantes : Wilson, Cotal, Hydramatic, Power Glide, Fluid Drive, et qui parlait un excellent anglais, serait certainement pour lui

un collaborateur précieux. Il accepta sans réticence et on se sépara avant que le capitaine Moore pût aborder le problème du contrat avec Brockhouse.

Le contact avec l'ingénieur canadien Bill Duffield fut pris en août 1949 à Toronto (Ontario) à l'occasion de ma participation à la conférence des Nations Unies pour la préservation des ressources naturelles, comme membre de la délégation française, qui était présidée par Emmanuel de Martonne, géographe de réputation mondiale. Les fins de semaine me laissant un peu de temps libre, j'en profitais pour faire quelques missions pour la Régie : un voyage à Philadelphie et un à Detroit pour régler quelques questions avec la société Budd et un week-end à Toronto, pour faire connaissance avec Bill Duffield et m'entretenir avec notre distributeur au Canada sur le marché des voitures 4 CV qui s'ouvrait dans ce pays. Le rendez-vous ayant été pris avec Bill Duffield par le capitaine Moore, j'arrivai à l'aéroport de Toronto, le samedi 27 août à 10 heures par Transcanadian Air Line. M. et Mme Duffield m'attendaient. Duffield ne parlant pas français, son épouse, qui était québécoise, lui servait d'interprète.

Bill Duffield était un petit homme replet, d'un teint apoplectique, d'aspect renfrogné. Sa femme était d'abord sympathique, nettement plus ferme, et avait sur lui, visiblement, beaucoup d'autorité.

Ils m'emmenèrent, Bill au volant de sa Ford Mercury, équipée de sa transmission, visiter son bureau d'études qui était installé à son domicile, à Mimico, dans la banlieue proche de Toronto. Accueil très cordial. Amateur de whisky, il tenait à saluer mon arrivée par quelques rasades de sa marque préférée. Puis il m'expliqua le fonctionnement de son mécanisme sur plans avec beaucoup de difficultés, dues surtout à la traductrice qui avait beaucoup de peine à trouver les termes techniques français.

Après le déjeuner dans un restaurant de la région, à l'enseigne de Old Mill, il me fit essayer sa voiture sur les routes qui lui servaient de terrain d'essai dans la campagne proche : un démarrage en rampe de 21 % sur gazon et une reprise dans une rampe de 13 %. Je retrouvais avec ce véhicule les performances que j'avais constatées lors de l'essai de l'autobus de Luton. Nous allâmes ensuite visiter ensemble la Foire internationale de Toronto, qui se tenait à ce moment. La voiture 4 CV qui était vendue 1 395 \$, contre 1 350 au coupé Fiat et 1 500 pour la Ford Anglia, avait un grand succès d'affluence. Beaucoup de monde autour pour en essayer l'accès et le confort.

Après cette visite, où j'avais rencontré M. Roy, notre importateur au Canada, M. et Mme Duffield, avant de me conduire dîner au King Edward Hotel, me firent visiter leur domicile, un coquet cottage, et m'offrirent un nouveau scotch, ce qui donna l'occasion à Bill de me conter comment il avait fait fortune en vendant du whisky aux Américains du Michigan et de l'Ohio, pendant les années de la prohibition.

(23) Il parlait avec une égale facilité le sanscrit, le grec, l'italien, l'anglais et le français.

(24) En 1952, il m'informa par une lettre qu'il avait gagné son procès en Italie et, comme seul héritier, il avait retrouvé le titre de "comte de Terramala", de l'Ordre de Malte, que possédait sa famille depuis 1750. Qu'en conséquence, notre contrat serait modifié pour tenir compte de son changement de patronyme et que, désormais, son courrier devait être adressé à M. le Comte de Terramala.

(25) Il regrettrait de n'avoir pas acheté ce cours, publié par Armand Colin en 1902, sous le titre "Les Phéniciens et l'Odyssée", qui était épuisé depuis longtemps.

(26) Adrien Bertetto (ingénieur des A. et M., Aix 1944) avait été l'un de mes auditeurs à l'École supérieure du Pétrole et des Moteurs. Je l'avais engagé à sa sortie (il était le premier de sa promotion) et je l'avais affecté pour débiter dans la section d'études des voitures particulières.

Né à Windsor, la cité canadienne qui fait face à Detroit sur la rive nord de la rivière Saint-Clair, qui relie le lac Érié au lac Saint-Clair, il avait, au cours de sa jeunesse, bourlingué sur le lac par tous les temps et en toutes saisons. Il saisit l'opportunité que lui offrait le dix-huitième amendement à la Constitution en 1919, de fournir les alcools qui faisaient l'objet de la prohibition aux bootleggers de Detroit et de Cleveland. Il acheta un bateau de plaisance à moteur, y monta le moteur de Cadillac le plus puissant de l'époque, de 200 ch, puis il l'équipa pour la navigation de nuit et le transport et le transfert au large des caisses de whiskeys de toutes marques qu'il se faisait livrer par les producteurs irlandais.

Les amateurs en face ne manquaient pas. Chaque nuit, la vitesse de son bateau lui permettant d'échapper à ceux des garde-côtes les plus rapides, il livrait "payé cash" les caisses aux prix les plus élevés car il y avait surenchère entre ses clients. La plupart du temps, il les rencontrait à la limite des eaux territoriales mais, les nuits d'hiver, il prenait le risque de s'aventurer à la faveur de la brume jusqu'à la côte.

La fin de la prohibition en 1933 arrêta son "commerce" et il créa la société Windsfield à Mimico et ouvrit son bureau d'études. Prudence oblige. Il concluait cet entretien par une boutade : "C'était dommage car j'étais prêt à mettre à exécution mon projet d'installer un pipe au travers de la rivière, pour écouler ma marchandise".

Le lendemain, dimanche 28, il venait me chercher au Royal York Hotel pour, avec l'importateur Roy et Stoney's, distributeur pour l'Ontario, examiner le problème de la vente au Canada.

Puis il me fit visiter l'usine Canadian Acme Screw and Gear Ltd que présidait M. Patterson (d'origine suédoise) et dirigeait M. Davidson (d'origine écossaise), qui construisait des boîtes de vitesses, des ponts arrière et des amortisseurs pour la production Ford et Chrysler au Canada (800 unités par jour) ; Duffield en était le conseiller technique. Cette firme lui fabriquait ses prototypes.

Après le déjeuner à son domicile, où j'appréciai le talent culinaire de Mme Duffield, particulièrement après une semaine de la cuisine américaine de la "cantine" de Lake Success et de l'hôtel Barbizon de New York, nous achevâmes notre conversation sur la collaboration que nous pouvions attendre de lui. Il était très compréhensif et très confiant. Le fait que je l'invitai, ainsi que son épouse, à suivre le montage et les essais en France, les intéressait particulièrement. En même temps, je les informai qu'A. Bertetto viendrait à Mimico avec tous les éléments techniques pour faire l'étude avec lui, suivant ses directives, et cela les charmait. La présence dans ce vieux couple sans enfant d'un jeune Français cultivé présentait pour eux beaucoup d'intérêt. Il en fut ainsi décidé. On parlerait de contrat, avec eux, et Moore s'ils le désiraient, quand ils viendraient à Paris.

Ils me reconduisirent à l'aéroport, où un avion d'American Air Lines, qui décollait à 17 h 22 et, après avoir survolé à basse altitude les chutes du Niagara et fait escale à Buffalo, atterrissait à New York La Guardia à 19 h 50.

Le lendemain, à 10 heures, je présidai la séance sur la chimie du pétrole où le professeur Léon Jacque, maître de conférences à l'École polytechnique et président de l'Institut français du pétrole, présentait sa communication sur "le pétrole produit chimique".

La construction du convertisseur de couple et de la boîte qui complétait la transmission se fit sans difficulté. Aussi bien Salerni que B. Duffield se félicitaient de leur collaboration avec A. Bertetto. Quant à lui, il avait bénéficié de leur expérience de praticiens et avait perfectionné sa pratique de l'anglais.

M. et Mme Duffield firent plusieurs séjours en France au cours du montage et des essais de la transmission. Nous les hébergions à l'hôtel Napoléon, avenue de Wagram, près de l'Étoile. Pour distraire Mme Duffield pendant les absences de son époux, mes filles lui firent visiter Paris, Versailles et Saint-Germain. Ils passèrent plusieurs week-ends dans ma maison de campagne de Fleurines (Oise).

La Frégate, équipée de la transmission, présentait l'avantage pour le conducteur de pouvoir changer de vitesse quand il le jugeait nécessaire (27).

Elle fut présentée au public au Salon de Paris de 1951, sous le nom de Transfluide, et connut un succès commercial qui élargit le marché de la Frégate un peu languissant. Certains clients de l'époque m'en parlent encore aujourd'hui avec le regret qu'on en ait abandonné la production en même temps que celle de la Frégate, en 1960.

Au cours d'une de ses visites à Paris, Terramala me fit un cadeau qui lui paraissait particulièrement intéressant, *Les Phéniciens et l'Odyssee*, édition de 1902, qu'il avait trouvé chez un bouquiniste de Birmingham, sa bible de l'Antiquité grecque. Son état de santé se dégradait, il perdait souvent connaissance.

Quant à Bill Duffield, lui aussi connaissait de sérieux ennuis de santé auxquels l'excès d'usage de whisky n'était pas totalement étranger. Le capitaine Moore, rencontré au Salon de Londres en octobre 1959, m'informait que Bill avait été opéré d'un glaucome aux deux yeux et qu'il était pratiquement aveugle ; on ne pouvait plus compter sur sa collaboration. Peu de temps après, un faire-part envoyé par son épouse m'avisait de son décès. Il avait soixante-dix ans.

A. Bertetto avait la maîtrise des techniques d'automatisme des transmissions. Pour la Dauphine Automatic (type 1094) qui sortait en série en 1963, il simplifiait la construction en remplaçant le convertisseur et l'embrayage électro-magnétique par un coupleur à poudre magnétique construit par Jaeger sur licence Eaton. Cette voiture connut un gros succès : 39 509 furent fabriquées en 1963, 28 914 en 1964.

La même transmission fut montée sur la Renault 8 Automatic (type 1133) qui prit la suite de la Dauphine Automatic en 1966.

Fernand PICARD

(27) La transmission Transfluide était une solution semi-automatique plus proche de la Fluid Drive de Chrysler que de l'Hydramatic de General Motors. Le convertisseur de couple était solidaire du vilebrequin et, entre sa sortie et l'entrée de la boîte 3 vitesses, était entreposé un embrayage électromagnétique qui permettait de découpler le convertisseur pour les manœuvres de parking, de marche arrière et en montage, et ne conservait l'usage du convertisseur que pour l'utilisation en ville et sur route.

Souvenirs d'un outilleur

Fin

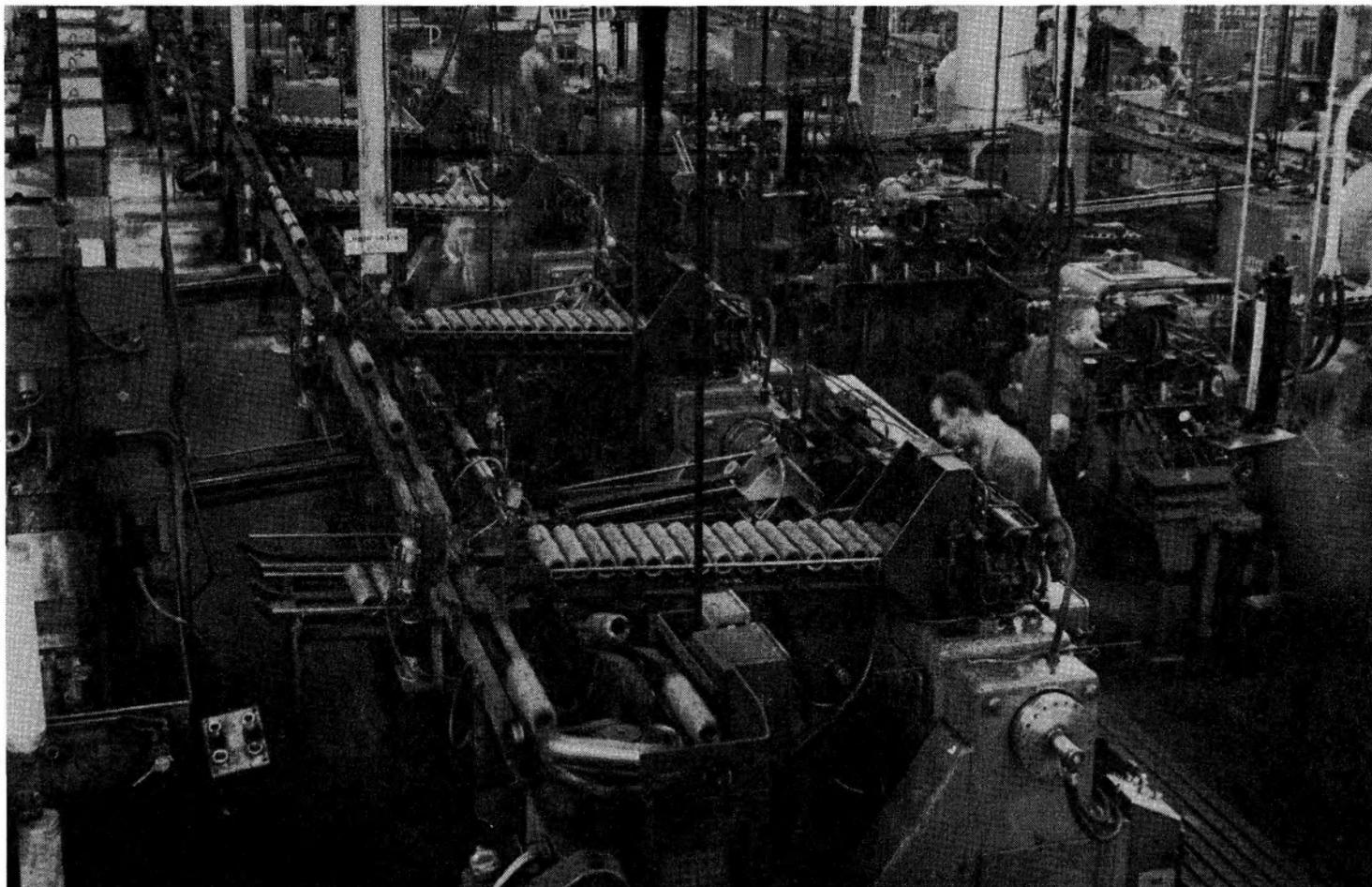
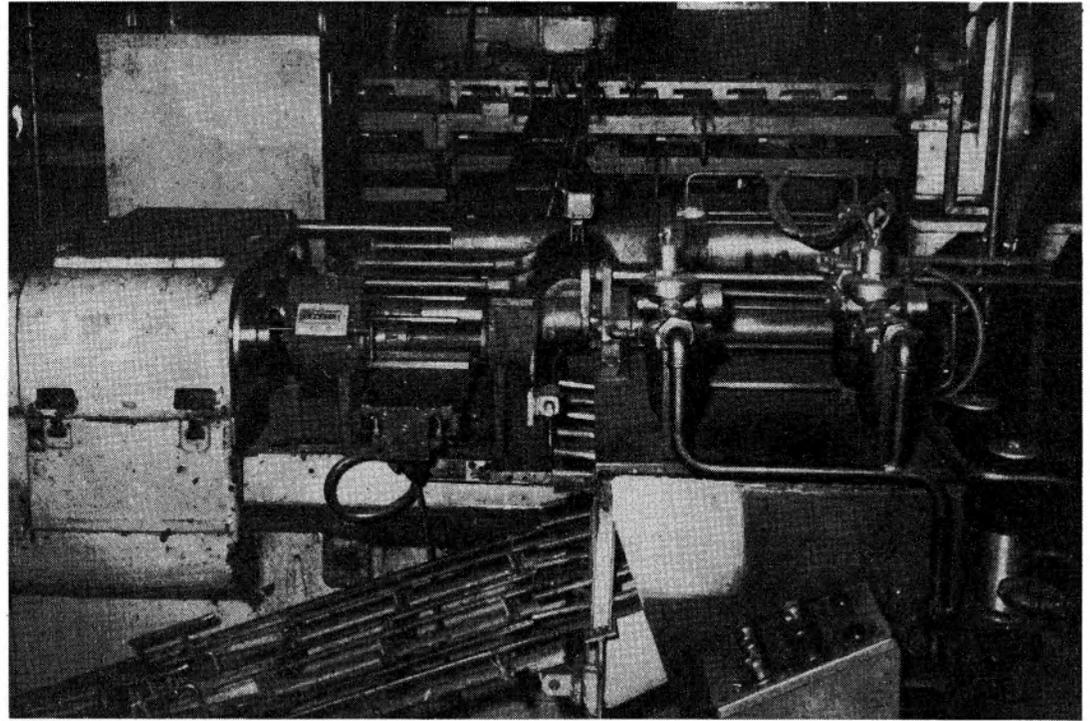


Fig. 1

Fig. 2



Chemise

L'emploi des chemises combine les avantages d'un carter en métal tendre avec ceux de fûts résistant bien à l'usure et, de plus, faciles à remplacer.

Lors du lancement de la 4 CV, les chemises furent moulées une à une avec des noyaux cuits par des courants induits dans des fragments métalliques mêlés à leur sable mais Jean Fauquembergue voulut ensuite les réaliser par centrifugation, ce qui améliorait la qualité du métal tout en procurant une économie, parce qu'il était alors plus facile d'automatiser l'opération et qu'il n'était pas nécessaire de masselotter.

Sur ses indications, Marcel Gardrat étudia un carrousel où ne subsistait plus comme rôle pour l'opérateur que de basculer la poche de métal liquide. Plus récemment, Henri Peltier a perfectionné le procédé en équilibrant les parties tournantes et en libérant totalement l'opérateur de tout ce qui n'était pas une simple surveillance.

Quatre pièces étaient moulées d'un seul bloc, et venaient de la fonderie dans des conteneurs que les chariots à fourche déposaient directement dans un distributeur faisant en même temps office de réserve, afin que l'échange d'un conteneur vide contre un plein ne crée pas de temps mort.

Du distributeur, un bloc passait directement sur une machine Wagner à scie circulaire qui le tronçonnait en unités de deux pièces immédiatement absorbées par une machine à centrer, puis sur un tour (fig. 1) qui ébauchait les cordons et la portée inférieure : le bloc était ensuite scié pour donner deux pièces indépendantes.

Le forage central s'effectuait sur une machine-transfert dont les montages portaient huit pièces, chargées à la main mais serrées à l'aide d'une visseuse pneumatique.

Cette machine, comme toutes les autres de cette sorte, était posée sur une dalle de ciment qui devait assurer la permanence de sa géométrie ; malheureusement, l'écoulement des eaux pluviales vint affouiller le sol qui est, à Billancourt, formé par les alluvions du bassin de la Seine ; le fléchissement du béton entraîna le dérèglement de la machine et il fallut faire intervenir d'urgence les maçons. Cet incident acheva de me convaincre de la nécessité d'assurer l'isostatisme des machines, et plus parti-

culièrement de celles qui exécutent des opérations de précision ; le temps m'a fait défaut pour appliquer ce principe aussi largement que je l'aurais voulu.

Jusqu'à ce point, la chemise n'avait subi que des opérations d'ébauche mettant en jeu des efforts importants ; il avait fallu la serrer vigoureusement et elle avait subi en conséquence des déformations qu'il importait de résorber dans les phases suivantes.

Les diamètres extérieurs étaient alors repris sur des tours Sundstrand équipés de mandrins expansibles ; en même temps, on réalisait la mise à longueur entre la face supérieure et le cordon situé sur l'épaule qui avait pour mission d'écraser le joint placé sous la collerette d'appui ; de la précision de cette opération dépendait l'étanchéité de la séparation entre l'eau et l'huile du moteur, et l'on comprend que le Contrôle ait été particulièrement intraitable sur ce point.

Pour l'alésage, effectué par une batterie de machines A.E.T.A. (fig. 2), les pièces étaient bloquées exactement comme sur le moteur ; ainsi, le risque d'une déformation nuisible se trouvait réduit au minimum.

La vitesse de coupe des grains en carbure de tungstène atteignait cent mètres par minute ; les fabricants d'outils en matière céramique nous promettaient le double mais, à ce moment, les plaquettes résistaient mal aux chocs et ce n'est que plus tard que l'on a réalisé ce progrès.

Pour le pierrage, nous avons étudié des machines bibroches avec expansion hydraulique des outils ; les touches de l'instrument de mesure incorporé étaient intercalées entre les pierres, ce qui était un progrès par rapport aux systèmes qui ne prenaient la cote qu'à l'entrée de la pièce ; afin de limiter la dispersion, on avait décidé de stabiliser la température du liquide d'arrosage ; il fallait aussi automatiser la manutention

sur ces machines car les pierres étaient inondées de pétrole et nous ne voulions plus soumettre les opérateurs à cette ambiance ; cependant, il ne fallait pas laisser les machines sans surveillance car le dérèglement du système de mesure aurait produit en peu de temps une grosse quantité de pièces défectueuses ; alors, le résultat des mesures faites à l'issue de l'opération par un appareil indépendant (fig. 3) était enregistré en permanence ; on pouvait donc savoir, lorsque apparaissait une pièce défectueuse, si c'était dû à une circonstance passagère, à la dérive liée à l'usure des touches de mesure, ou à une détérioration du capteur. Finalement, les machines furent jugées assez fiables pour que l'on supprime l'enregistrement.

La vérification finale, avec une jauge Étamic très sensible, classait les pièces de cinq en cinq microns ; comme la dispersion totale était inférieure à celle des machines qui tournaient les jupes de pistons, il fallait retoucher de temps en temps le réglage des machines à pierrer en fonction des catégories de pistons en attente d'appariement.

Presque toutes les machines étaient dotées d'un système de manutention automatique et reliées entre elles par un réseau de chaînes sans fin assurant le transport et l'alimentation liés à chacune des opérations.

Bien que la chemise soit en apparence très rigide, on doit noter qu'il suffit de la serrer vigoureusement entre les deux mains pour l'ovaliser de deux dixièmes de millimètre ; si, lors du contrôle, l'une d'elles dépassait la limite admise pour sa circularité, qui n'était que de quelques microns, un coup de maillet appliqué par un expert suffisait à la rendre acceptable. Qu'en restait-il lorsque la chemise atteignait ensuite sa température

de fonctionnement et qu'elle subissait les efforts appliqués par le piston et par le serrage de la culasse ? Sans doute rien de bien grave, car les incidents de fonctionnement et les grippages restaient très rares.

Bielle

Dès que l'on évoque les difficultés rencontrées dans la fabrication des vilebrequins, des arbres à cames ou des bielles, le thème de la flexibilité revient comme un leitmotiv.

Aussi loin que je me souviens, l'opération finale de la gamme d'une bielle était un redressage visant à rendre parallèles les deux alésages ; pour la vérification, on emmanchait dans le pied de bielle un mandrin long d'une vingtaine de centimètres ; en principe, il ne devait servir qu'à s'assurer de la correction de la pièce, les efforts de redressage étant appliqués à l'aide d'une clef à griffe, mais je ne jurerais pas qu'il n'a jamais été utilisé comme tourne-à-gauche par un opérateur qui ne craignait pas d'interpréter librement les consignes au profit de son propre rendement.

Or, il arrivait que des bielles soigneusement vérifiées soient, par la suite, refusées par le Contrôle pour manque de parallélisme ; on observa que ces incidents avaient surtout lieu le lundi : les pièces redressées le samedi étaient restées pendant une quarantaine d'heures empilées soigneusement, et celles du dessous avaient subi une charge de plusieurs dizaines de kilos.

Plus tard, les pièces furent placées dans des alvéoles taillées dans des plateaux de bois, ce qui n'empêchait quand même pas le métal de récupérer un peu de la déformation qui lui avait été imposée.

Encore une fois, la doctrine s'imposait d'éviter de contraindre une pièce en la tenant pour l'usiner ; il reste, malheureusement, assez d'occasions de distorsion lorsque l'on coupe des fibres sous tension sans faire disparaître en même temps celles qui exercent une force antagoniste.

En fait, bien que nousussions les difficultés qui nous attendaient, nous abordions le problème sans trop d'inquiétude. N'avions-nous pas essuyé les plâtres à l'occasion des deux versions successives des bielles de la 4 CV, et celle de la Frégate n'avait-elle pas été réalisée sans grand mal ? Alors la gamme de la Dauphine devait être un coup au but dès la première salve.

Une fois encore, la mécanique allait nous ramener à une plus saine modestie. En effet, la Frégate était équipée d'un moteur carré (85 × 88) et la bielle, en conséquence, était courte, trapue et rigide, alors que celle de la Dauphine était dans un moteur long (55 × 80) et, de ce fait, bien plus élancée. Il nous fallait refaire un apprentissage mortifiant. La sagesse grecque disait "Souviens-toi de te méfier" et cette phrase devrait être gravée sur les murs des bureaux des méthodes.

Pour créer un point de départ dans de bonnes conditions sur une pièce telle qu'un corps de bielle, la meilleure manière est de l'appuyer à la main sur un lapidaire ; nos ancêtres, les Gaulois (?), employaient la même méthode, il y a cinq mille ans, quand ils polissaient leurs haches en silex, et l'on n'a pas encore trouvé mieux ; nous autres, leurs descendants, nous avons quand même amélioré le système en lui adjoignant un moteur électrique. On n'arrête pas le progrès.

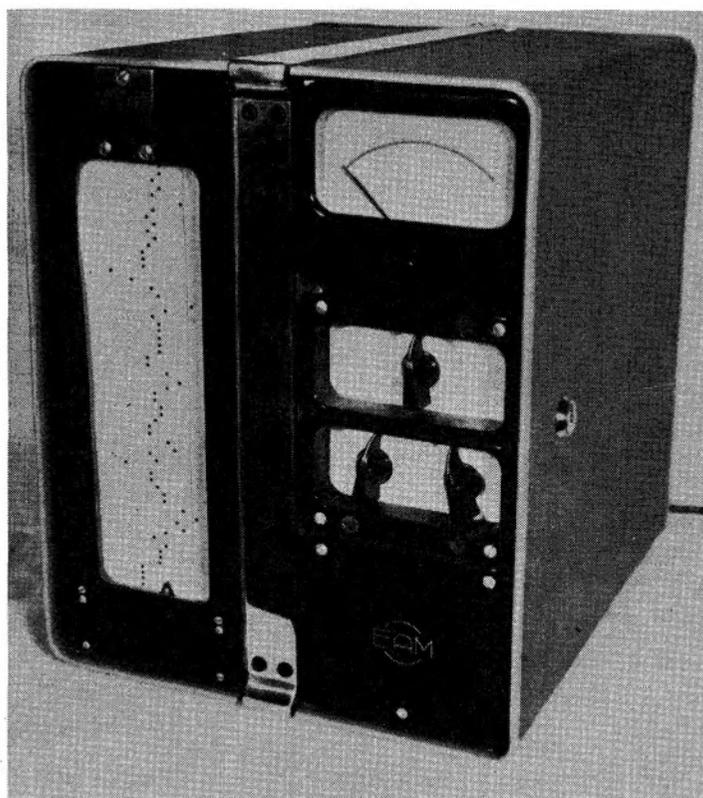


Fig. 3

Notre perplexité venait de ce qu'il aurait fallu que la tête et le pied aient eu la même épaisseur, au moins pendant la phase initiale de l'usinage. J'ai donc demandé à André Burguière l'autorisation de faire forger des pièces conformes à ce projet, en m'engageant évidemment à ramener, en fin de chaîne, le pied à l'épaisseur prescrite.

Toujours prudent, mon interlocuteur m'objecta qu'en raison de l'angle de dépouille le volume du pied allait se trouver accru ; je n'ai pas voulu marchander pour quelques grammes et je me suis engagé à détourner le pied de bielle, ce qui, en fin de compte, était à l'avantage du Bureau des Études. Cette opération s'effectuait par brochage-rabotage et, pour simplifier la confection et l'affûtage des outils, il fut convenu que le profil du pied serait un polygone et non un cercle ; les gens qui ont aperçu des facettes inattendues sur ces pièces ne se doutent pas qu'elles sont la conséquence d'un tortueux marchandage entre un Beauceron et un croisement de Morvandiau et d'Auvergnat ; je dois dire que le second partenaire de ce marché y a gagné plusieurs grammes et l'autre quelques millièmes de millimètre.

Ce point étant acquis, la première opération s'effectuait sur un lapidaire à axe vertical, la pièce étant simplement appuyée à la main.

L'usinage suivant était la rectification d'épaisseur sur un gros Blanchard à plateau magnétique tournant. M. Courtois, qui dirigeait la mise en route de la chaîne, vint me signaler que le flux de fuite du mandrin magnétique attirait le corps de la bielle et cintrait la pièce de façon perceptible ; un écran en tôle d'acier servit à canaliser les lignes de force vagabondes, et tout rentra dans l'ordre.

A cette époque, la tolérance sur l'épaisseur de la tête était serrée, car le jeu latéral entre les faces de la bielle et les joues du maneton réglait le flux d'arrosage d'huile des bas de cylindres et, par conséquent, la consommation du lubrifiant. Le Blanchard était muni d'un réglage automatique d'épaisseur qui donnait toute satisfaction.

Pour compléter le référentiel de dégauchissage, il fallait ensuite percer et aléser le pied et tailler deux encoches d'orientation dans les épaulements de la tête.

La pièce passa donc d'abord sur une machine à plateau pivotant pour subir un perçage et deux passes d'alésage ; habituellement, on centrait la pièce par rapport au profil du bossage du pied mais, comme il serait ensuite détourné, il valait bien mieux tenir compte, en longueur, de la forme de la tête : cela réduisait la dispersion de sa masse, ce qui avait de l'importance.

Ensuite, une brocheuse calibrant le trou de pied, détournait le pied et taillait les encoches.

La pièce était alors prête à passer sur une machine-transfert qui fraisait le plan de joint, ébauchait le demi-alésage, perçait, taraudait et alésait les trous de fixation du chapeau et les logements des pieds de centrage, et enfin fraisait et chanfreinait les encoches destinées à recevoir les languettes d'arrêt des coussinets élastiques. Plus tard, le plan de joint et le demi-alésage ont été brochés sur une machine à chaîne ; lorsque j'imagine le prix des broches et que je le compare à celui des outils très simples dont la machine-transfert était munie, je me demande encore ce qui a pu justifier l'achat et l'usage d'une machine coûteuse.

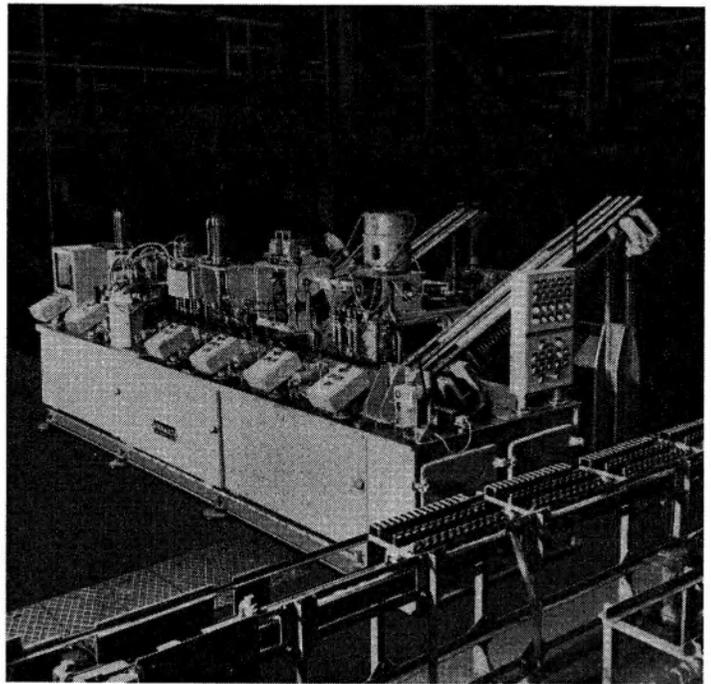


Fig. 4

L'acier des bielles est un métal à la fois dur et collant, où l'usinage laisse subsister des bavures ; on essaie de les ôter, au moins partiellement, par tonnelage, puis on améliore la planéité de la surface de joint en passant le corps et le chapeau sur une machine à roder dite Lapmaster, car le Bureau des Études était particulièrement pointilleux sur leurs conditions d'assemblage ; cette opération a disparu lorsque les exigences des Études se sont assouplies.

De son côté, le chapeau avait été broché puis, sur une machine-transfert, percé, chanfreiné, lamé et alésé avant d'être tonnelé et rodé sur Lapmaster.

L'assemblage, au début, s'est accompli à la main, et c'est plus tard que l'équipe de Marcel Vitoux s'est lancée dans la réalisation d'une machine automatique d'assemblage (fig. 4) dont la mise au point fut laborieuse.

Après assemblage, la tête était rectifiée à l'épaisseur finale, puis alésée, en deux passes, sur une machine A.E.T.A., avant sa finition par pierrage.

Lors du retour de la table porte-pièce, le grain d'alésage laisse une légère rayure sur l'usinage qu'il vient d'effectuer, et le Contrôle ne manqua pas d'affirmer son autorité en exigeant la disparition de cette marque, bien que l'on ne voie pas bien quel inconvénient elle présentait quant au fonctionnement du moteur, d'autant plus que le pierrage la ferait disparaître.

Il fallut donner satisfaction à cette demande, qui ressemblait fort à un caprice, mais nous le fîmes de bon cœur parce que l'arête du carbure de tungstène pouvait souffrir et s'émousser en gravant la rayure ; les broches furent munies d'un système qui, à l'arrêt, orientait les grains dans une position fixe, et le pont portant les broches fut monté sur des supports élastiques déformés pendant la course de retour de la table, ce qui évitait alors tout contact entre la pointe de l'outil et la pièce.

L'alésage semi-fini servait alors à centrer la pièce pour procéder au détourage de la tête et à la mise à épaisseur du pied ; c'était un travail fort simple, accompli par une machine à plateau circulaire, et qui ne semblait pas destiné à nous occasionner le moindre souci ; mais l'apparence était trompeuse.

Le pierrage qui lui faisait suite, effectué sur une machine Gehring à calibrage automatique, était légèrement ovalisé ; nous en étions très surpris car l'alésage accompli précédemment était parfaitement rond et le pierrage est une opération qui atténue les défauts plutôt qu'elle ne les amplifie.

En réalité, c'était l'opération de détourage qui occasionnait un très léger décalage entre la bielle et le chapeau, en dépit de la présence des pieds de centrage qui devaient les solidariser ; un ou deux centièmes de millimètre de jeu avaient suffi à permettre une déformation que le pierrage n'avait pu faire totalement disparaître.

Pour résoudre le problème, il suffit d'intervertir l'ordre des deux opérations précédentes.

Le pied de bielle est muni d'une bague en acier garnie de laiton qui est alésée sur une machine A.E.T.A. travaillant en va-et-vient ; l'opération doit être particulièrement soignée parce que l'axe de piston fonctionne suivant le principe du montage flottant et la tolérance était, si ma mémoire ne me trompe pas, de sept microns et demi ; de plus, les pièces étaient divisées en trois classes de deux microns et demi, ce qui laissait droit à un micron d'ovalisation ; une autre tolérance concernait l'entr'axe ; il fallait aussi que le centrage du pied soit excellent car l'épaisseur du laiton était très faible, et l'on imagine les dégâts qu'aurait causés le contact de l'outil avec l'acier de la bague.

La dernière opération d'usinage consistait à unifier le poids des têtes de bielle en plongeant plus ou moins une fraise dans une masselotte placée entre les nervures du chapeau ; l'opération ne présentait guère de difficulté mais je crois qu'elle a été ensuite remplacée par un classement des pièces selon leur poids, ce qui a réduit de quelques grammes la masse de la tête.

En dépit de toutes les précautions prises, je n'oserais jurer qu'il n'y a jamais eu de bielle nécessitant un redressage, mais je crois pouvoir dire que cette opération est demeurée exceptionnelle. Et puis, il fallait bien laisser un peu de travail à nos successeurs afin qu'ils ne risquent pas de s'ennuyer !

En relisant ces notes, je ne puis m'empêcher d'observer que l'expérience acquise en établissant, à trois reprises, la gamme d'usinage de différentes bielless ne nous avait pas permis d'imaginer, du premier coup, celle de la pièce de la Dauphine ; il me semble cependant que, pour le moteur de 950 cm³, qui était presque carré, nous avons eu bien moins de soucis.

Peut-être n'ai-je cette impression que parce que, à l'époque de son lancement, j'avais quitté l'arène pour un strapontin dans les tribunes.

Arbre à cames

La difficulté de la fabrication de l'arbre à cames réside principalement dans la flexibilité de cette pièce à la fois longue et mince.

Sa gamme d'usinage a longtemps comporté une opération de redressage, ce qui est un travail difficile puisqu'il faut dépasser la limite élastique sans atteindre la charge de rupture ; or pour la fonte, même la fonte spéciale, ces deux grandeurs sont dangereusement voisines.

L'opération exigeait une grande habitude ; elle s'effectuait sur des machines que la malice des compagnons qualifiait de "presses à redresser les verres de lampe", ce qui vaut tous les commentaires.

Et puis, la fonte est un alliage cabochard et médiocrement connu dans ses réactions ; nul ne sait comment il réagit quelques jours après avoir été déformé à froid, quand le fonctionnement du moteur lui inflige des efforts cycliques et des vibrations.

Bref, dans la liste des améliorations à rechercher, la suppression du redressage venait en bonne place. Cela signifiait qu'il faudrait procéder aux usinages sans infliger à la pièce de contrainte au moment de sa fixation, et en la soutenant pour absorber les efforts des outils coupants et des meules.

La mise à longueur, le perçage des bouts et le tournage des portées extrêmes ne présentaient pas de difficulté réelle, mais il n'en allait pas de même avec la portée centrale.

Henri Peltier dessina un tour spécialement conçu pour ce travail ; d'abord, le banc était situé au-dessus de la pièce, afin que les copeaux se dégagent librement et sans salir les glissières ; ensuite, la pointe était placée à l'arrière de la broche creuse, si bien que la portée centrale émergeait près de la face du plateau ; sur celui-ci, un petit étai était monté flottant ; après l'avoir serré sur le corps de l'arbre à cames, on le bloquait sur le plateau ; la pièce se trouvait ainsi soutenue sans subir de contrainte, et aucun redressage n'était plus porté en gamme.

Tout semblait aller pour le mieux lorsque un jour Paul Pommier, chef du département, me téléphona pour m'avertir qu'une épidémie s'était abattue sur l'atelier des arbres à cames, où des pièces fléchies apparaissaient de temps en temps, et sans raison apparente.

Gaston Jolard, chef du chronométrage, descendit sur place ; c'était un homme plein d'expérience et de bon sens, qui n'avait pas son pareil pour prendre en cas de besoin un air naïf.

Circulant dans la chaîne sans but bien apparent, il s'arrêta comme par hasard devant le tour, posa quelques questions sans grande importance et demanda finalement si l'étai était de temps en temps débloqué de sur le plateau.

— Oh ! oui, toutes les deux ou trois pièces.

Le mystère était résolu.

L'opération capitale est évidemment la rectification des cames ; elle s'accomplissait sur des machines Landis ou Norton à reproducteur.

La loi mijotée par le Bureau des Études était considérée à l'égal d'un secret d'État ; elle ne figurait pas sur les plans remis aux services de fabrication, modelage, fonderie, méthodes, outillage central, et départements de production.

Une liste de nombres représentant la levée d'un taquet pour chaque degré de rotation de l'arbre était communiquée confidentiellement au Contrôle et à l'atelier de précision chargé de

fabriquer un jeu de cames-étalons. Celui-ci servait ensuite à usiner les reproducteurs montés sur les broches porte-pièces des rectifieuses.

C'est un chef d'atelier, homme de très grande expérience, qui indiquait les minimales corrections destinées à compenser les effets de l'inertie et des efforts sur les bâtis oscillants des machines de production.

En dépit de tant de soins, il était rare que la première tentative réalise des arbres à cames tout à fait conformes aux spécifications du Bureau des Études ; il fallait alors retoucher les étalons, mais le problème était si épineux qu'il n'était pas sûr que deux essais suffisent pour obtenir satisfaction ; chaque essai demandait environ trois mois et le Bureau des Études n'entraînait en possession du deuxième modèle qu'un semestre après l'émission de sa note de spécification, aussi devait-il le plus souvent se contenter du meilleur, ou du moins mauvais, des deux reproducteurs, à moins qu'il ne prenne le risque de choisir une solution intermédiaire ; mais, comme les retouches ne dépassaient pas deux centièmes de millimètre, il était difficile de garantir les résultats, et nous avons plus d'une fois redouté d'être en train de troquer un cheval borgne contre un aveugle.

Nous ne voyions guère le moyen d'abrégier ce processus autrement qu'en grattant quelques heures ici ou là, mais sans espoir d'un progrès vraiment significatif.

Cependant, une revue américaine donna la description d'une machine japonaise à commande numérique pour rectifier des cames ; si les promesses s'avéraient, on devrait obtenir en quelques jours des arbres à cames ou des reproducteurs corrects ; évidemment, le programme de la loi de mouvement devrait tenir compte des différences existant entre la cinématique de la machine japonaise et celles des deux types de machines de production ; le problème de géométrie n'était pas très difficile à résoudre, pour peu que l'on ait gardé le souvenir de quelques propriétés des courbes conchoïdes ; de plus, il fallait tenir compte de la différence entre le mouvement d'un taquet plat et celui d'une meule ; or, les variations engendrées par l'évolution du diamètre d'une meule sont assez perceptibles pour que certaines machines portent deux reproducteurs correspondant à deux valeurs moyennes du diamètre.

La commande numérique n'était pas encore bien entrée dans les habitudes, Pierre Debos lui-même n'y croyait qu'à moitié, et le problème particulier mettait en cause des calculs inhabituels ; la direction des Méthodes mécaniques retint donc sa décision pendant plusieurs années ; lorsqu'elle se décida à passer commande, elle demanda aux Japonais de vérifier les calculs que j'avais fournis à Pierre Debos. Ils ont certainement dû croire que les cadres techniques étaient tellement chargés de travail qu'ils n'avaient pas pu trouver le temps d'effectuer eux-mêmes le contrôle des équations.

Avant de rectifier les cames, en ébauche comme en finition, il faut s'assurer de la correction des surfaces de centrage ; en effet, si les deux cônes à soixante degrés ne sont pas exactement coaxiaux, ils portent en biais sur la pointe et sur la contre-pointe, et le profil des cames s'en trouve altéré ; or les cônes peuvent être meurtris au cours d'une manutention ou désaxés par une minime flexion de la pièce ; aussi place-t-on, avant les rectifieuses, une petite machine semblable à une perceuse sensitive ; elle porte, au lieu d'un foret, une meule taillée à soixante degrés qui sert à rafraîchir les points de centre ;

de plus, la génératrice des pointes des rectifieuses est très légèrement bombée afin de mieux localiser l'appui de la pièce.

Le rappel des nombreuses précautions prises pour assurer la qualité des arbres à cames me remet en mémoire des événements curieux intervenus lors du lancement de la Frégate.

Nous avons acheté des rectifieuses chez Landis et chez Norton mais, faute de temps, nous avons demandé aux Américains de réaliser les reproducteurs ; en conséquence, on leur avait communiqué la liste de nombres définissant la loi de mouvement ; je suppose, tant ces informations étaient confidentielles, qu'elles leur avaient été remises en un lieu désert, par une nuit sans lune, de la main d'un messenger masqué, à la fois muet et aveugle.

Quelques jours avant la mise en route de la fabrication, Gaston Jolard vint me voir en proie à une émotion visible : l'un des deux fournisseurs n'avait pas utilisé la bonne loi, car il avait simplement employé le profil, composé de quatre arcs de cercle, destiné aux modéleurs.

Pendant quelques semaines, avec l'accord très réticent d'André Burguière faisant contre mauvaise fortune bon cœur, on monta quelques moteurs avec des arbres à cames dont la loi était pudiquement désignée comme "américaine". Les ensembles ainsi équipés donnaient un peu plus de puissance que les autres ; que l'on n'en déduise pas que les cames en forme d'anse de panier, pour employer l'expression classique, aient des vertus miraculeuses ; tout simplement elles correspondaient à un petit supplément de levée, mais j'espère qu'elles n'imposent pas des contraintes insupportables aux ressorts de soupapes quand les moteurs poussent une pointe de vitesse. Après trente-cinq ans, la prescription doit être acquise pour cette entorse à la bonne conduite.

Quand même, les services d'espionnage de nos concurrents ont dû se demander longtemps comment avait été calculée la loi qu'ils ont relevée sur une pièce de rechange achetée chez le premier revendeur ou concessionnaire.

Car les vertus du secret sont provisoires, quand même elles ne sont pas tout simplement illusoire. Le secret de deux est le secret de tout le monde ; le secret de trois est celui de Polichinelle.

Vilebrequin

Le vilebrequin est une pièce trop flexible pour que l'on puisse espérer accomplir les opérations d'ébauche en le tenant seulement par ses points de centre. Il était donc indispensable d'effectuer, sur la même machine, la mise à longueur, le perçage, l'alésage, le centrage et le taraudage des deux extrémités, ainsi que le fraisage de points d'appui sur les bras du palier central ; il fallait évidemment confier cette tâche à une machine du type transfert.

Cependant, il convenait d'usiner au préalable des surfaces par lesquelles les pièces reposeraient sur les montages circulant dans la machine. Il y avait une double cause à cette décision : d'abord, cela simplifierait les manutentions automatiques des pièces et aussi la réalisation de la vingtaine de montages circulant dans la machine-transfert ; la cadence prévue interdisait le chargement manuel de pièces pesant presque une dizaine de kilogrammes et, de plus, il fallait éviter toute occasion d'infliger des chocs à des surfaces de précision ; enfin, et surtout,

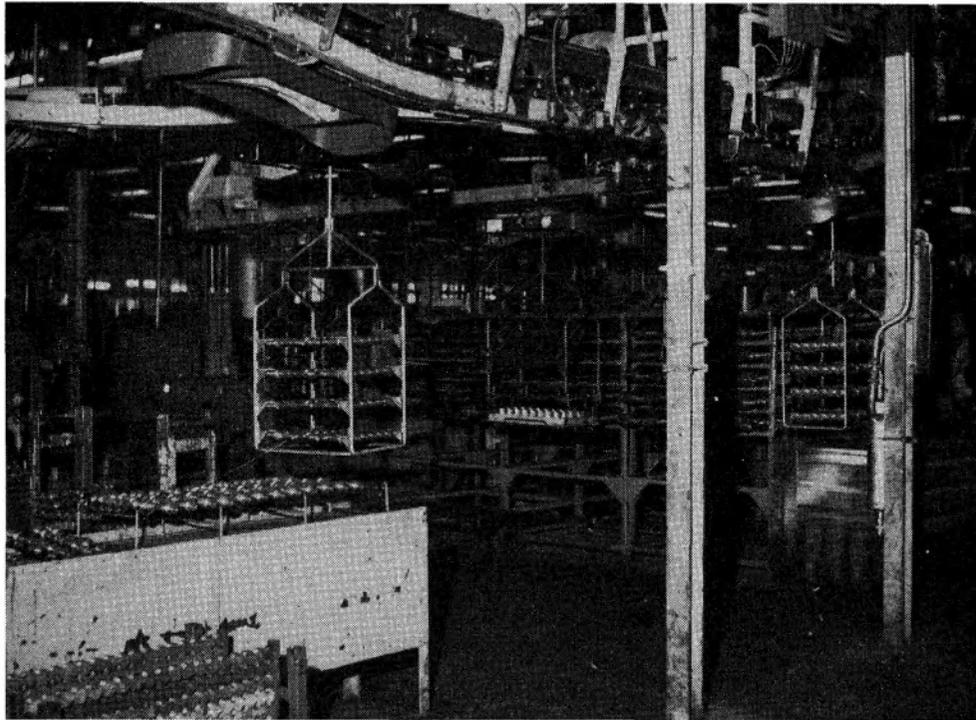


Fig. 5

c'était indispensable si nous voulions améliorer de façon significative les conditions d'exécution et les résultats des opérations d'équilibrage dynamique du vilebrequin ; cette opération s'effectue en fin de chaîne et pose un assez difficile problème qui sera évoqué de façon détaillée à la fin de ce chapitre.

De la machine-transfert, les pièces étaient acheminées automatiquement vers une batterie de machines spécialement étudiées pour le tournage de la ligne d'arbre ; le vilebrequin, évidemment, était pris entre pointes mais, de plus, il reposait sur une double lunette tournante qui l'entraînait en rotation, et dans l'épaisseur de laquelle était incorporé un système de serrage par bride actionné automatiquement, à l'arrêt, par un moteur pneumatique ; c'est l'équipe d'Ulysse Bancel qui avait réalisé cette très belle étude.

Évidemment, la mise en place et l'enlèvement de la pièce étaient exécutés par deux chariots automatiques afin d'épargner à la main-d'œuvre une fatigue excessive, ce qui avait l'avantage supplémentaire de supprimer le risque d'endommager les arêtes des outils, qui se tenaient fort près de la trajectoire de la pièce.

Pour la commande de la plongée des outils, conformément à la doctrine de Renault, nous avons adopté un système électromécanique, au lieu de l'hydraulique dont l'industrie américaine de la machine-outil faisait encore largement usage.

La maison Le Blond était la seule, à cette époque, à construire des tours capables d'usiner simultanément les manetons de deux vilebrequins ; un de ses concurrents, Wickes, avait imaginé une solution très élégante, mais qui risquait, pour des pièces aussi petites que les nôtres, d'occasionner des flexions et du broutage ; les deux techniques faisaient appel à l'hydraulique, ce qui avait, en plus des inconvénients que nous connaissons bien, celui de compliquer le réglage des outils ; il fallait, en conséquence, augmenter la surépaisseur de rectification et

le temps de cycle des rectifieuses ; les tours étudiés par Ulysse Bancel et Gaston Boulet furent donc équipés, eux aussi, d'une avance électromécanique et d'une manutention automatique des pièces, dont les visiteurs américains ont beaucoup apprécié l'ingéniosité.

Des trous de quatre millimètres relient les portées aux manetons afin d'alimenter ceux-ci en lubrifiant.

Percer un matériau coriace avec un outil fragile et en l'attaquant sous un angle de quarante-cinq degrés et en débouchant de même exigeait, au dire des experts, "une main de sage-femme et une oreille de violoniste" car il fallait guetter en permanence le grincement annonciateur de l'imminence de la destruction du foret.

Automatiser un tel travail était un peu une aventure, mais qui nous laissait quand même une position de repli ; on construisit donc une machine à plateau circulaire entièrement automatique (fig. 5) ; par prudence, on lui affecta d'abord un surveillant pour écouter les appels de détresse d'un outil à l'agonie puis, au bout de quelque temps, la machine fonctionna seule car l'opérateur n'avait pratiquement jamais eu à intervenir, sauf pour changer les outils à intervalles réguliers.

On trouve, derrière le plateau du vilebrequin, une turbine qui aspire les fumées d'huile, et qui les empêche d'aller graisser l'embrayage ; à l'origine, c'était un filetage au pas de cinq millimètres, dont la section était un triangle rectangle ; il était fraisé sur une machine spéciale Pratt et Whitney ; le temps de cycle atteignait deux minutes ; Pierre Debos pensa qu'un moletage fin orienté à quarante-cinq degrés devrait donner le même résultat ; un peu surpris par une conception inattendue dont aucun de nos concurrents ne faisait usage, André Burguière, après des expériences soignées, donna finalement son accord ; la machine Pratt et Whitney fut remplacée par une moleteuse Escoffier dont le temps de cycle ne dépassait pas quinze secondes.

Pour rectifier d'un seul coup la ligne des portées, avec l'axe du pignon de distribution, on utilisa d'énormes machines Cincinnati dont la broche, prise entre deux paliers, portait six meules de trente-six pouces ; afin d'éviter les concentrations de contraintes, un congé de trois millimètres raccordait les surfaces cylindriques des portées et des manetons avec leurs faces latérales ; les fabricants avaient inventé les porte-diamants les plus ingénieux pour donner aux angles des meules la forme convenable, mais la géométrie et la cinématique ont leurs limites, et il faut bien reconnaître qu'il subsistait toujours un petit défaut, aussi... aussi chaque rectifieur avait-il dans sa poche un fragment de meule ; c'est à main levée que l'opération de rayonnage était achevée ; et l'on fermait les yeux sur cette entorse à la rigueur d'une technique dont l'homme surpassait la précision.

La méthode ne disparut que le jour où le Laboratoire fit créer des gorges de détente durcies par écrouissage à l'aide de billes ou de molettes spéciales.

A première vue, il semble bien que le choix du sens de rotation de la meule par rapport à la pièce n'a aucune importance, mais les métallurgistes découvrirent que ce n'était pas le cas ; en effet, la fonte du vilebrequin contient de minuscules inclusions de graphite sphéroïdal ; l'échauffement produit par les grains abrasifs de la meule fait adhérer un peu de métal au bord des cavités, qui se recouvrent d'une très mince pellicule ; c'est un phénomène analogue, à toute petite échelle, à celui de la bavure adhérente qui se produit lorsque l'on coupe de l'acier à grande vitesse avec un outil en carbure de tungstène ou en céramique ; si le frottement du coussinet a tendance à coucher la bavure, rien de fâcheux ne se produit mais si, au contraire, elle se soulève, cela augmente le frottement sur le régule et, par conséquent, son usure ; c'est pourquoi il n'est pas indifférent d'orienter le plateau du vilebrequin vers la poupée ou vers la contrepointe. Dans notre métier, il n'y a pas de petit détail !

A la rectification des portées succédaient le perçage, l'alésage et le taraudage des trous de fixation du volant et de son pignon d'entraînement, ainsi que le fraisage du logement de la clavette Woodruff du pignon de distribution ; ce travail fut confié à une machine-transfert dont le fonctionnement ne connut guère de difficultés.

Au contraire, la rectification des manetons est une opération pleine de pièges ; il est impossible de matérialiser la ligne des centres autour de laquelle doit tourner la pièce ; en conséquence, les machines sont munies de deux poupées dont chacune porte un bloc destiné à recevoir la portée avant ou arrière du vilebrequin ; il faut évidemment entraîner les deux poupées avec un synchronisme rigoureux, tout décalage amenant une torsion de la pièce qui l'éloigne ou la rapproche de la meule ; or, si la tolérance sur la cote nominale dépasse la dizaine de micromètres, l'ovalité ne doit pas en atteindre le tiers et cela situe bien la difficulté.

Les deux poupées étaient donc entraînées par des chaînes de grande qualité, à denture ou à rouleaux, et dont le brin mou était tendu en permanence ; les pignons d'attaque étaient portés par un axe creux, lui-même entraîné par son centre afin d'égaliser les angles de torsion des deux moitiés de l'arbre ; si l'on voulait aller plus loin dans la recherche de la précision, on pourrait imaginer de munir chaque broche d'un capteur d'angle et d'agir sur les tendeurs des chaînes en fonction du signal d'erreur mesuré.

Au cours de l'inspection finale, le Contrôle rejetait de temps en temps des pièces dont l'ovalité des manetons dépassait la limite ; c'était un phénomène qui apparaissait subitement et disparaissait de même ; impossible de trouver une rectifieuse visiblement fautive, et les plus fins limiers, Decluy, Boucher, Bazin, Mairesse, étaient prêts à déclarer forfait lorsque l'on observa que le défaut survenait par temps froid lorsque l'on ouvrait les grandes portes pour laisser entrer les camions ; les bâtis se comportaient comme un bilame, ce qui entraînait un défaut temporaire. C'est un détail, si l'on ose ainsi dire, dont il y a lieu de tenir compte dans l'implantation d'un atelier.

Les rectifieuses étant d'origine américaine, la plongée des meules était évidemment à commande hydraulique ; l'opérateur réglait l'avance à l'aide d'un pointeau et la bloquait quand la cote était près d'être atteinte, laissant l'élasticité de la pièce rattraper les tout derniers centièmes de millimètre et pour arriver à l'extinction de l'étincelle ; cependant, les segments d'un piston ne sont jamais totalement étanches et, celui-ci n'ayant pas de contreteige, il se produisait une dérive très lente mais néanmoins perceptible ; l'adaptation d'une commande électromécanique a fait disparaître ce défaut.

Afin de parfaire l'état de surface des parties rectifiées, on employait une machine Norton à rubans chargés d'abrasif très fin, et dont le cycle ne dépassait pas une vingtaine de secondes.

L'équilibrage était, avant le contrôle final, la dernière opération importante, et l'expression anglaise "last but not least" s'y appliquait parfaitement bien.

Un bon équilibrage est une condition indispensable si l'on veut qu'un moteur n'émette pas de vibrations, à la fois désagréables pour les passagers et néfastes à la longévité de la mécanique ; le vilebrequin n'est pas seul en cause : on équilibre aussi le volant, l'embrayage et parfois aussi le ventilateur ; les bielles et les pistons d'un même embiellage ont la même masse à deux ou trois grammes près : on voit que le problème n'est pas à prendre à la légère.

En quoi consiste l'équilibrage d'un vilebrequin ? Dans le premier chapitre de l'histoire de la Dauphine, j'ai rappelé que le problème, au moins, s'énonçait sans difficulté : c'est faire coïncider un des trois axes principaux de son ellipsoïde central d'inertie avec son axe de rotation. Que l'on me pardonne ce jargon de technicien.

Ayant mesuré le déséquilibre d'une pièce en rotation rapide, il faut changer la répartition des masses en soudant des masselottes ou, au contraire, en enlevant par perçage ou fraisage de la matière aux endroits voulus.

En 1956, un opérateur mesurait le balourd, c'est le mot utilisé par les techniciens, à l'aide d'une machine Gisholt, il indiquait à la craie sur les contrepoids la profondeur et l'emplacement des trous à percer, puis il transmettait la pièce à un perceur qui exécutait le travail indiqué et renvoyait la pièce au poste de mesure ; le but étant rarement atteint au premier essai, le cycle recommençait jusqu'à obtention du résultat, mais le jugement de l'opérateur était parfois teinté d'un peu d'optimisme et l'atelier de montage faisait alors des découvertes désagréables qui l'obligeaient à procéder à un démontage du moteur mal équilibré.

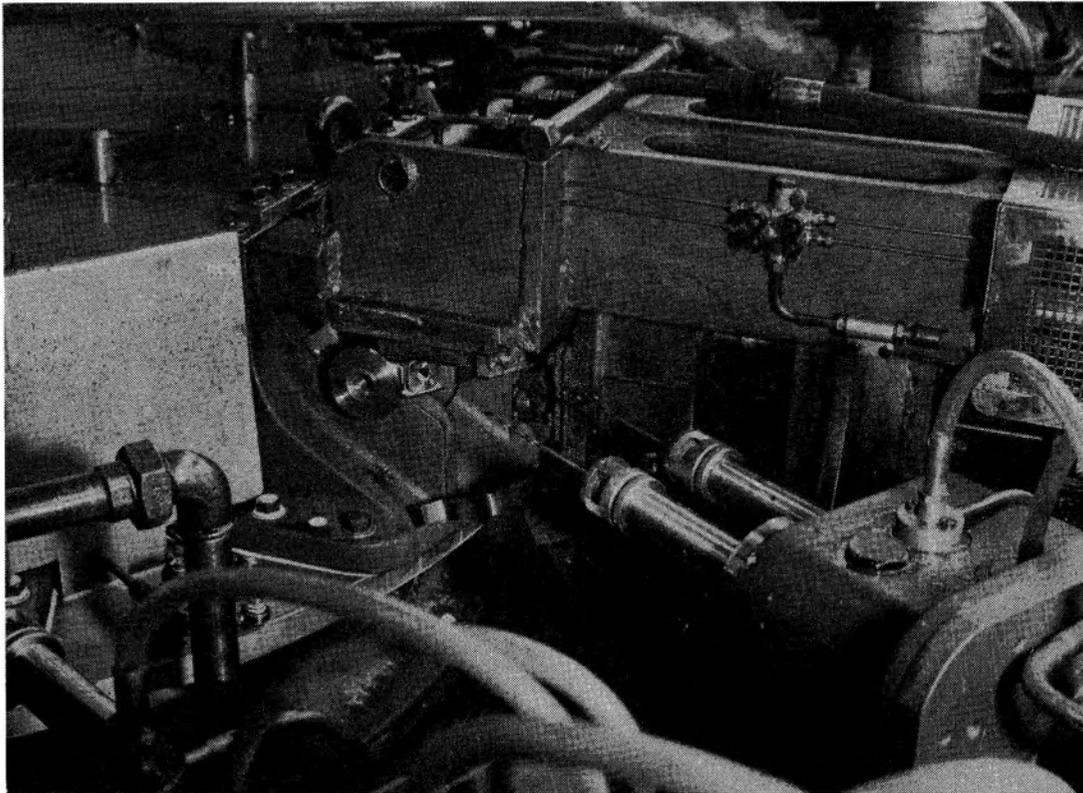


Fig. 6

L'étude fut confiée à François Pruvot, avec la collaboration du Service Électrique.

L'engagement de ce travail avait été précédé d'une enquête sérieuse, conduite par René Boucher, aidé par MM. Courtois et Barré ; il fallait trouver quelle serait la dispersion du balourd en phase finale si l'on procédait à quelques améliorations de détail qui ne semblaient nullement irréalisables.

On avait donc choisi une vingtaine de pièces, tirées des mêmes plaques-modèles, que l'on avait peintes de couleur rouge vif afin de les suivre facilement dans leur parcours en chaîne ; elles furent usinées dans des conditions aussi identiques que possible : même montage sur la

Il faut ajouter que si par malchance la masse à réduire n'est pas orientée dans l'angle embrassé par les contrepoids extrêmes, qui est voisin d'un droit, il faut procéder à des calculs un peu compliqués pour décomposer des vecteurs de forces en plusieurs autres afin de répartir les enlèvements de matière entre divers contrepoids ; alors, plutôt que de se livrer à des calculs quelque peu difficiles, l'opérateur perceait, au juger, des trous destinés à ramener le balourd dans la direction des contrepoids extrêmes, après quoi le processus classique reprenait son cours.

L'atelier essayait d'éviter cette pratique, dont le moindre inconvénient était d'allonger le temps consacré à ce travail ; de son côté, le Bureau des Études la désapprouvait car la masse des contrepoids était, d'abord, destinée à compenser en partie les efforts cycliques dus à la masse de l'embellage.

Décaler systématiquement l'axe des portées remédiait partiellement au premier défaut et accentuait au contraire le second : le Bureau des Études souhaitait limiter le nombre des perçages, ce qui accroissait la proportion des rebuts.

Il restait donc un progrès certain à effectuer, et la commande numérique pouvait y concourir. D'ailleurs, certains constructeurs avaient déjà réalisé des machines automatiques, mais leur principe me semblait présenter un défaut évident : d'abord, la pièce passait alternativement au poste de mesure puis au perçage ; la moitié de la machine était donc inoccupée en permanence ; de plus, chacun des trous était percé séparément, la pièce subissant entre-temps la translation et la rotation nécessaires.

Pour améliorer le rendement, la solution évidente était de construire une machine-transfert (fig. 6), le balourd étant décomposé selon quatre directions fixes, et la profondeur de l'attaque calculée par un ordinateur.

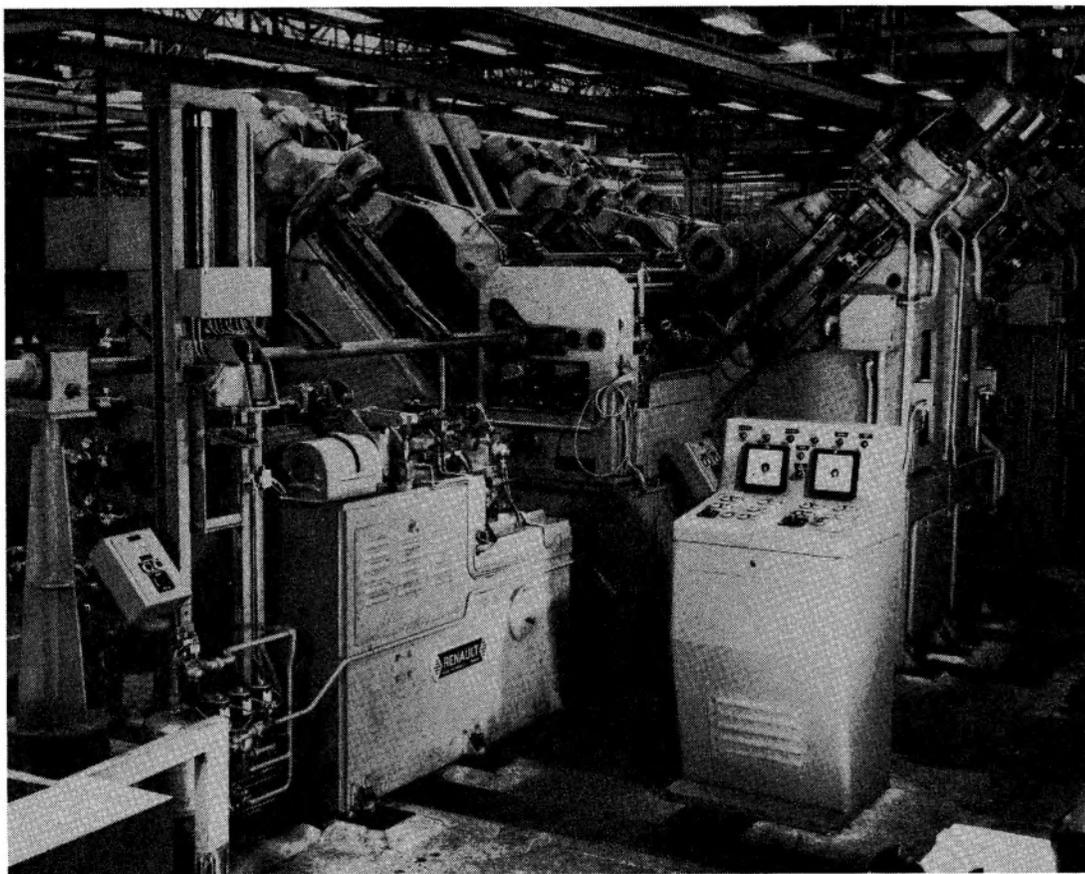
machine-transfert, même poste sur toutes les autres machines, etc. ; après chaque opération, on mesurait leur balourd, en intensité comme en orientation, sur une machine Trebel équipée d'un cadre spécial ; ainsi, d'opération en opération, on connaissait la valeur moyenne et la dispersion du balourd de la série des vingt pièces ; il faut observer que certains usinages, tels que le perçage du maneton servant de coulée, le fraisage du logement de clavette ou le filetage de la turbine étaient asymétriques et introduisaient par conséquent une variation systématique du balourd.

En examinant les deux douzaines de diagrammes polaires récapitulant les résultats de toutes ces expériences, on voyait clairement qu'il était possible de réaliser l'équilibrage en une seule opération, avec un balourd moyen nul au départ à condition de prendre quelques précautions préliminaires :

- unifier les dimensions des plaques-modèles,
- livrer les pièces par lots issus des mêmes plaques,
- unifier les cotes des points d'appui des pièces sur les différents montages de la machine-transfert,
- usiner une dizaine de pièces avant d'engager un nouveau lot dans la chaîne, mesurer leur balourd avant équilibrage et régler en conséquence les points de touche des machines de détourage.

Pendant que l'étude de la machine suivait son cours, j'appris par hasard que la Direction des Méthodes, dont je n'avais plus à m'occuper, avait commandé plusieurs machines Schenck destinées à usiner des points de départ sur les pièces brutes d'après leur axe central d'inertie.

Fig. 7



Tout en reconnaissant que ce devait être un assez joli tour de force technique, l'initiative me parut médiocrement judicieuse : d'abord, le système ne pouvait manquer de tenir compte de la masse de toute la matière qui allait disparaître au cours de l'usinage, et ensuite parce que cela ne nous dispenserait nullement de procéder à un équilibrage final ; il me semblait à la fois plus simple et plus logique de tenir compte surtout de la forme des contre-poids, qui étaient destinés à rester bruts, et dont la masse était la plus éloignée de l'axe de rotation.

Pierre Debos voulut bien admettre mon raisonnement et suspendre la signature de la commande.

Évidemment, le vendeur avait fort adroitement joué d'un argument de poids, et percutant entre tous : les Américains avaient commandé plusieurs machines !

Il avait d'ailleurs, très correctement, proposé de préparer une vingtaine de pièces selon sa méthode ; terminées à Billancourt, elles montrèrent que le balourd final ne s'était pas suffisamment réduit pour que l'opération soit rentable, et la commande fut simplement annulée.

Peu de temps après, je reçus la visite du vendeur, bien navré d'avoir perdu une affaire doublement intéressante, d'abord parce qu'il y avait bien une demi-douzaine de machines à placer et aussi à cause de la référence qu'elle constituerait pour lui. Très franchement, je lui montrai tout le dossier de la recherche. Il admit que j'avais raison, mais il me demanda de ne pas communiquer ces renseignements à mes collègues des autres entreprises auprès desquels il voulait quand même tenter sa chance ; je le lui promis de bon cœur, car c'était un homme fort sympathique.

En visitant d'autres usines en Europe, j'ai pu vérifier qu'il avait trouvé des clients moins coriaces qu'à Billancourt ; comme il s'agissait, de plus, de pièces forgées sur les bras desquelles on enlevait bien plus de matière que sur les nôtres, qui étaient moulées, je me demande encore comment on a pu justifier à posteriori la rentabilité de l'acquisition.

Ainsi qu'elle l'avait fait déjà, la direction des Fabrications fit effectuer une enquête sur les résultats obtenus par la machine ; je pense que c'est par délicatesse, et pour éviter de me faire de la peine, que l'on ne m'avertit pas de l'engagement de l'étude, ni de ses conclusions.

Le rapport, établi par un homme que j'avais aidé dans les débuts de sa carrière, était assez défavorable et c'est Maurice Georges, du Service Électrique, qui se chargea de débusquer les erreurs, sûrement involontaires, dont il était farci ; pour ne citer que celle-là, on avait omis de signaler que, depuis la mise en service de la machine, on n'avait plus jamais eu à démonter un moteur pour défaut d'équilibrage, ce qui se produisait auparavant plusieurs fois par jour ; évidemment, le bénéfice ne figurait pas dans le bilan de l'atelier d'usinage, mais dans celui de la chaîne de montage et d'essai. La Comptabilité ne saurait penser à tout !

On peut croire quand même que la machine n'était pas si mal ficelée que ça puisque les Ateliers de Castres, après lui avoir encore apporté quelques retouches, en ont vendu une bonne quantité à travers l'Europe.

En forme de conclusion

L'évocation des travaux accomplis pour lancer la fabrication de la Dauphine, ou plutôt l'augmentation de la cadence de production d'un mécanisme qui n'avait pas subi de modification radicale, m'a donné l'occasion de me remémorer les difficultés rencontrées dans la réalisation de pièces telles que le carter-cylindres, la culasse, la pompe à huile, les collecteurs, le vilebrequin, l'arbre à cames, la bielle et la chemise.

Excepté les collecteurs, tous ces objets sont assortis de sévères exigences, et souffrent d'être déformables sous des efforts modérés ; c'est pourquoi, plus que beaucoup d'autres, ils m'ont laissé le souvenir d'obstacles passablement difficiles à franchir.

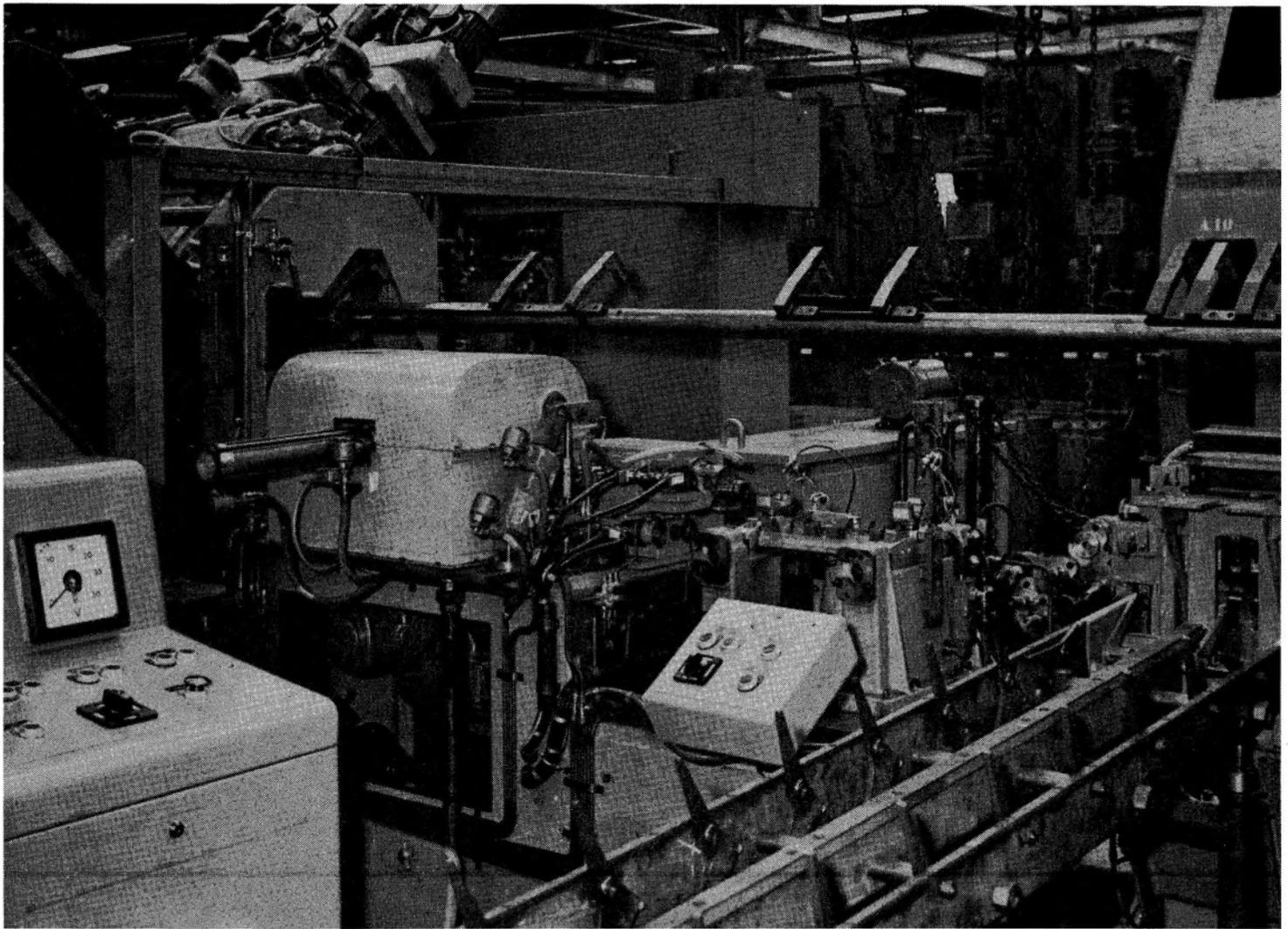


Fig. 8

De ce recueil de souvenirs, dont certains sont le rappel d'erreurs ou d'échecs, je n'ai pas essayé de faire un cours de technologie à l'usage des spécialistes des services de méthodes ou de fabrication. De toute façon, ce n'est pas en une centaine de pages que l'on résumerait les enseignements recueillis au cours de plus de quarante ans d'exercice ininterrompu, sauf par la guerre, d'une profession passionnante.

La rédaction de ce texte m'a rappelé aussi les moments d'angoisse et de désarroi qui précèdent souvent l'instant où la solution apparaît enfin. Peut-être ne l'ai-je écrit que pour le plaisir, teinté de nostalgie, d'évoquer, sans pouvoir les nommer tous, ceux qui formaient une équipe de gens compétents, travailleurs et audacieux, à qui la Régie doit beaucoup.

N'est-ce pas aussi la manifestation du besoin que l'on ressent de se survivre en léguant un peu du savoir acquis à grand-peine ? Parmi les détails techniques ainsi évoqués, certains rendront-ils réellement service à quelque spécialiste en détresse ? Je ne saurais m'en flatter car l'expérience, dit-on, est comme un peigne dont on fait cadeau à un chauve.

Lorsque l'on disposera des systèmes experts et des intelligences artificielles que l'on nous promet, Pics de la Mirandole en silicium ou en arséniure de gallium, quelques centimètres carrés de cristaux contiendront la solution de tous les problèmes.

Mais qui alimentera les mémoires et fournira la matière première aux compilateurs de systèmes experts ?

Pierre BÉZIER

LA CULTURE EN FORME DE LOSANGE



Les fêtes et les spectacles organisés par l'association "Loisirs et Culture" du Comité d'établissement de l'usine Renault de Billancourt (1948-1960)

L'usine, avec le jardinier, constitue une des images-blasons des représentations de la banlieue, et son rôle, comme celui de ses ouvriers, a toujours été important dans l'histoire des fêtes et des spectacles qui se sont déroulés à la périphérie des métropoles. Au cours des quarante dernières années, le budget culturel des comités d'établissement dont les entreprises n'avaient pas essaimé hors de la région parisienne pouvait rivaliser avec celui des collectivités locales où les entreprises étaient implantées. On connaît encore leur réputation en matière de promotion d'artistes et de spectacles (1).

Il a été possible d'avoir accès aux archives de l'association "Loisirs et Culture" du comité d'établissement du Centre industriel de Billancourt des usines Renault, grâce à la générosité du secrétaire du comité d'établissement, de la secrétaire de l'association, et à celle de Jean-Pierre Urvoy, de Pierre Virolle, de Jean Doutré et de René Lajarrige, anciens présidents et élus au conseil d'administration de l'association.

Nous voudrions tenter de rendre compte de la politique des fêtes et des spectacles de cette association, qui eut valeur d'exemple, à l'intérieur du mouvement ouvrier et au-delà de celui-ci. L'étude sera cependant limitée à la période 1948-1960.

Les paternalismes industriels, avec la santé et la moralité des ouvriers, ont toujours inscrit les loisirs de ceux-ci au chapitre de leurs préoccupations et de leurs œuvres sociales. Louis Renault n'a pas fait exception. Gilbert Hatry (2) indique, parmi la création d'autres "œuvres" pendant la première guerre mondiale, celle du Club olympique des usines Renault en septembre 1917 (le C.O.B. aujourd'hui), celle en 1918 d'une société musicale, la mise en place de conférences "sociales et littéraires", salle du Point-du-Jour, dont la fréquence paraît avoir été irrégulière et les sujets disparates : de "l'effort américain pendant la Guerre" (26 décembre 1918) à la "consommation de l'alcool" (août 1919) en passant par "deux commentaires de l'œuvre de Courteline" (avril 1919). Étudiant les années trente, l'auteur signale "une vie associative stagnante" (3) bien qu'il mentionne un "groupement artistique" de 240 membres et en 1935, avec 145 membres, la reconstitution de l'Harmonie. Bien que les documents mentionnés n'en fassent pas état, on peut penser qu'à l'intérieur de l'usine, ou dans une salle des fêtes, un gymnase ou une clairière voisine, ces groupes aient mis en place des concerts, des représentations, des fêtes, qui ont contribué à l'animation des dimanches d'été de Boulogne, de Meudon ou de Sèvres. Fêtes dociles auxquelles se sont opposés les parodies carnavalesques et les défilés allégoriques de 1936 décrits par Sylvie Schweitzer et Jean-Paul Depretto (4).

(1) Ainsi en 1984 le budget du comité d'établissement des usines de Saint-Cloud des Avions Marcel-Dassault-Bréguet-Aviation accordait-il à l'action culturelle dans les meilleures années jusqu'à 8% des 3 milliards de son budget total.

(2) Gilbert Hatry : *Louis Renault, patron absolu*, Paris, Éd. Lafourcade, 1981, p. 76 et suivantes.

(3) Gilbert Hatry, ouvrage cité, p. 281 et suivantes.

(4) Jean-Paul Depretto, Sylvie V. Schweitzer : *Le communisme à l'usine. Vie ouvrière et mouvement ouvrier chez Renault. 1920-1939*. Paris, Centre de recherches d'histoire des mouvements sociaux et du syndicalisme, E.D.I.R.E.S., 1984.

Mises en place pour des objectifs sociopolitiques antagonistes, ces pratiques d'animation culturelle faisaient au total la preuve de l'aptitude de l'usine, en tant que structure économique et administrative, à prendre l'initiative de telles pratiques, comme celle de l'aptitude de ses ouvriers à en apprécier la qualité et même à en être les acteurs.

C'est de cette certitude et de cette sorte d'univers de besoins que devront tenir compte à partir de la nationalisation les services du comité d'entreprise nouvellement installé. Pour les satisfaire et les développer, choisir ou en orienter le sens dans le cadre d'une politique culturelle de la classe ouvrière.

Le mémoire de maîtrise de Anne-Sophie Perriaux (5) décrit et analyse les affrontements entre les organisations syndicales et la direction de la Régie de janvier 1945 à 1952. Ce sont ces conflits et les difficultés de faire respecter les attributions dévolues aux comités d'entreprise par les dispositions légales de 1946 qui ont amené les membres élus du comité d'établissement de Renault Billancourt, où, est-il besoin de le rappeler, la C.G.T. était majoritaire, à constituer au sein du C.E. une association loi de 1901 "Loisirs et Culture" dont le titre décrit les attributions. Dans une lettre au ministre de la Culture du gouvernement socialiste du dernier septennat, Pierre Virolle, ancien élu de la commission culturelle, écrit : "Dès l'application des décrets de 1945 créant les comités d'entreprise, les élus du personnel de la grande entreprise... prenaient en main la gestion des activités sociales et leur animation."

L'intense volonté de réussir et l'enthousiasme qui caractérisait cette période exaltante allaient permettre la création d'activités culturelles et socioculturelles très diverses, jamais réalisées auparavant sur les lieux proches du travail, et qui, plus tard, grâce aux luttes qui suivirent, ont pénétré dans l'entreprise même.

La loi permettait aux travailleurs, dans le cadre des comités d'entreprise, la mise en place de commissions sociales paritaires pour proposer et contrôler les moyens mis en œuvre. Très vite apparurent les limites imposées à la représentation et à la participation quantitatives du personnel à ces instances. Il fut décidé la création d'une association culturelle régie par la loi de 1901. "Cette forme d'organisme permettait une plus large participation et un pouvoir de choix et de décision en accord avec les adhérents... L'association dite "Loisirs et Culture" vit le jour en 1948. Elle fut reconnue d'utilité publique par le ministère de l'Éducation nationale" (6).

Quelques lignes plus loin, en faisant après trente-cinq ans d'activité un bilan, l'auteur tente une synthèse des objectifs de l'association :

" - Recherche constante de nouveaux adhérents actifs, sur les lieux de travail, en liaison permanente avec le collectif dirigeant de l'association.

- La prospection aux fins de contacts et de dialogues entre les créateurs, artistes, scientifiques, etc., et les travailleurs, fait partie de l'action menée.

- La proposition d'activités diverses, non restrictives, incluant à la fois des pratiques d'initiation et celle d'une recherche plus exigeante, est faite par les sections de discipline variées...(7)"

En résumé, la vocation de "Loisirs et Culture" est d'agir avec ses adhérents en considérant la cohabitation du travail, des loisirs et des sports, des activités culturelles en général comme éléments constitutifs de la vie humaine.

Cette action comprend des étapes dont certaines déjà franchies ont marqué l'existence de "Loisirs et Culture" d'une manière positive. Exemple : la pénétration des activités dans l'usine, sur les lieux du travail, n'entravant en rien celui-ci. Cette initiative s'est heurtée aux obstacles multipliés par la direction de l'entreprise.

Contournant ainsi l'exercice d'un contrôle par la direction de l'entreprise et les tentatives d'éviction progressive des représentants du personnel, la constitution d'une association financée à la fois par des subventions du C.E. (8 à 10 % du budget global) et par les cotisations de ses membres (8) devait permettre alors le développement d'un programme culturel "de combat", revendiquant pour les ouvriers le droit d'accéder aux expressions les plus élevées et les plus renommées de l'activité culturelle, comme le droit de manifester leurs intérêts sur les lieux mêmes de la production industrielle : antennes de la bibliothèque sur les chaînes, bibliobus, permanences du C.E. à l'intérieur de l'usine. Mais, pour être apposées dans les ateliers, les affiches de "Loisirs et Culture" n'en devaient pas moins être soumises au "visa de la direction", les documents de l'époque en portent la trace.

L'association elle-même est gérée par un conseil d'administration de 5 membres élus par les adhérents en assemblée générale, et de 7 membres désignés par le comité d'établissement (situation 1949) parmi lesquels se trouvent nécessairement 1 ou 2 membres de la commission culturelle du C.E. Quotidiennement, le fonctionnement des sections de l'association est assuré par un administrateur employé par le C.E. mais nommé par le conseil d'administration de "Loisirs et Culture", choisi soit parmi le personnel du C.E., soit parmi les adhérents de "Loisirs et Culture" dans l'usine. Il est assisté selon les périodes d'une ou de plusieurs secrétaires et dans ces dernières années d'un animateur. Il revient encore, et dans ces premières années d'activité que nous étudions, il est d'abord revenu à "Loisirs et Culture" d'assumer la gestion de la bibliothèque qui compte plus de 50 000 volumes et qui a accueilli plus de 500 personnes par jour.

En 1955, le projet de budget, pour 7 000 adhérents, détaille une subvention de 24 035 736 F, et pour les activités permanentes mentionne les postes, outre celui de l'administrateur, d'un démarcheur-chauffeur et de deux employées administratives. La bibliothèque, elle, emploie 6 personnes.

Tel est le cadre institutionnel qui sous-tend l'organisation des fêtes et des spectacles dans l'usine ou pour les travailleurs de l'usine. Il faut souligner sa stabilité depuis les origines puisque, depuis 1948, on ne compte que 4 présidents de l'association et guère plus d'administrateurs, à peine un tous les dix ans.

(5) Anne-Sophie Perriaux : *La création du comité d'établissement de Renault-Billancourt, 1945-1952*. Mémoire de maîtrise sous la direction d'Antoine Prost, 1982-1983.

(6) "Loisirs et Culture", Rapport à Monsieur le ministre de la Culture. Multigraphié, Boulogne-Billancourt, février 1983, p. 7.

(7) "Loisirs et Culture" - Rapport à Monsieur le ministre de la Culture, *op. cit.*, p. 8.

(8) La cotisation à l'association "Loisirs et Culture" est volontairement peu élevée : 1949 : 20 F mensuels, 1950 : 50 F annuels. Elle ouvre droit à une participation de l'ensemble de la famille de l'adhérent aux activités de l'association. Il n'y a pas ici de solution de continuité entre la vie au travail et la vie hors travail des individus.

Dix ans de spectacle de la culture

Il existe à la Régie Renault de Boulogne-Billancourt une sorte de génie pour organiser le spectacle du quotidien et de l'exceptionnel, des heurs et des malheurs, pour les autres et pour soi-même. Le gigantisme autrefois exceptionnel de l'entreprise, le caractère exceptionnel, la valeur d'exemple de son histoire sociale, culturelle, technique et économique, ont suscité une sorte de fascination chez les artistes, les hommes politiques et les chercheurs en sciences sociales.

Il fallait donc opérer cette synthèse organique des fêtes et des célébrations ouvrières tolérées par le patronat (9) avec celles imposées par le mouvement ouvrier, avec également les recherches et les productions culturelles de l'époque utilisant le spectacle comme mode d'expression (théâtre, cinéma, danse, concert et pourquoi pas expositions) et on peut penser que le pari a été tenu jusqu'à maintenant.

La volonté des animateurs de "Loisirs et Culture" est de ne jamais exclure de la fête-distraktion le plaisir ludique, le plaisir de la compréhension ou de la création symbolique de la qualité la plus haute, pas plus que de séparer de la "culture cultivée" la fête des corps ou celle de l'amitié.

Malheureusement, comme beaucoup d'archives quotidiennes du mouvement ouvrier, les archives de "Loisirs et Culture" souffrent de graves lacunes pour les premières années de fonctionnement de l'association. Les informations que nous donnons ici résultent de recoupements d'un classement en cours de ces archives, de fonds d'archives privées et du dépouillement du journal du comité d'entreprise *L'Accélérateur* (mai 1946-décembre 1948), auxquels se sont ajoutés des entretiens d'histoire orale (10). La discontinuité et, nous l'avons déjà signalé, les lacunes de nos sources pour les deux premières années d'activité de "Loisirs et Culture" ne permettent pas de dresser un inventaire complet de son rôle en matière de promotion de fêtes et de spectacles, au moins dans les deux premières années d'existence de l'association, de 1948 à 1950.

La continuité

Anne-Sophie Perriaux écrit dans le mémoire de maîtrise déjà cité : "De 1948 à 1950, les activités du C.E. connaissent une double évolution : certaines ne correspondant plus aux besoins du personnel disparaissent, d'autres sont orientées conformément aux consignes de la C.G.T. pour devenir les instruments du combat idéologique."

La formulation est péremptoire, le souci d'une didactique sociopolitique existe et est particulièrement sensible à "Loisirs et Culture" dans la gestion de la bibliothèque. Mais, à l'étude des faits, sur le terrain, le "verrouillage" des activités par la C.G.T. est infiniment moins ferme que les écrits ci-dessus le laissent supposer. Cependant l'auteur met en évidence la sensibilité de l'activité de l'association aux besoins et aux goûts de ses adhérents, ouvriers, employés et cadres de l'usine. Dans ces conditions, si l'on considère la stabilité de la gestion de l'association que nous avons signalée plus haut, la continuité d'une activité, d'une fête constitue un indice fiable de son succès, de son intégration dans la culture de l'usine.

Depuis 1945, la création de "Loisirs et Culture", et jusqu'en 1951-1952, au début d'une période de crise grave dans l'histoire du comité d'établissement (11), la commission culturelle du C.E. puis "Loisirs et Culture" ont assumé les fêtes et les spectacles installés par le comité social des années de guerre et désormais incontournables. Ainsi de l'Arbre de Noël et de la Fête des Mères, mais aussi de l'Harmonie, de la chorale et du groupe Théâtre qui avaient survécu à la guerre. Les fêtes prises en charge par la direction ont été également assumées, comme la Saint-Éloi de l'école d'apprentissage qui comportait, après un repas, un spectacle de théâtre amateur, des chants, des cadeaux, et un jour de congé (12). *L'Accélérateur* (n° 7, janvier 1947) rend compte de la Saint-Éloi du 30 novembre 1946, repas de choix "où la saveur de la crème au chocolat fut particulièrement goûtée, chefs-d'œuvre offerts par les apprentis à leurs aînés selon la règle non écrite des fêtes corporatives, récompenses "en nature et en espèces" aux apprentis les plus talentueux, et une allocution de M. Cazenabe, secrétaire du comité d'établissement : "... La question de l'apprentissage est le souci constant du comité d'entreprise et de la section syndicale... Jeunes amis, soyez animés de la volonté d'apprendre... En déployant un esprit de solidarité entre vous dans une discipline librement consentie, vous deviendrez des ouvriers hautement qualifiés, ce qui assurera votre avenir, l'avenir de la Régie et en même temps celui de la France républicaine et démocratique, qui a tant besoin de sa jeunesse pour relever les ruines accumulées par l'envahisseur nazi et les traîtres."

Quelques années plus tard, moins explicitement normative, la Saint-Éloi offerte aux apprentis deviendra jusqu'à son extinction à la fin des années soixante une fête pour les jeunes de la Régie où le C.E. leur permettra de côtoyer des personnalités du spectacle et du sport, établissant pour eux, le temps d'un repas, une traversée miraculeuse des univers sociaux, tout étant alors possible.

Les documents d'archives mentionnent, pour une année non précisée entre 1950 et 1955 : "Apprentis, jeunes, professionnels, stagiaires, le samedi 30 novembre, au traditionnel repas de la Saint-Éloi, vous déjeunerez avec Gilbert Bécaud, Yves Deniaud, Cora Vaucaire, Jean Bobet, Maurice Baquet, Antonin Magne, René Gary, Jo Lefèvre. Présentation du film "Étoiles et tempêtes". Un cachet apposé sur le tract mentionne encore : "Dernière minute : Gérard Philipe sera présent". Une participation aux frais de 250 F est alors demandée. En 1955, pour le même prix, le repas de la Saint-Éloi réunira avec les jeunes de l'entreprise "Yves Montand et Simone Signoret, Raymond Bussières et Annette Poivre, le trio Raisner, le trio Erivan, l'accordéoniste Serge Carini (un ouvrier de l'entreprise formé à la section Accordéon de "Loisirs et Culture"), le compositeur Jean Wiener, la chanteuse Marie Laurence, le jeune fantaisiste François Deguelt ainsi que des champions sportifs."

(9) La célébration de la Saint-Éloi aux ateliers des forges et fonderies, tolérée à Billancourt, est officialisée à Renault-Douai par l'existence d'un jour férié. (Entretien Roger Sylvain, administrateur C.G.T. de la R.N.U.R., octobre 1986).

(10) Entretien Pierre Virolle, René Lajarrige, Jean Doutré, octobre 1986.

(11) A cette époque correspond de la part de la C.G.T. une volonté de raffermissement idéologique de l'activité du C.E., qui coïncide avec la scission des activités sociales gérées par celui-ci, désormais réparties entre les attributions du C.E. et celles de la Direction, un conflit grave avec la Direction à propos des locaux de la bibliothèque ayant conduit à un déménagement brutal, en l'absence de ses responsables. Ceci avant 1953, les conflits que l'on connaît et leurs répercussions sur le fonctionnement du C.E.

(12) Noëlle Gérôme : *La Saint-Éloi aux Forges de l'Usine Renault de Billancourt. Culture industrielle et luttes de classes*. Second Forum international sur la culture ouvrière et le mouvement ouvrier, Actes à paraître, Vienne, Europa Verlag.

D'autres fêtes ouvrières seront encore réinterprétées. En 1954, la première "Nuit de Loisirs et Culture", sur laquelle nous reviendrons, consacre une partie de la soirée dans la salle du T.N.P. au palais de Chaillot à l'élection de la Catherinette Renault 1954, Simone Thomas, dactylo au département 37 dans l'île Seguin (13), selon les décisions d'un jury composé de Jean Vilar, de Bernard Blier, de Jean Deschamps, de Monique Chaumette, d'Yves Montand et de Gérard Philipe.

Nous nous sommes attardée sur l'histoire de ces fêtes traditionnelles mal connues, parce qu'elle éclaire bien le sens que les fondateurs ont voulu donner à l'activité de "Loisirs et Culture" : ouvrir chaque aspect de la vie ouvrière dans l'usine vers la possibilité d'accéder directement à l'expression symbolique la plus haute, offrir aux ouvriers la possibilité de rencontrer concrètement les lieux et les agents de la production culturelle la plus exigeante comme ceux de la "culture de masse" véhiculée par les moyens audiovisuels. La fête en se constituant en spectacle devenait action sociale, et tout spectacle devenait une fête pour être mieux ancré dans la vie ouvrière. On connaît l'iconographie célèbre des bals du T.N.P.

Reprise et transformation des fêtes traditionnelles, à partir de 1956, "Loisirs et Culture" a eu l'initiative de la résurrection de l'une d'entre elles à l'intention des enfants : le défilé de la Mi-Carême au square Henri-Barbusse proche de l'usine, défilé sur le thème des provinces françaises, bal costumé, spectacle permanent de marionnettes, clowns, cascadeurs, acrobates, concours de déguisements, friandises (14), ce qu'on appellera plus tard une animation de quartier. Au cours des années suivantes, la fête de la Mi-Carême pour les enfants prendra la forme d'un gala dans une salle de spectacle de la ville (au Pathé-Palace, "la plus belle salle de Boulogne") ou dans une salle parisienne. La séance de 1959 eut lieu à l'Alhambra et présentait les ballets des Cosaques de l'Ukraine suivis de la projection du film de Roger Pigault : "Le Cerf Volant du Bout du Monde", celle de 1960 utilisait la salle Récamier du T.N.P., le gala de 1958 enfin était consacré aux sports et à l'acrobatie et se déroulait au stade Pierre de Coubertin.

La fête et le spectacle Expression d'une identité culturelle

a) L'activité des sections de "Loisirs et Culture"

L'activité de certaines sections impliquait directement l'organisation de fêtes et de spectacles, ainsi de la section théâtrale, de l'Harmonie, de la chorale, du Caméra-Club et plus tard de la section "Variétés". La fréquence de ces fêtes, l'ampleur et les tendances de leur programmation varient selon le degré de vitalité des sections comme varie le lieu des représentations. De plus l'ensemble des sections présente, en un seul spectacle, une fois par an, un panorama de ses activités, le plus souvent au théâtre d'Issy-les-Moulineaux ou à la salle des fêtes de Boulogne-Billancourt.

La fanfare de "Loisirs et Culture" qui a succédé après une crise à l'Harmonie, et qui est composée en 1956 de "cinquante musiciens avec uniformes et fanions, tous travailleurs de chez Renault", effectue rituellement et annuellement une "sortie" d'un week-end en province (1951 : La Ferté-Macé, Pré-en-Pail, Verneuil), où, aux étapes, après un hommage au monument aux morts et un concert à la population, un apéritif-repas

scelle l'entente entre les ambassadeurs des ouvriers de la Régie et les populations provinciales. A la belle saison, la fanfare anime les fêtes des villes de banlieue. En 1956, elle a ainsi effectué 45 sorties, et pour les mois de mai et juin, elle s'est produite à Saint-Cloud, à Fontenay-aux-Roses, à Saint-Denis, Alfortville, Romainville et Saint-Ouen.

Les représentations de la section théâtrale ont réuni jusqu'à 400 personnes pour une représentation du "Ciel et l'Enfer" d'après Mérimée au Trianon-Palace de Boulogne-Billancourt.

Enfin, il était possible en 1956 à la section "Variétés", après quelques mois de fonctionnement, de monter pour 500 spectateurs un spectacle de music-hall (chansons, poésie, clowns, acrobaties) entièrement produit par les travailleurs de l'usine (15).

b) La démocratisation de la culture pour les travailleurs de la R.N.U.R. : des spectacles dans l'usine, des fêtes et des spectacles dans Paris

Dès les origines la volonté de rompre les frontières entre le monde ouvrier et celui de la culture a fait organiser des rencontres apparemment paradoxales entre les créateurs et les ouvriers, les lieux de la production et ceux de la culture.

Le projet de budget de 1955 donne un aperçu du cadre de cette organisation. On prévoit ainsi "6 grandes soirées à l'usine au sortir du travail" et deux grandes fêtes annuelles, une fête de printemps consacrée aux variétés et une fête de fin d'année "à haut intérêt culturel".

Après l'interruption des séances du Ciné-Club en 1952 pour non-conformité de "la Baraque" aux normes de sécurité, on prévoit en 1956 trois séances de cinéma à l'Artistic-Palace. Ceci n'est pas exclusif de l'organisation des autres manifestations que nous avons indiquées plus haut, ni de l'organisation par la bibliothèque, ou telle autre section, de rencontres, de débats, de conférences, d'expositions, qui peuvent être considérés comme autant d'autres spectacles. La série d'"animations" organisées en 1956 par la bibliothèque autour du roman de Roger Vailland *325 000 Francs* en constitue un exemple. Le tract de présentation précise : "Vendredi 1^{er} juin, à 18 h 30, à la bibliothèque, 119, rue du Point-du-Jour, un écrivain, Roger Vailland, prix Interallié, vous parlera de son roman *325 000 Francs*, une actrice, Jeanne Moreau (la petite fleuriste de *Pygmalion*) vous lira quelques pages de *325 000 Francs*, un champion, Jean Robic (le populaire "Biquet") sera présent pour évoquer l'ambiance de la course cycliste décrite dans *325 000 Francs*." Les "accroches", comme on dirait en langage de publicitaire, ici, sont multiples. Elles font référence aux différents univers de légitimité auxquels peuvent être sensibles les travailleurs de l'usine : celui de la pratique d'un sport populaire, celui de la

(13) Bulletin de "Loisirs et Culture", n° 63, décembre 1954.

(14) Bulletin de "Loisirs et Culture", n° 66, mars 1955.

(15) 14 janvier 1956 : Gala du groupe "Variétés" :

Accueil en musique : formation Serge Carini, Fred Gamondes, violon.

Présentation : Danelyne.

Abdallah Sadoui, chanteur (répertoire de Francis Lemarque).

Jacqueline Ingrassia, chanson.

Danelyne, poèmes.

Les Deux Gaspards, duettistes-fantaisistes.

Gavotte et Menuet.

Les Marcellys, trio d'acrobates.

Jo et Alex, chants et danses antillais.

notoriété du monde du spectacle, du cinéma et, à l'époque, du théâtre de boulevard, et enfin la notoriété littéraire. Un syncrétisme culturel au service d'une réflexion sociopolitique et une démonstration de la possibilité d'une continuité de l'activité réflexive et symbolique légitiment en même temps un lieu que son apparence modeste et sa localisation dans la proximité de l'usine auraient pu rendre négligeable.

De cet esprit participe l'organisation de concerts dans "la Baraque" avant la désaffectation de celle-ci, Maurice Maréchal et Havrard, en 1951-1952, Montand avec son orchestre présenté par Francis Crémieux le 6 mai 1953 à la cantine C 9, les 1^{res} Olympiades internationales de Chant Choral organisées place Nationale devant l'entrée principale de l'usine les 7, 8 et 11 juin 1956 par séance d'une demi-heure à partir de 12 h 30.

Les abords de l'usine et des locaux du C.E. sont, on le voit, mis eux aussi à contribution, la salle du cinéma voisin, l'Artistic-Palace, entre deux séances ordinaires, a abrité bien des fêtes et des spectacles pour "Loisirs et Culture" à la période creuse de 18 h 30. Les trois grands spectacles cinématographiques annuels par exemple, et, parmi eux, en 1956 un débat sur les "cinéastes et la liberté d'expression. Le public français a-t-il les films qu'il désire ?", un débat public entre Claude Autant-Lara, Louis Daquin, Jean-Paul Le Chanois, Alain Resnais, Chris Marker et la salle, suivi de la projection de *Nuit et Brouillard* avant sa sortie dans le circuit commercial. Dans un autre domaine, le 22 octobre 1957 à 18 h 30, un gala mis en place pour un anniversaire de la bibliothèque célébrait Paris en chansons avec Cora Vaucaire, Paris et le film avec la projection de *Toute la mémoire du monde* d'Alain Resnais et *Notre-Dame de Paris* de Georges Franju.

C'est encore à l'Artistic-Palace que l'on dut accueillir en 1963 Jacques Brel qui avait proposé de venir faire gracieusement son récital à l'intérieur de l'usine et pour lequel, devant le refus de la direction de l'usine, "Loisirs et Culture" avait dû adopter cette solution. Toute une usine cernée par l'activité culturelle, et bientôt l'usine elle-même investie. Mais quelle que soit la valeur des intervenants, les conditions du combat demeuraient rudes et jamais la direction de l'usine n'a accordé à ses salariés l'espace, la "Maison de la Culture", "un complexe culturel regroupant toutes les activités de l'association, dans l'entreprise ou aux abords immédiats de l'entreprise", dans un rapport déjà cité.

L'ouverture des lieux de spectacle parisiens aux ouvriers de Renault est une constante de l'action de "Loisirs et Culture". Les premières séances du Ciné-Club se sont tenues à la salle de cinéma du musée de l'Homme et en 1951 la section théâtre donnait sa représentation annuelle dans de petits théâtres parisiens. Mais c'est en 1954 avec la première Nuit de "Loisirs et Culture" au T.N.P. du palais de Chaillot que commence la légende : 2 700 spectateurs de l'usine, la salle comble le 27 novembre pour *Lorenzaccio*, mis en scène par Jean Vilar, interprété par Gérard Philipe. La représentation est suivie de l'élection de la Catherinette mentionnée plus haut. La même année, en décembre, la salle Pleyel sera retenue pour une session "Musique et Cinéma" autour de Glinka. En 1955, on réservera le théâtre Sarah Bernhardt "pour les travailleurs de la Régie" lors d'une représentation des *Sorcières de Salem* et le théâtre Antoine pour *Nekrassov*. En novembre 1955, la 2^e Nuit de "Loisirs et Culture" adoptera sa formule définitive : apéritif-concert à 19 h 30, spectacle cette année-là : *Marie*

Tudor, mise en scène de Jean Vilar (Maria Casarès, Roger Mollien, Philippe Noiret, Georges Wilson, Monique Chaumette), puis bal avec attractions.

Les années suivantes, outre la Nuit de "Loisirs et Culture" à Chaillot, l'association retiendra pour ses adhérents deux spectacles et deux salles de théâtre par an : l'Œuvre (*Les Bas-Fonds*), les Bouffes-Parisiens (*Pygmalion*), la Comédie-Française (*Le Bourgeois Gentilhomme*), le théâtre de la Porte-Saint-Martin (*La Belle Arabelle*), la Gaité-Montparnasse (*Douze Hommes en colère*), l'Opéra-Comique (*Carmen*), etc., et en 1956 l'Opéra pour *Les Indes Galantes* dont 1 848 billets furent vendus en un jour.

Si l'on ajoute à cela, bien que ce ne soit pas l'objet de cet exposé, l'organisation de nombreuses conférences et expositions littéraires, artistiques, scientifiques, on mesure quantitativement et qualitativement le rôle joué par l'activité de l'association et du C.E. dans la dynamique culturelle de la région parisienne : diffuseur, initiateur, mécène, partenaire social à l'égard des créateurs. Vingt ans plus tard d'autres formes de collaboration seront mises à l'épreuve (16).

c) Les fêtes de l'Usine

C'est aussi dans ces dix ou quinze premières années qu'ont été mises en place la plupart des fêtes calendaires qui, avec la Nuit de "Loisirs et Culture" et le gala de la Mi-Carême pour les enfants, rassemblent depuis près de quarante ans maintenant les travailleurs de l'usine de Billancourt et leurs familles, le plus souvent hors de l'emprise urbaine de l'usine (au moins pour les fêtes de cette période) (17). On célèbre ainsi la période du Nouvel An avec l'organisation de réveillons-surprises en des lieux pittoresques de la région parisienne, un bal d'hiver, à la mairie du V^e le plus souvent, avant que ne soient organisées, dans les décennies qui vont suivre, avec l'achat et l'aménagement du terrain de Menncy, les fêtes de l'été et la fête d'automne "du retour" qui renouent avec la tradition des fêtes champêtres du mouvement ouvrier (18).

Le comité d'entreprise Renault et son association "Loisirs et Culture" n'ont pas été les seuls, ni dans la région parisienne, ni dans les banlieues industrielles, à faire œuvre spécifique de diffusion et d'animation culturelle. Le travail de Georges Bertrand sur les activités culturelles du comité d'établissement des Avions Marcel-Dassault-Bréguet-Aviation de Saint-Cloud en fait preuve. Mais pour la période 1950-1960 sur laquelle porte principalement cet exposé, l'usine Renault de Billancourt avait — on le sait — valeur de symbole en même temps qu'elle constituait l'une des plus grandes usines de France. On peut donc penser que les caractéristiques et les résultats de l'activité de "Loisirs et Culture" ont, sinon servi de modèles, du moins de références à l'activité des commissions culturelles

(16) Cf. *Société Française*, n° hors série. Compte rendu du colloque Renault organisé par "Loisirs et Culture", sur le thème "Recherche et Technologie", préparation aux Assises Nationales de la Recherche, 1981.

(17) Les fêtes de nationalités, notamment celle de l'Aid-el-Kébir, n'ont de succès que si elles se déroulent dans le voisinage immédiat de l'usine comme si les familles de travailleurs immigrés répugnaient à des déplacements hors des itinéraires connus (entretien Jacqueline Gautier, administrateur "Loisirs et Culture", 1984).

(18) D. Tartakowsky : *De la banlieue verte à la banlieue rouge, l'espace des fêtes ouvrières*, communication à la journée d'études "Culture et banlieue".

LOISIRS & CULTURE

COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT

BULLETIN DE LIAISON

NOVEMBRE 1948

NUMÉRO 4

POUR PRENDRE PART AUX ACTIVITÉS DE « LOISIRS ET CULTURE »
OU OBTENIR TOUS RENSEIGNEMENTS LES CONCERNANT, VOUS POUVEZ :

- ou bien... vous rendre directement aux Sections, aux jours et heures indiqués dans le n° 2 du Bulletin ;
- ou bien... passer tous les jours, du lundi au vendredi, entre 18 et 19 h., à notre Permanence 11, av. du Général Leclerc, ex-121, av. Ed.-Vaillant (2^e étage) ;
- ou bien... vous adresser au Bibliobus quand il passe dans votre secteur ;
- ou bien... envoyer un mot par le courrier inférieur à « Loisirs et Culture » SP. 21.

LA VIE DES SECTIONS

** Le III^e Salon annuel de la SECTION BEAUX-ARTS s'est tenu en Juin-Juillet au Magasin des Champs-Élysées. Son succès habituel a été sanctionné encore cette fois par une affluente de plus de 4.000 visiteurs, dont certains ont laissé des signatures célèbres sur le Livre d'Or déposé à l'entrée. De l'avis général, il semble que la valeur des œuvres exposées augmente chaque année, et le Jury chargé de retenir une cinquantaine de toiles pour la prochaine Fête des Médailles du Travail n'a eu que l'embaras du choix. La Section Beaux-Arts doit continuer dans la voie qu'elle s'est tracée : sur le plan matériel, aider ses adhérents par des achats de fournitures à des conditions intéressantes ; sur le plan artistique, susciter les vocations, développer les facultés par des conseils, des cours, des séances de travail dans le local du 164, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres. La Section est d'ailleurs chargée de représenter la R.N.U.R. au sein d'une Exposition Régionale organisée ce mois par la Municipalité de Boulogne-Billancourt. Exposition dont vous trouverez les dates et horaires dans le programme ci-inclus.

** Parallèlement, la SECTION PHOTOGRAPHIE a tenu son II^e Salon dans le local obligamment prêté par la Section Beaux-Arts. L'année prochaine ; il nous sera certainement possible de donner à cette manifestation le cadre plus vaste du Magasin des Champs-Élysées dont nous avons regretté de ne pouvoir disposer cette fois pour abriter les excellents envois de nos fidèles photographes. Nous rappelons à tous nos Adhérents que la Section Photographie, outre les distributions de produits qu'elle effectue périodiquement, possède un local superbement équipé au 3 de la rue Théodore (dans la rue de Meudon) où les fervents de la photo peuvent se livrer aux travaux les plus délicats avec des appareils et des installations très modernes ; de plus, les visiteurs trouveront tous les jours sur place, et le samedi matin de 9 à 12 h., tous les conseils techniques qu'ils peuvent souhaiter. Enfin la Section Photographie va bientôt s'enrichir d'un ensemble « Eclairon » permettant le reportage et la photo ultra-rapides (au 1/10.000^e de seconde) ; nul doute que la possibilité d'utiliser cet appareil, inaccessible à l'amateur isolé, n'engage nos Adhérents à venir toujours plus nombreux à la Section Photo.

** La BIBLIOTHÈQUE a vu, dans son local maintenant trop exigü, une remarquable « Exposition du Centenaire de 1848 ». Alors que les crédits officiels, primitivement prévus pour commémorer dignement cette grande période de notre histoire, ont été assez brusquement annulés, il est bon qu'une Entreprise comme la nôtre ait pu mettre sur pied une telle exposition ; si nos moyens étaient, bien entendu, réduits, nous avons trouvé de précieux concours tant chez des Collectionneurs privés qu'à la Bibliothèque Nationale, ce qui nous a valu de pouvoir même présenter des documents absolument inédits. Nous tenons à remercier ici bien vivement tous ceux qui nous ont aidés de leur conseils ou de leurs prêts. Par ailleurs, la Bibliothèque connaît une activité sans précédent depuis que le Bibliobus apporte la lecture sur les lieux mêmes du travail. Nous vous rappelons enfin que la Bibliothèque se charge de tous vos achats de livres en vous réservant des conditions spéciales que vous ne pourrez trouver nulle part ailleurs.

D'autre part, la Bibliothèque a entrepris d'enrichir son rayon d'ouvrages techniques, il s'agit là d'un vaste programme d'achats pour lequel nous avons déjà demandé le concours des Professeurs de l'École Professionnelle. Afin de connaître les besoins les plus pressants de nos Adhérents, dans ce genre d'ouvrages, nous demandons à tous de renvoyer le questionnaire contenu dans le présent Bulletin à « LOISIRS & CULTURE ».

** Il n'est pas trop tard pour parler des vacances, tout au moins de celles que « LOISIRS & CULTURE » avait mises à la disposition de ses membres ; le circuit sur la Côte-d'Azur, suivi par près de 80 personnes, a obtenu un très grand succès et a laissé un excellent souvenir chez tous les participants. Se basant sur ce succès, « LOISIRS & CULTURE » considère l'expérience des vacances 1948 comme concluante et s'efforcera pour 1949 de développer des circuits analogues, tant en France qu'à l'étranger ; mais il s'agit là d'une œuvre de grande envergure pour laquelle il est indispensable d'avoir des renseignements statistiques aussi précis que possible ; dans notre prochain Bulletin, nous demanderons donc à tous nos Adhérents - sans engagement bien entendu - comment ils pensent orienter leurs prochaines vacances et dans quelle mesure notre action peut les aider. De plus, nous profiterons de ce référendum pour les prier de nous donner, sur les lieux de séjour qu'ils ont pu apprécier cette année, tous les renseignements qui pourraient nous être utiles afin de constituer un fichier propre à sigiller, en 1949, ceux de nos camarades qui ne voudraient pas prendre part à un voyage en groupe et préféreraient villégiaturer dans un endroit que nous serions en mesure de leur recommander.

** La reprise de notre activité en Septembre a été marquée par la très remarquable représentation de « MONTSERRAT » au Théâtre des Mathurins. Nous espérons que nos Adhérents auront été sensibles à la faveur qui nous fut faite d'assister à ce spectacle en « avant-première », et vous savez à quelles conditions. Un tel arrangement, dont aucun autre groupement analogue au nôtre ne peut se prévaloir, témoigne assez de la bonne renommée de « LOISIRS & CULTURE », qui commence à dépasser le cadre de notre Usine. Nous nous efforcerons de conclure des arrangements analogues avec d'autres théâtres, mais dès à présent nous vous rappelons que vous trouverez à notre Permanence des billets à prix très réduits (150 fr. maximum) pour les meilleurs spectacles de Paris (actuellement : Atelier, Studio et Comédie des Champs-Élysées, Mathurins, etc.).

** La SECTION THÉÂTRALE, dont la mise en scène de l'ANTIGONE de Cocteau a été appréciée en dehors de l'Usine par des professionnels de la scène et par des dirigeants des Mouvements de Jeunesse, a donné une troisième représentation gratuite à la Cantine Zola. Le spectacle était complété par l'audition de l'Harmonie et par un numéro de variétés de Max Aubry (moniteur de la section) et Madame Hélène Aubry.

La Section Théâtrale qui prépare ensuite un spectacle de farces, demandant à tous les amateurs de vrai théâtre de se joindre à elle, en venant assister à une répétition tous les Mardis et Vendredis, de 18 h. à 19 h. 15, à son local 164, rue du Vieux-Pont-de-Sèvres.

d'autres C.E., à l'organisation et à l'orientation du travail d'artistes et d'autres institutions culturelles, enfin à une politique de recherche et de diffusion culturelle dans les banlieues industrielles qui s'est, à partir de la fin des années 60, fondée sur l'existence d'un public constitué et structuré par l'activité didactique menée des années durant à l'intérieur des comités d'entreprise.

Il faudrait encore d'autres études pour évaluer la part prise par ces activités dans la genèse de goûts ou de carrières individuels, directement ou à l'intérieur de groupes familiaux, dans la familiarité et les relations de liberté à l'égard des productions culturelles dominantes, dans l'ouverture du domaine des choix. D'autres études encore sur l'aspiration et la réalisation

de cette aspiration aux pratiques artistiques d'amateur, sur la révélation et la mise en œuvre d'aptitudes à organiser des rencontres, des fêtes et des loisirs à l'origine de bien des fonctions sociopolitiques, à l'extension enfin d'une prise de conscience de la légitimité et de la spécificité d'une pratique ouvrière de la "culture". Et sans doute y a-t-il une "culture en forme de losange" qu'il convient de ne pas laisser détruire.

Noëlle GÉROME

Chargée de Recherches au C.N.R.S. - GRECO 55
Centre de recherches d'histoire
des mouvements sociaux et du syndicalisme



Le Comité Central d'Entreprise⁽¹⁾

1968-1975

A. Le C.C.E. et les nouveaux conflits sociaux

Cette période se caractérise par une série de grandes grèves, qui surviennent à la Régie Renault en 1968, 1971, 1973 et 1975. Désormais, les rapports sociaux ne connaissent plus de répit, entre la Direction et les organisations syndicales. C'est pourquoi les discussions au sein du C.C.E. redeviennent tendues et violentes de ton. M. Dreyfus donne dans son livre une explication du regain de la combativité syndicale (2) :

“Les organisations ouvrières ne peuvent faire semblant d'ignorer l'environnement politique, et la permanence au pouvoir d'une même formation politique pendant une durée exceptionnelle rend l'action de l'opposition suffisamment inefficace pour que les inquiétudes et le mécontentement populaires cherchent leur expression dans les actions syndicales.”

Cette explication, si elle est plausible en partie, renvoie à une cause extérieure à l'entreprise. Or, n'y a-t-il pas aussi des problèmes inhérents à la R.N.U.R. qui rendent plus difficile le dialogue social ?

Quoi qu'il en soit, ces conflits sociaux peuvent être considérés, de prime abord, selon deux niveaux d'interprétation : le mécontentement (de caractère revendicatif) vise aussi bien l'entreprise et ses pratiques que l'environnement politique et social — et cela se manifeste au C.C.E. selon la logique de cette institution.

Sur le plan des rapports sociaux à la Régie Renault, une évidence s'impose : les grèves, en faisant prévaloir la force sur la concertation, remettent en cause la politique des accords d'entreprise. En effet, après la grève de mai-juin 1968, les membres du C.C.E. tiennent un langage nouveau en séance : ils déclarent privilégier l'épreuve de force comme moyen d'imposer les revendications plutôt que la négociation sur la base d'une politique contractuelle ; ainsi, M. Gouju, membre C.G.T. du C.C.E., menace-t-il (3) : “Le mécontentement des travailleurs, qui existe encore aujourd'hui, risque d'augmenter et, à une échéance rapprochée, ce mécontentement ne manquera pas de se manifester de façon brutale.”

M. Lemaître, membre C.F.D.T. du C.C.E., tient un langage similaire en affirmant que (4) “pour négocier avec la Direction de la Régie, il faut s'imposer par la force”.

A cet égard, les événements de mai et juin 1968 suscitent une attitude nouvelle de la part des organisations syndicales car si, comme l'affirme M. Morel, le coût de ce conflit (5) “correspond à un arriéré de dix ans”, auparavant cela ne s'était pas traduit par des grandes grèves. Par contre, après cette date, révélatrice par ses effets et pour ses acteurs, la manière forte prévaudra.

Dès lors, la négociation des accords d'entreprise devient plus ardue, les organisations syndicales acceptant moins facilement le compromis. Pourtant, celles-là ne veulent pas abandonner cette pratique. Ainsi, M. Lemaître affirme-t-il (6) : “Il est regrettable que la Direction abandonne la politique des accords”. Ce à quoi M. Dreyfus répond que “ce n'est pas lui qui a rompu la politique des accords mais il note que les syndicats actuellement sont incapables de respecter leurs engagements et de demander des avantages raisonnables”.

Les membres C.G.T., C.F.D.T. et F.O. du C.C.E. répliquent alors dans une déclaration commune : “Le contenu de ces déclarations est en fait une menace et une provocation vis-à-vis des travailleurs et de leurs organisations syndicales”.

Néanmoins, le 27 mars 1970, un nouvel accord d'entreprise est signé qui contient notamment la mensualisation et la réduction d'horaire. Mais au printemps 1971 une grève éclate à la Régie Renault ; à cette occasion, le 7 mai, M. Dreyfus réunit le

(1) Extrait de *L'Histoire du comité central d'entreprise de la Régie nationale des usines Renault de 1952 à 1975* — Mémoire de Maîtrise — Année 1985-1986 — Université de Paris IV Sorbonne.

(2) Dreyfus (Pierre), “*La Liberté de réussir*”, p. 65.

(3) P.-V. des 18 et 19 juillet 1968 (questions générales), p. 10.

(4) P.-V. du 13 décembre 1968 (questions générales), p. 8.

(5) P.-V. des 18 et 19 juillet 1968 (questions générales), p. 9.

(6) P.-V. du 13 décembre 1968 (questions générales), p. 8.

C.C.E. en séance extraordinaire : l'ordre du jour est "Situation des ateliers de la Régie en raison de la grève de l'usine du Mans" ; voici ce que déclare le P.-D.G. (7) :

"Le Président entend dire son sentiment sur la consternante situation où se trouve la Régie, du fait des organisations syndicales. Une grève de quelques O.S. a été déclenchée depuis un mois au Mans, au moment même où ce personnel percevait les avantages particuliers résultant de l'avenant à l'accord d'entreprise signé le 19 février 1971 [...].

"L'ensemble du problème des rémunérations a été discuté tout au long de l'année 1970 et le total des avantages salariaux accordés le 19 février représente une hausse de 12 % [...].

"La mesure ainsi consentie représentait pourtant un pari sur la marche des affaires en 1971, voire un danger pour l'équilibre de la Régie."

En effet, à partir du moment où les accords d'entreprise ne se traduisent plus par la paix sociale, ils perdent toute raison d'être pour la Direction. Comme l'indiquait l'accord du 15 septembre 1955 dans ses clauses, l'avantage de cette politique est de préserver une marge de manœuvre pour la Direction et de réduire l'insécurité des accidents sociaux éventuels. M. Dreyfus veut être clair sur ce point (8) :

"[...] Quand nous nous mettons d'accord sur quelque chose, comme nous l'avons fait en février, eh bien, rien ne nous garantit que six semaines, deux mois après, on ne recommence pas. Nous n'allons pas jouer ce jeu-là et je crois qu'il faut que vous en soyez bien convaincus."

Le président lance ensuite un dernier avertissement solennel (9) :

"Je répète que, dans la situation présente, nous allons au précipice. Ce ne sont pas des mots, ce n'est pas une manœuvre — croyez-moi, ce n'est pas comme ça qu'on défend une entreprise, même nationale [...]. Je vous dis, moi qui n'ai jamais été un ennemi des organisations ouvrières en aucun cas, à aucune époque de mon existence entière, je vous dis, faites bien attention à ce que vous faites et n'essayez pas, n'attendez pas que nous vous donnions ce que nous n'avons pas parce qu'on ne tond pas un œuf. Je n'ai rien d'autre à vous dire."

Si M. Dreyfus a convoqué le C.C.E. en séance extraordinaire, ce n'est pas un hasard : il ne se place pas sur le plan de la négociation, mais sur celui de l'intérêt vital de l'entreprise, de l'entreprise nationale. Mais cette invocation n'a plus le même impact que par le passé : M. Dreyfus explique en partie ce phénomène dans son livre (10) :

"L'intervention d'une partie de la nouvelle génération des salariés a quelque peu modifié les rapports entre direction et ouvriers. Cette génération paraît avoir perdu le souvenir des progrès considérables que les accords de la Régie Renault, dans les années 50 et 60, ont fait faire à la condition ouvrière."

Néanmoins, la politique des accords d'entreprise n'est pas abandonnée puisqu'à la séance du 17 décembre 1971, M. Guillot, au nom de la C.G.T., affirme que (11) "la plate-forme revendicative portée à la connaissance du personnel [...] doit être au centre des prochaines discussions qui vont s'engager sur le renouvellement de l'accord".

Cependant, cette politique est sérieusement compromise puisque l'on ne parvient pas à se mettre d'accord ; en juin 1972, le président donne sa raison aux membres du C.C.E. (12) : "S'il n'a pas été signé d'accord, cette année, c'est parce que les demandes des organisations étaient sans commune mesure avec les possibilités de la Régie."

Le même processus que précédemment se répète : d'abord menaces des organisations syndicales ; ainsi la C.F.D.T., par la voix de M. Loret (13) : "La Direction n'a pas tiré les leçons du conflit de mai 1971".

En effet, en mars-avril 1973, une nouvelle grève touche la Régie Renault. Pourtant, dans ce cas aussi, un accord d'entreprise avait été signé en janvier 1973.

Et deux ans plus tard, au printemps 1975, de nouveau un conflit éclate, qui accentue les dissensions entre la Direction et les organisations syndicales ; ainsi M. Jaillot, au nom de la C.G.T., déclare-t-il en s'adressant à M. Dreyfus (14) :

"L'année 1975 aura marqué votre carrière d'une tache regrettable, il s'agit de l'acharnement mis à s'opposer aux revendications des travailleurs, notamment au travers du conflit du printemps, les quatorze licenciements à Billancourt et le renforcement d'une discipline autoritaire qui se traduit par des sanctions et licenciements [...]."

Ainsi ces conflits sociaux, et les revendications qui se rapportent aux accords notamment, sont au cœur des discussions du C.C.E. : pour la Direction, parce que cette question met en cause directement l'équilibre de l'entreprise ; pour les représentants du personnel, parce que ce sujet est au centre de leurs préoccupations et que ces conflits qui affectent la Régie se répercutent au sein du C.C.E. Les séances sont ainsi une occasion privilégiée pour rencontrer la Direction, en particulier le président-directeur général.

Mais il existe aussi une autre dimension à ces rapports conflictuels, qui est liée à l'environnement politique. Dans le cas de la Régie Renault, cette question prend une tonalité particulière, le propriétaire de l'entreprise étant l'État lui-même.

La tentation est alors grande pour le C.C.E., comme durant la présidence Lefauchaux, de se transformer parfois en tribune politique de laquelle on s'adresse au gouvernement et aux pouvoirs de tutelle.

Lorsque la tension est vive, nous savons que les représentants du personnel tendent à rapprocher, sinon à assimiler, Direction et pouvoir. Peu après le conflit de mai-juin 1968, les membres du C.C.E. dissocient encore la position du P.-D.G. de celle du pouvoir, comme le montre cet extrait de motion C.G.T.-F.O. (15) : "Les travailleurs ont dû en arriver là pour se faire entendre et rattraper un peu le retard dont, certes, vous n'êtes que partiellement responsable [...]."

(7) P.-V. du 7 mai 1971 (séance extraordinaire), p. 1.

(8) P.-V. du 7 mai 1971 (séance extraordinaire), p. 2.

(9) P.-V. du 7 mai 1971 (séance extraordinaire), p. 4.

(10) Dreyfus (Pierre), "La Liberté de réussir", p. 62.

(11) P.-V. du 17 décembre 1971 (questions générales), p. 89-91.

(12) P.-V. du 23 juin 1972 (questions générales), p. 10-11.

(13) P.-V. du 23 juin 1972 (questions générales), p. 16.

(14) P.-V. des 18 et 19 décembre 1975 (questions générales), p. 112.

(15) P.-V. des 18 et 19 juillet 1968 (questions générales), p. 12.

Mais à la même séance, M. Morel, pour la C.G.T., fait cette déclaration (16) : "Mais cette constatation de la politique gouvernementale ne peut nous faire oublier la responsabilité de la Direction de l'entreprise nationalisée qui devrait, dans ces conditions, prendre nettement position."

Devant la radicalisation des organisations syndicales, on comprend que la Direction se trouve dans une position délicate : une simple attitude de prudence de sa part, et la voici accusée d'allégeance aux pouvoirs de tutelle.

D'ailleurs, M. Gau, dans une déclaration commune aux organisations syndicales C.G.T., C.F.D.T. et F.O., déclare que (17) "la Direction de l'entreprise nationalisée prend actuellement la même position que celle des Pouvoirs Publics : rejeter sur les travailleurs les responsabilités qui sont celles des tenants du pouvoir".

Désormais, ce jugement prévaudra de la part des représentants du personnel, renforcé de surcroît par les grandes grèves. Ainsi, durant la séance extraordinaire du 7 mai 1971, dans une déclaration commune des élus C.G.T., C.F.D.T. et F.O. du C.C.E., sont élues les lignes suivantes (18) :

"Par le refus de régler le conflit, le Gouvernement et la Direction portent les responsabilités de la situation actuelle [...]. Le Premier Ministre prétend que cette affaire doit être réglée directement entre la Direction et les Syndicats de la Régie. Or, lorsque l'Actionnariat a été imposé au personnel, le Président de la République n'avait pas le même jugement. C'est pourquoi nous formulons à nouveau une demande d'intervention du Premier Ministre auprès de la Direction pour l'ouverture de véritables négociations."

Au travers de ce conflit, c'est le gouvernement qui est sollicité et visé. Dans ce cas précis, l'instance suprême, pour les organisations syndicales, est le gouvernement, représentant l'État-propritaire, et non la Direction. Dans certaines conditions, le président peut accepter de devenir un intermédiaire entre les représentants du personnel et les pouvoirs de tutelle. Mais il prend garde alors d'éviter les tentatives de déviation ; par exemple, au sujet d'une motion sur une demande de dotation en capital, motion votée par le C.C.E., destinée à M. d'Ornano (ministre de l'Industrie) et que M. Dreyfus a accepté de transmettre, ce dernier se rebiffe devant la remarque suivante (19) :

"M. Jaillot conclut que le fait de transmettre cette motion signifie que le Président la soutient et que ceci doit apparaître dans le vote.

"M. Dreyfus récuse cette analyse et évoque les précédents où le P.-D.G. de la Régie transmettait au ministre des vœux du C.C.E. qu'il avait simplement enregistrés."

Cet épisode rappelle un précédent du temps de M. Lefauchaux, que nous avons déjà évoqué ; à l'époque, le P.-D.G. était mis dans l'embarras par les risques d'implication du "vœu" présenté par le C.C.E. Par ailleurs, les élus C.G.T. disaient alors de l'ancien président qu'il était le "représentant du gouvernement".

Durant les années 70, les accusations lancées par les représentants du personnel sont du même genre ; après la grève de 1975, M. Dayan, membre C.G.T. du C.C.E., affirme (20) : "Les licenciements et l'action juridique intentée contre la C.G.T. du Mans sont une atteinte au droit de grève. L'inspiration gouvernementale est indéniable."

Mais si le gouvernement, "représentant de l'État-propritaire", est visé à travers les conflits sociaux par les organisations syndicales, c'est aussi, au-delà des revendications, dans un dessein plus large de dénoncer une politique économique et sociale. Ces critiques reviennent constamment lors des séances du C.C.E. ; à titre d'exemple, M. Morel, dans une motion au nom de la C.G.T., déclare que (21) : "toute la politique économique et sociale actuelle va à l'encontre de l'intérêt des travailleurs". Cette volonté de globaliser, de placer les conflits dans un contexte politique, économique et social, apparaît souvent dans les interventions des membres du C.C.E. ; ainsi, en juin 1975, M. Jaillot déclare-t-il pour la C.G.T. (22) :

"Notamment depuis le début de l'année, les travailleurs, par leur action, montrent leur détermination, face à la politique d'austérité que le gouvernement et le patronat veulent imposer, pour que soient améliorées leurs conditions de vie [...].

"De partout, également, les travailleurs luttent contre le chômage, c'est-à-dire pour la préservation de leur outil de travail, pour eux-mêmes et pour le pays.

"A cela, leur est opposée la loi du silence : quel est le téléspectateur qui sait, par exemple, que depuis plus de trente-cinq jours les travailleurs de chez Chausson sont en grève ? [...]

"Lorsque le silence, l'isolement, ne suffisent pas, la répression s'abat : usage de la police, des milices patronales au *Parisien Libéré*, chez Chausson, entre autres, licenciements ailleurs."

Les membres du C.C.E. (C.G.T., mais aussi F.O. et C.F.D.T.) ne se contentent pas de critiquer la "politique d'austérité" ; il arrive qu'ils prônent des mesures "au niveau du Gouvernement", comme M. Jaillot, par exemple (23), lors de la session du 14 décembre 1973.

De la sollicitation du "représentant de l'État-propritaire" à l'occasion des conflits sociaux, les membres du C.C.E. en arrivent facilement à la critique de la politique gouvernementale.

Les représentants du personnel accusent aussi le gouvernement de menacer la "nationalisation" ; par exemple, M. Gau (C.G.T.) affirme qu'il y a (24) "une volonté délibérée de la part du Pouvoir de mettre en cause l'entreprise nationalisée". S'il y a un enjeu politique dans la "défense de la nationalisation", les organisations syndicales se sont approprié ce "cheval de bataille" ; elles se réfèrent à la "nationalisation étatique" pour les négociations lors des grandes grèves, et à la "nationalisation démocratique" lorsqu'il s'agit de défendre la nationalisation.

Nous venons de voir, au cours de cette période dominée par d'importants conflits sociaux, l'attitude générale de la majorité du C.C.E. selon deux axes : celui de la politique sociale de l'entreprise et celui de l'environnement politique, économique et social.

Comme durant la période où M. Lefauchaux était président, ces rapports conflictuels au sein du C.C.E. se répercutent-ils sur le plan de son fonctionnement ? Des problèmes nouveaux apparaissent-ils ?

(16) P.-V. des 18 et 19 juillet 1968 (questions générales), p. 15-16.

(17) P.-V. du 13 décembre 1968 (questions générales), p. 11.

(18) P.-V. du 7 mai 1971 (séance extraordinaire), p. 3-4.

(19) P.-V. du 13 décembre 1974 (questions générales), p. 102-103.

(20) P.-V. des 18 et 19 décembre 1975 (questions générales), p. 112.

(21) P.-V. des 18 et 19 juillet 1968 (questions générales), p. 15-16.

(22) P.-V. des 19 et 20 juin 1975 (questions générales), p. 48-49.

(23) P.-V. du 14 décembre 1973 (questions générales), p. 76.

(24) P.-V. du 7 mai 1971 (séance extraordinaire), p. 3.

B. Le C.C.E. et les problèmes d'information

Les représentants du personnel, au cours de cette période, se trouvent confrontés à certains problèmes en rapport avec le fonctionnement du C.C.E. Est-ce à dire que la Direction réduit à dessein le champ d'action des membres du C.C.E. comme c'était le cas durant la présidence de Lefaucheur ?

Lorsque les rapports sociaux sont conflictuels au sein de l'entreprise, le C.C.E. tend à ne devenir qu'un organisme de lutte — c'est pourquoi la Direction est alors tentée de limiter les prérogatives du C.C.E. au strict minimum légal. Or, à partir de 1968, si la Direction se montre certes prudente et circonspecte, elle fait preuve aussi sur certains points de largeur d'interprétation.

Mais il y a autre chose — en effet, durant les années 70, apparaissent des difficultés techniques d'un autre ordre, inhérentes à l'évolution même de la R.N.U.R. En fait, la polémique bat son plein autour de problèmes liés surtout à l'information du C.C.E. Les représentants du personnel se plaignent de ne pas être consultés avant des décisions importantes prises par la Direction, par conséquent d'être des receveurs passifs d'informations.

Un problème se pose aussi au sujet de la quantité d'informations — à cause d'un manque de renseignements sur certaines questions ou, au contraire, d'une masse trop complexe et donc difficile à maîtriser et à interpréter. Enfin, le C.C.E. reproche à la Direction d'être trop peu informé relativement aux filiales pourtant importantes — même si elles ne font pas partie de la Régie Nationale mais du Groupe Renault.

Le 19 décembre 1975, M. Dayan, représentant du personnel, commence ainsi une déclaration au nom de la C.G.T. (25) :

“Nous voici au terme d'une année marquée par le plus long conflit qu'ait connu la Régie Renault, [...], conflit qui aurait pu être évité si vous ne considérez pas le C.C.E. comme une vulgaire chambre d'enregistrement de vos décisions et si vous aviez tenu compte des remarques, critiques et aspirations du personnel exprimées ici même par les élus voici un an.”

Il faut distinguer deux aspects dans ce reproche adressé au P.-D.G. : d'une part, le C.C.E. ne serait pas consulté, c'est-à-dire qu'il serait mis devant le fait accompli en étant simplement informé une fois la décision prise ; d'autre part, on ne tiendrait pas compte des avis exprimés par le C.C.E.

Ce dernier aspect est lié aux rapports conflictuels entre la Direction et les organisations syndicales et n'est pas choquant en ce sens que le C.C.E. n'a pas de pouvoir de décision ; par contre, le premier point, qui concerne la consultation du C.C.E., est plus délicat : d'après l'article 3 de la loi du 16 mai 1946, le comité d'entreprise est “obligatoirement consulté sur les questions intéressant l'organisation, la gestion et la marche générale de l'entreprise”. Or, comme ils ne sont pas consultés, les membres du C.C.E. se plaignent sans cesse que la loi n'est pas respectée. En outre, cela se vérifie souvent à l'occasion de décisions importantes ; par exemple, à la séance extraordinaire du 24 octobre 1968, qui a pour thème la création d'une usine commune Peugeot-Renault, le secrétaire du C.C.E. fait la remarque suivante (26) :

“M. Gouju regrette que le C.C.E. soit en quelque sorte mis devant le fait accompli ; les textes légaux prévoient en effet que

le comité doit être obligatoirement informé et consulté. Or, il ne pense pas que l'on puisse parler de consultation au stade où en sont les pourparlers.”

Même réaction lorsque les représentants du personnel apprennent la réorganisation de la R.N.U.R. (séparation de l'automobile des autres activités), en 1975 ; M. Gaillot, au nom de la C.G.T., fait alors cette déclaration (27) :

“La Direction a voulu opérer une véritable mystification soutenue en cela par M. d'Ornano à l'Assemblée nationale, en faisant croire que le personnel avait été informé et consulté alors que le seul organisme légal dans lequel, par ses droits et fonctions, sont les représentants du personnel, en l'occurrence le C.C.E., n'a pas été consulté, ni même informé au moment opportun, c'est-à-dire avant que les décisions ne soient prises [...]”

Toujours à propos de l'annonce au C.C.E. de la réorganisation de la R.N.U.R., la “C.G.C. Renault”, par la voix de M. Degrelle, adresse aussi des reproches à la Direction (28) :

“En premier lieu, elle tient une fois encore à exprimer son mécontentement quant au fait que la grande presse française, et parfois même internationale, a publié de larges informations sur cette réorganisation avant même que le personnel, y compris l'encadrement, ait été informé par la Direction.”

Si la Direction évite de consulter les représentants du personnel avant d'avoir pris une décision d'importance, cela peut s'expliquer par un désir de discrétion lorsque des négociations sont en cours, ou par la volonté d'éviter des polémiques gênantes lorsque les questions sont épineuses et sensibles, surtout durant une période de tension sociale. Mais cela a l'inconvénient de donner l'impression aux représentants du personnel qu'ils sont mis à l'écart de la marche générale de l'entreprise, même chez les cadres, ce qui est révélateur.

C'est d'ailleurs dans la perspective d'un C.C.E. jouissant de ses pleines prérogatives que M. Godbert, au nom de la C.G.T., présente la demande suivante (29) : “que le C.C.E. joue véritablement son rôle et que toutes les informations lui soient fournies”.

Cette requête sous-entend que certaines informations ne seraient pas communiquées ; ce n'est certes pas un problème récent. D'autre part, cette question des informations doit aussi être posée selon une perspective nouvelle.

En effet, M. Thomas, représentant de la Direction, affirme que (30) : “d'année en année, les documents et rapports n'ont cessé d'augmenter”. Or, paradoxalement, c'est à cet endroit que se posent avec insistance certains problèmes. Les membres du C.C.E. se plaignent de ne pouvoir traiter cette masse d'informations, comme M. Lefèvre, qui intervient au nom de F.O. (31) :

“[...] L'organisation F.O. analysera minutieusement les indications fournies et les discussions qui ont eu lieu au cours de cette séance du C.C.E. La complexité des documents ne permet pas d'intervenir comme cela serait souhaitable.”

(25) P.-V., session des 18 et 19 décembre 1975 (questions générales), p. 33-35.

(26) P.-V. du 24 octobre 1968 (session extraordinaire), p. 4.

(27) P.-V. des 18 et 19 décembre 1975 (questions générales), p. 100.

(28) P.-V. des 18 et 19 décembre 1975 (questions générales), p. 102-103.

(29) P.-V. des 18 et 19 juin 1970 (questions générales), p. 9-10.

(30) P.-V. des 19 et 20 juin 1975 (questions générales), p. 50.

(31) P.-V. du 23 juin 1972 (questions générales), p. 13.

M. Jaillot, au nom de la C.G.T., adresse des reproches à la Direction au sujet de la politique de l'information pratiquée à l'égard du C.C.E. (32) :

"On le voit, on a vu comment vous concevez la démocratie et le rôle du C.C.E. [...], en masquant l'information aux élus, en ne répondant que partiellement, en ne donnant que l'information que les élus réclament, et bien souvent pour les mettre devant le fait accompli. Alors qu'il est difficile aux élus de demander des détails sur une information qu'ils ne connaissent pas."

Quelles sont les solutions proposées par les représentants du personnel ? D'abord, par rapport à la quantité d'informations fournies, M. Morel, membre C.G.T. du C.C.E., propose une approche sélective des problèmes, en reconnaissant, par ailleurs, que "sur le plan des informations, la Direction a effectivement avancé" (33) :

"On devrait réussir dans les réunions du C.C.E. à aborder les problèmes véritablement sur ce qui peut faire avancer quelque chose et non pas sur une certaine quantité de détails qui peuvent être intéressants à certains moments, mais sur des problèmes fondamentaux qui sont posés aux travailleurs de l'entreprise et à l'entreprise nationalisée en général."

A propos de la difficulté de traiter des informations nombreuses et complexes, dans une déclaration au nom des élus C.G.T., C.F.D.T. et F.O., les représentants du personnel affirment exiger (34) "plus de démocratie dans l'entreprise qui commence par un rôle véritable du C.C.E.", avec notamment "une assistance technique en séance". La Direction refuse alors d'agréer cette demande, pour la raison que ce conseiller technique ne serait pas "membre du C.C.E.". Mais cette requête est pourtant symptomatique d'une évolution qui concerne la R.N.U.R. : la dimension de cette entreprise est devenue telle que les problèmes abordés au C.C.E. ne peuvent plus être appréhendés aussi aisément que par le passé. Or, les moyens dont dispose le C.C.E. ne se sont sans doute pas développés dans les mêmes proportions que la firme ; ce qui explique pourquoi les représentants du personnel éprouvent le besoin de demander une "assistance technique en séance".

Un autre problème important se pose aux membres du C.C.E. au sujet de l'information, un problème lié aussi à l'évolution de la Régie Renault, de sa structure notamment : la R.N.U.R., au fur et à mesure de sa croissance, a constitué des filiales de plus en plus nombreuses. Or, ces filiales échappent au contrôle du C.C.E. qui est celui de la R.N.U.R., non pas celui du Groupe Renault. Les membres du C.C.E., toutes organisations syndicales comprises, ont posé ce problème avec insistance dès les années soixante ; en juillet 1971, M. Guillot, "au nom des élus C.G.T.", décrit ce processus et propose à nouveau la solution envisagée par toutes les organisations, à savoir la création d'un comité central de groupe (35) :

"Les capitaux de la Régie sont de plus en plus utilisés dans la prise de participation dans des filiales, pour une valeur actuellement supérieure au capital propre de la Régie, lesquelles constituent à leur tour leurs propres filiales.

"Des établissements sont créés en association avec des entreprises privées.

"Les résultats obtenus à l'étranger par les usines de montage et le réseau commercial sont considérables et mal connus, d'autant que des tractations se font par l'intermédiaire d'une société holding située en Suisse.

"Le C.C.E. dans sa forme actuelle n'a pas la possibilité de connaître l'utilisation exacte du capital et des résultats obtenus pour l'ensemble du groupe, Régie, filiales en France, à l'étranger et les filiales des filiales.

"Le C.C.E. n'a de ce fait qu'une idée vague et partielle, ne disposant que d'éléments fragmentés et incomplets des résultats.

"Les représentants de la C.G.T. au C.C.E. demandent que soit constitué un Comité Central de Groupe se réunissant une fois par an avec à son ordre du jour l'étude du bilan consolidé.

"Le Comité Central du Groupe ne devra enlever aucune des prérogatives des comités d'établissement et des comités centraux d'entreprise."

Là encore, la Direction répond par la négative à cette demande. Mais il faut préciser qu'aucune disposition juridique n'était prévue alors à cet effet.

En tous cas, ce problème autour du "Comité Central de Groupe" pose de façon plus large, pour les représentants du personnel, la question de l'identité de la nationalisation : trouve-t-on un rapport entre leur conception de la nationalisation et la structure de l'entreprise ? Cet aspect expliquerait la logique de certaines positions adoptées au C.C.E., qui deviendrait en partie l'organisme de "défense de la nationalisation".

En fin de compte, durant cette période, les membres du C.C.E. éprouvent des difficultés face à l'information, soit pour maîtriser une masse trop complexe, soit parce que certains renseignements ne leur sont pas octroyés, comme pour les filiales. Si la croissance de l'entreprise, l'évolution de la R.N.U.R., explique ce phénomène autant que l'attitude prudente de la Direction, le C.C.E. se sent finalement un peu dépossédé de ses fonctions. Dans ces conditions, cela ne contribue peut-être pas à apaiser la tension sociale, surtout si les représentants du personnel ont l'impression que leur droit de regard sur la marche générale de l'entreprise leur échappe en partie.

Jusqu'ici nous avons considéré surtout de façon générale et synthétique la logique des acteurs, selon les conditions propres à chaque période et à travers le fonctionnement du C.C.E. Si la majorité C.G.T. s'est avérée comme étant de loin la plus influente, les membres du C.C.E. appartenant aux autres organisations syndicales n'en jouent pas moins leur rôle ; or, chaque organisation possède une sensibilité particulière et une logique qui est la sienne, qui influent ensuite sur la façon dont les problèmes sont abordés lors des discussions. Nous allons nous attacher principalement à cette dernière période qui, pour être comprise entre 1968 et 1975, n'en conserve pas moins certains traits communs aux années antérieures.

C. Le C.C.E. et la logique des organisations syndicales

Si chaque organisation syndicale possède un élu au C.C.E., les autres membres ne sont pas des élus syndicaux, mais des représentants du personnel, même si ces derniers appartiennent tous à des organisations syndicales. Cela pose une question : dans quelle mesure les représentants du personnel au C.C.E. se

(32) P.-V. des 21 et 22 juin 1973 (questions générales), p. 102-103.

(33) P.-V. du 23 juin 1972 (questions générales), p. 9.

(34) P.-V. des 20 et 21 juin 1974 (questions générales), p. 54-56.

(35) P.-V. des 1^{er} et 2 juillet 1971 (questions générales), p. 15.

comportent-ils en militants syndicaux ? Il y a un phénomène révélateur qui est l'existence de motions présentées au nom des membres de telle ou telle organisation syndicale. Les motions s'inspirent d'une démarche collective, celle des membres d'une même organisation syndicale, et par conséquent s'inscrivent dans une ligne générale. C'est dire la rigidité de ce cadre qui obéit à un ton, à une rhétorique appropriés. En fait, s'il n'est un secret pour personne que les membres du C.C.E. se comportent surtout en militants syndicaux, cette tendance peut être plus ou moins accentuée selon les périodes de plus ou moins grande tension. Or, à partir de 1968, les motions tendent à se multiplier durant les séances du C.C.E. Auparavant, chaque organisation syndicale présentait une motion à la fin de la "séance générale", ce qui se limitait là en général pour chaque session.

A partir de 1968, à chaque séance est lue une motion, plusieurs même, au cours de la séance générale ; les discussions se font presque par motions interposées. Ce qui rend un véritable dialogue difficile.

Durant cette période, l'organisation qui domine est encore la C.G.T. ; ses candidats sont élus secrétaire et secrétaire suppléant ; ainsi, M. Gau, secrétaire de la session de décembre 1968 jusqu'à celle de décembre 1972 non comprise, et M. Jaillot, de la session de décembre 1972 jusqu'au-delà de 1975, appartiennent tous deux à la C.G.T.

Mais surtout ce qui caractérise cette période, c'est qu'il arrive assez souvent que les organisations syndicales F.O., C.F.D.T. et C.G.T. adoptent une position commune en séance de C.C.E. (nous verrons que la C.G.C. forme un cas un peu particulier). Déjà, signe intéressant, le secrétaire du C.C.E. (C.G.T.) est presque toujours élu à l'unanimité. Cette unité de vue assez fréquente s'exprime à travers des motions communes. Ce phénomène n'est pas sans rapport avec les conflits sociaux qui jalonnent cette période et l'unité d'action qui les accompagne souvent.

Dans une des sous-parties précédentes ("Le C.C.E. et les nouveaux conflits sociaux"), nous avons cité deux extraits de déclarations communes des organisations syndicales C.G.T., C.F.D.T. et F.O. : l'une datant de la séance du 13 décembre 1968 se rapporte aux suites du conflit de mai-juin 1968 ; l'autre, datant de la séance extraordinaire du 7 mai 1971, se rapporte au conflit d'alors. De la teneur générale du message présenté (en élargissant à l'ensemble des motions communes), des éléments intéressants peuvent être dégagés, à savoir, bien sûr, la radicalisation de ces organisations syndicales du point de vue revendicatif et de la volonté d'action, mais aussi, ce qui apparaît clairement, la critique de la politique économique et sociale du gouvernement.

Or, c'est ici que l'on saisit toute la différence avec la période comprise entre 1952 et 1955 : la C.G.T. était alors isolée à cause de son orientation politique, mais la politique internationale jouait alors un grand rôle, ce qui n'est plus autant le cas durant les années 70. Si la critique de la politique gouvernementale se mêle alors à la combativité syndicale, les enjeux ne sont plus les mêmes.

La logique des organisations syndicales conditionne en partie l'orientation des discussions au sein du C.C.E. ; à cet égard, la tendance, durant cette période, aux prises de position générales (contre la politique économique du gouvernement, le patronat et le système capitaliste) n'est pas sans conséquence. Or, le cas le plus frappant est celui de la C.G.T.

En effet, les interventions de ses membres au C.C.E. oscillent entre les prises de position générales (idéologiques ou politiques) et les interventions de caractère revendicatif (revendications détaillées, précises, quotidiennes). Cela s'est vérifié constamment depuis 1952 en ce qui concerne les membres C.G.T. du C.C.E. Cependant, il ne s'agit que d'une tendance qui est plus ou moins accentuée selon les périodes de plus ou moins grande tension. A partir de 1968, la critique de la politique gouvernementale, du patronat, etc., tend à envahir les débats au C.C.E., à travers les motions et les interventions. Parallèlement, la surenchère dans les revendications se traduit par des grèves.

Dans ces conditions, un réel dialogue sur les problèmes concernant la marche générale de l'entreprise est-il possible au C.C.E. ? Cela paraît difficile a priori. D'abord, rappelons que, d'après l'ordonnance du 22 février 1945, "le comité d'entreprise ne saurait avoir un caractère revendicatif". Ensuite, une raison fondamentale entrave d'avance toute véritable discussion touchant de nombreuses questions : c'est le refus d'un régime solidaire du système capitaliste (36) :

"Il ne saurait être question pour nous de prendre en compte les difficultés de l'industrie automobile ; non seulement les travailleurs n'en sont pas responsables, mais ils en sont les premières victimes. Ils sont les premières victimes de la politique d'austérité mise en place par le Gouvernement, avec comme objectif déclaré de [...] soutenir les sociétés multinationales telles que Michelin."

Selon la logique des membres C.G.T. du C.C.E., prendre en compte les contraintes économiques, c'est accepter les règles de jeu du système capitaliste et ainsi cautionner le régime. De cette façon, on comprend qu'idéologie et revendication sont deux aspects complémentaires d'une même démarche chez les membres C.G.T. au C.C.E. : leur position idéologique les portant à mettre quelque distance entre eux et la marche générale de l'entreprise, ils se trouvent davantage à l'aise, le champ plus libre dans une action revendicative ; inversement, celle-ci se trouve appuyée, justifiée, renforcée par la netteté de leur position idéologique. Ce comportement des cégétistes devrait avoir une influence déterminante sur l'histoire du C.C.E. puisque ce sont eux qui sont majoritaires et dominent les débats.

L'organisation F.O. joue un rôle mineur au C.C.E. de la Régie Renault, mais est toujours présente (en général, guère plus de un ou deux représentants du personnel). De par ses origines, au moment de la guerre froide, elle se positionne surtout négativement par rapport à la C.G.T. Pour la même raison, elle évitera toujours de trop s'engager sur le plan idéologique ; comme son attitude n'est guère non plus dynamique dans le domaine de la participation aux débats du C.C.E., comme l'exprime d'ailleurs l'un de ses membres, elle se cantonne dans une démarche limitée, revendicative (37) :

"M. Langlois n'a pas l'intention de s'engager dans des discussions de gestionnaires sur le bilan de la Régie car, si la volonté de la Direction est d'équilibrer la gestion de l'entreprise, celle de F.O. est d'aider les travailleurs et leur famille à équilibrer leur budget. Le souci de son syndicat est de représenter les intérêts de toutes les catégories de travailleurs et de discuter du bilan que l'on doit faire, de leur situation, et d'obtenir la satisfaction de leurs revendications indispensables."

(36) P.-V. du 13 décembre 1974 (questions générales), p. 43.

(37) P.-V. des 21 et 22 juin 1973 (questions générales), p. 99-100.

La C.F.D.T. a une démarche en apparence plus originale, plus ambitieuse ; si, relativement à la C.G.T., le nombre de ses membres est assez limité, il dépasse parfois celui de F.O. A la différence d'une organisation assez monolithique comme la C.G.T., la C.F.D.T. paraît plus fluctuante dans ses aspirations. En tous cas, après 1968 (et même un peu avant), elle se radicalise : cela est d'abord visible à travers les prises de position communes avec F.O. et la C.G.T., pour l'action revendicative. Notons qu'une certaine coopération entre la C.G.T. et la C.F.D.T. n'est pas nouvelle (déjà la C.F.T.C. la pratiquait).

Ensuite, la C.F.D.T. affirme durant cette période (et même auparavant) une position idéologique nettement critique à l'égard du système capitaliste (38) : "Pour la C.F.D.T., la responsabilité est claire, la crise est provoquée par le capitalisme international."

Pendant, cette organisation est, d'une certaine façon, pré-disposée à soutenir des discussions intéressantes en séance du C.C.E., grâce à une certaine ouverture intellectuelle. Mais surtout, la véritable originalité de la C.F.D.T. vient de ses conceptions sociales, qui s'affirment avec force dès le conflit de mai-juin 1968 ; ainsi M. Loret, à la lecture d'une motion C.F.D.T., exprime le souhait d'une politique du personnel audacieuse et novatrice (39) :

"La vague de fond qui a soulevé les travailleurs en grève en mai-juin fait que les rapports salariés-employeurs doivent se trouver profondément modifiés.

"Ils espèrent que tout sera mis en œuvre pour une politique de dialogue, d'humanisation des conditions de travail, de la reconnaissance effective du fait syndical.

"Ils insistent sur la nécessité de pratiquer à tous les niveaux de l'entreprise une politique de participation dans le principe de l'autogestion ; ce n'est pas une solution miracle, mais cela a l'avantage sur beaucoup d'autres systèmes de faire appel à la liberté prise dans le sens d'une possibilité de choisir et à la responsabilité, c'est-à-dire de développer le pouvoir dans l'entreprise, seul moyen véritable de démocratisation."

En fait, derrière cette déclaration, les membres C.F.D.T. du C.C.E. remettent en cause les bases de la politique sociale pratiquée par la Régie, en premier lieu la politique des accords d'entreprise, ainsi que l'explique M. Loret (40) :

"La C.F.D.T. ne peut continuer à admettre une politique contractuelle dépassée. Elle entend obtenir un statut du personnel qui soit la base d'un contrat collectif [...]."

Mais la critique de la C.F.D.T. dépasse tel ou tel aspect particulier, elle est radicale, comme l'affirme le même M. Loret dans cet extrait tiré d'une déclaration "au nom des élus C.F.D.T." (41) :

"La Direction s'attache plus aux termes de droit qu'aux motivations profondes des travailleurs. Cette analyse superficielle se traduit par des attaques contre les gauchistes ou à des allusions envieuses au calme d'autres entreprises comme Simca ou Citroën. Le véritable dilemme, c'est que la Régie doit disposer d'une politique du personnel. Or, nous ne sentons plus le souffle qui animait la Régie en matière sociale il y a quinze ans. Les mentalités, les besoins des hommes et de l'entreprise ont évolué, mais pas la D.C.P.R.S. (42) qui est devenue un service routinier et figé."

La C.F.D.T. pose peut-être là une question importante sur la Régie Renault et sur son rôle pilote en matière sociale. Continue-t-elle à le jouer ? Après 1968, de nouvelles aspirations sont apparues ; au-delà des revendications traditionnelles (salaires, primes, diminution du temps de travail...) auxquelles la Régie Renault a souvent répondu, qu'en est-il des problèmes comme les conditions de travail, par exemple ? Après tout, les O.S. ont joué un rôle clé dans les grandes grèves de cette époque et leurs revendications affichées exprimaient peut-être aussi d'autres aspirations...

La C.G.C. occupe une position particulière par rapport aux autres organisations syndicales. Les membres C.G.C. du C.C.E., au nombre de deux ou trois en général, n'appartiennent pas au premier collège (ouvriers, employés) et représentent une catégorie spécifique (techniciens, agents de maîtrise et cadres, ingénieurs), même si elle n'en a pas le monopole. En tous cas, les intérêts que défend la C.G.C. ne recourent pas exactement ceux que défendent F.O., la C.G.T. et la C.F.D.T. Par exemple, en juin 1972, M. Loret ayant lu, dans une motion, les revendications de la C.F.D.T., l'un des membres C.G.C. du C.C.E. prend alors la parole pour lui répondre (43) :

"M. Dalbousière signale à M. Loret que s'il réclame une hiérarchie de 1 à 6, la Régie est très largement au-delà de ses désirs puisque le salaire moyen des cadres est égal à un peu plus de trois fois le salaire du manoeuvre et à nettement moins de trois fois le salaire moyen de l'O.S."

Si la C.G.T., la C.F.D.T. et F.O. adoptent une position commune dans les conflits sociaux, comme celui de 1971, la C.G.C. ne se joint pas à eux, même si elle garde une attitude conciliatrice, ainsi que l'exprime cette remarque de M. Remoussin (44) : "La C.G.C. est prête à faire tout ce qui sera possible pour essayer de rapprocher les points de vue."

Si la C.G.C. veut être à part, elle se sent aussi mise à l'écart par les autres organisations syndicales (45) :

"M. Dalbousière, au nom de son organisation, ne déposera pas de motion, mais il craindrait qu'elle ne soit considérée comme quantité négligeable, comme l'a été son organisation et les catégories qu'elle représente lorsque le 2 février 1972 elle désirait signer l'accord d'entreprise. Il estime que, pour améliorer la gestion, il est nécessaire que tout le personnel d'encadrement se sente concerné par ces problèmes, et pour cela c'est une question d'information montante et descendante. Il faudrait créer des contacts fréquents entre les grands patrons et l'ensemble des cadres et techniciens [...]."

"Le Président pense que M. Dalbousière a raison. Il rappelle qu'il a déjà informé au cours de journées spéciales près de 400 cadres [...]. Il ira dans le sens préconisé et recevra toutes les suggestions qui pourraient être émises à ce sujet, étant persuadé que les gens ne travaillaient bien que s'ils savent pourquoi et comment les choses tournent [...]."

(38) P.-V. du 14 décembre 1973 (questions générales), p. 77.

(39) P.-V. des 18 et 19 juillet 1968 (questions générales), p. 14.

(40) P.-V. du 7 mai 1971 (séance extraordinaire), p. 3.

(41) P.-V. du 2 juillet 1971 (questions générales), p. 18-19.

(42) D.C.P.R.S. = Direction Centrale du Personnel et des Relations Sociales.

(43) P.-V. du 23 juin 1972 (questions générales), p. 17.

(44) P.-V. du 7 mai 1971 (séance extraordinaire), p. 4.

(45) P.-V. du 23 juin 1972 (questions générales), p. 15.

On remarque que la C.G.C. est favorable à une politique contractuelle ; M. Dreyfus et la C.G.C. paraissent aller dans le sens d'un rapprochement, d'une plus étroite coopération entre la Direction et "l'ensemble des cadres et techniciens". Sans doute M. Dreyfus répond-il à sa façon à l'attitude intraitable des autres organisations syndicales ; c'est aussi une manière de créer une concertation réduite aux seuls cadres et techniciens.

Néanmoins, la C.G.C. s'est toujours montrée plus ou moins conciliante envers la Direction. C'est ce que souligne M. Degrelle à la lecture d'une déclaration au nom de la C.G.C., à l'occasion du départ de M. Dreyfus (46) :

"Au moment même où M. Vernier-Palliez, troisième Président depuis la création de la Régie en 1945, va prendre ses fonctions le 24 décembre prochain, la C.G.C. tient à faire un bref historique, et tout d'abord rappeler quelle fut sa position en 1955 lorsque M. Pierre Dreyfus s'est présenté devant le C.C.E. réuni à cet effet. Au cours de cette séance, seule la C.G.C. a voté la confiance à son nouveau Président. Les autres organisations syndicales se sont abstenues ou ont voté la défiance."

Sans doute la C.G.C. croit-elle qu'il est au mieux de ses intérêts de manifester son soutien à la Direction, mais il faut ajouter que cette organisation est aussi la mieux prédestinée, par nature, à adopter une position nuancée à l'égard de la gestion de l'entreprise. La catégorie qu'elle représente est censée être compétente, mieux au courant des contraintes économiques et davantage en rapport avec la Direction, du fait des contacts professionnels. Dans ces conditions, la C.G.C. devrait théoriquement apporter aux discussions sur les problèmes concernant la marche générale de l'entreprise une contribution positive.

Finalement, on peut se demander dans quelle mesure les membres du C.C.E. qui appartiennent à ces organisations syndicales — excepté la C.G.C., peut-être — sont disposés à s'engager dans la voie d'une véritable "coopération" avec la Direction sur la marche générale de l'entreprise ; car il est peu probable que les réflexes de lutte revendicative ou d'hostilité à l'égard du système capitaliste, très vifs d'ordinaire chez les membres de ces organisations ouvrières, s'évanouissent comme par enchantement le temps des séances du C.C.E.

Durant toute notre période, la C.G.T. reste l'organisation prédominante au C.C.E. C'est elle qui imprime sa marque au C.C.E. et qui fait que les rapports avec la Direction sont plus ou moins conflictuels, ou alors plus ou moins détendus. Les autres organisations ont chacune leur personnalité, mais ne peuvent imposer leur influence seule.

Si le contexte politique, économique et social au niveau national conditionne en grande partie la nature des relations qui s'établissent au sein du C.C.E., d'ailleurs plutôt dans le sens de l'affrontement au cours de notre période, en revanche des conditions sociales propres à la Régie ont contribué à la relative détente qui s'est installée de 1955 jusqu'au début de 1968.

Pourtant, en ce qui concerne le mode de fonctionnement du C.C.E., la Direction, même en période favorable, a toujours montré une certaine prudence : si l'information fournie au C.C.E. est en général importante, et dépasse même les obligations légales, par contre le principe de consultation n'est pas vraiment appliqué. La Direction craint les fuites éventuelles, parfois dangereuses pour l'entreprise ; elle craint aussi de donner des armes aux syndicats. Dans les rapports de force qui s'instaurent, c'est la Direction qui tient les rênes quant à l'interprétation des textes ; elle peut toujours menacer, si l'application est large, de revenir à de strictes obligations légales. Mais si, par la force des choses, le C.C.E. est devenu un organisme de lutte, il doit malgré tout être un organisme de travail en commun : à défaut de concertation, le président-directeur général cherche le consensus autour de la politique générale de l'entreprise, en mettant en avant ce principe commun qui serait la réussite de la nationalisation.

Par ailleurs, la majorité des représentants du personnel, ceux qui appartiennent à la C.G.T. notamment, considèrent le C.C.E., bien sûr, comme un organisme grâce auquel ils peuvent exercer leur droit de regard sur la marche générale de l'entreprise, mais aussi parfois comme une tribune politique, et souvent comme une tribune syndicale et revendicative.

Si la majorité C.G.T. du C.C.E. penche vers une conception démocratique de la nationalisation, c'est la logique étatique qui a prévalu dans la réalité ; par conséquent, comme le C.C.E. n'a pas joué le rôle auquel il aurait peut-être pu prétendre, on peut supposer qu'il soit par compensation plus exigeant et plus critique à l'égard de l'État-proprétaire.

Indépendamment des sujets particuliers évoqués en séance du C.C.E., les discussions se trouvent déjà orientées en partie selon la logique des acteurs.

Jean-Marc BASTIÈRE

(46) P.-V. des 18 et 19 décembre 1975 (questions générales), p. 102-103.

LES SERVICES GÉNÉRAUX EN 1934

Les Services Généraux comprenaient, en 1934 : le Courrier, le Classement Général, les Archives, le Central Dactylographique.

Ils ont, certes, beaucoup évolué au cours des années suivantes, mais il est intéressant de les retrouver tels qu'ils étaient à cette époque, selon les instructions de la note "Organisation des Services Généraux" dont nous reproduisons ci-après des extraits.

Le Courrier

17 personnes seulement étaient affectées au service "Courrier" pour un trafic journalier de 3 500 lettres reçues et 3 000 lettres expédiées, sans compter les circulaires.

Arrivée et distribution du courrier

La voiture postale va à la poste centrale de Boulogne à 7 heures du matin chercher les sacs postaux. Rapidement, les enveloppes sont ouvertes à l'aide d'une "machine à rogner les bords" sur deux côtés, de façon à sortir facilement le courrier contenu à l'intérieur, sans risquer d'en oublier.

Les lettres sont enregistrées, numérotées et datées. Un bordereau est tapé en 3 exemplaires, indiquant :

- le jour et l'heure de la réception,
- le numéro d'enregistrement,
- le nom et l'adresse du correspondant,
- la date de la lettre,
- le service destinataire.

Un exemplaire de ce bordereau accompagne les lettres et est remis au service destinataire, le second étant classé au Classement Général.

Le courrier est ensuite distribué dans les services par 2 *facteurs*. La voiture postale assure la distribution dans les ateliers et l'usine O, suivant un itinéraire et un horaire fixé à 2 *minutes près*.

Départ du courrier

"Les lettres contenues dans les livres de signature sont apportées au Courrier, ainsi que les documents qui les accompagnent (doubles, lettres originales des correspondants, etc.) qui sont mis de côté pour être soit envoyés au Classement Général, soit distribués à des services de l'Usine".

Le courrier est expédié en quatre fois, selon sa destination :

- 9 h 30, celui destiné aux "régions éloignées" (Midi, Pyrénées, Bretagne),
- 15 h 30, celui destiné aux "zones moins éloignées" (Gironde, Massif Central, bassin du Rhône),
- 17 h 15, toutes les autres régions,
- 18 h 30, Paris, province proche et banlieue.

Une carte de France indiquant ces différents horaires de départ avait été distribuée dans les services afin que le courrier puisse parvenir à tous les correspondants en même temps, le lendemain matin.

Télégrammes

Trois machines Hughes, propriétés de l'Usine, permettaient l'envoi des télégrammes.

En dehors des redevances annuelles, les dépenses de télégrammes s'élevaient à environ 30 000 F par mois.

Les dépenses téléphoniques s'élevaient, quant à elles, à environ 90 000 F par mois.

Il était "constaté que l'on téléphonait trop et que l'on n'employait pas assez le télégraphe, qui coûtait moins cher et était presque aussi rapide, en ayant l'avantage de laisser une "trace".

"L'usage du téléphone avec la province, étant donné le prix élevé, était donc à écarter le plus possible."

Le Classement Général — Les Archives

Il est important de pouvoir consulter rapidement le dossier complet d'un correspondant (acheteur ou fournisseur) et c'est la raison d'être du "Classement Général".

Comme nous l'avons dit précédemment, le Courrier Général a regroupé tous les doubles de lettres retirés des livres de signature ainsi que ceux ramassés par les facteurs. Tous ces documents sont remis au Classement Général "à une seule dame, assise sur une chaise roulante munie d'une tablette, devant un meuble séparé en 300 cases, qui assure le triage de la correspondance des Usines".

"Puis "deux dames", assises également sur des chaises roulantes et poussant devant elles un bac à roulettes dans lequel a été mis le courrier trié, se partagent ensuite la mise en dossiers".

200 000 dossiers étaient ouverts au Classement Général, avec la possibilité de consultation immédiate.

Les consultations de dossiers s'élevaient, en moyenne, à 250 par jour.

Les Archives

Les Archives, complément du Classement Général, ont fait l'objet de règles administratives quant à leur fonctionnement, réunies dans une instruction générale.

Elles avaient été installées dans le sous-sol du "bâtiment de la Direction", occupant une surface de 80 m de longueur sur 12 m de large. Elles étaient constituées de 42 alvéoles contenant chacune 1 800 dossiers disposés sur des tablettes métalliques représentant une longueur de 6 km.

Des archives très anciennes y étaient entreposées, certaines remontant à 1898.

Le tonnage conservé aux Archives était de l'ordre de 200 tonnes. Chaque année, 6 tonnes de vieux papiers étaient détruites, remplacées aussitôt par la même quantité à classer.

Le Central Dactylographique

Le Central Dactylographique a été créé avec 65 employés.

"Lorsqu'un employé a besoin de dicter du courrier, il téléphone au Chef du Central Dactylographique qui lui envoie une sténographe.

"Le temps passé en dehors du service est relevé par pointage à la pendule, à l'aller et au retour, feuille visée par le correspondantier.

"Les employées sont payées au mois ou à l'heure, avec une prime de travail calculée sur le travail exécuté (nombre de lignes tapées)."

En comptant les sténodactylographes affectées à temps plein dans des services importants, l'usine comptait environ 250 sténodactylographes et sténotypistes.

Le Central Dactylographique exécutait également le tirage d'environ 300 000 exemplaires de circulaires. Ce travail était effectué par "deux dames" travaillant sur quatre machines.

D'autre part, deux appareils "Dictaphone" avec enregistrement sur rouleau de cire étaient en usage aux Renseignements Techniques. Les dactylographes se faisaient ensuite dicter le courrier au ralenti sur la "machine à répéter".

La correspondance

La correspondance avait fait l'objet de règles strictes définies par instruction générale et dont voici quelques extraits :

"Réflexions et conseils

"Une lettre doit obtenir une réponse dans les 48 heures de sa réception. Si elle nécessite une recherche qui peut être longue, il convient d'adresser à votre correspondant une lettre d'attente, afin que celui-ci sache que sa lettre a bien été reçue et que l'usine s'occupe de lui donner satisfaction.

"Les lettres ne doivent pas être conservées plus de 10 jours dans les services.

"Lorsque vous renvoyez une lettre au Classement Général, il faut mentionner, dans le cadre du cachet de l'enregistrement, soit la date de réponse, soit l'indication "sans réponse, à classer".

"Videz vos tiroirs, détruisez les documents qui ne vous servent pas. Plus de la moitié des tiroirs et des classeurs seraient inutiles si chacun faisait chaque jour une rapide inspection de ses dossiers.

"Formules de politesse

"Soignez la formule de politesse.

"N'oubliez pas que la lettre que vous dictez sera écrite par les "Usines Renault" et non pas par tel ou tel service. Nous nous devons, au nom porté sur le papier à lettres, d'être impeccables à tous points de vue, comme le matériel qui y est fabriqué et qui a rendu le nom et la marque si réputés".

Odette QUIERS

LE CONSENSUS SOCIAL

1945-1947

Introduction

De 1945 à 1947, la France est paisible.

En 1947, les grèves succèdent au calme social. Dès lors, pour l'historien du mouvement ouvrier, deux problèmes se posent : d'une part, expliquer le silence de la classe ouvrière avant 1947 et, d'autre part, essayer de comprendre pourquoi la tempête succède au calme et secoue le nouveau régime. Dans le processus qui mène de la paix sociale à l'ébranlement du régime politique français, l'année 1947 est une date charnière. Elle permet d'observer une expérience d'un régime à participation communiste, mais aussi la rupture du front uni de la gauche et les affrontements qui en découlent. Si l'aspect principal de la crise de juin 1936 est social, et si au contraire, en 1958, on est en présence d'un phénomène essentiellement politique, on peut dire que 1947 présente le caractère d'une secousse qui touche tous les secteurs de la vie publique. Il est impossible de détacher l'aspect politique de la crise sociale. L'année 1948 est en quelque sorte le prolongement de cette année charnière, de cette année rupture. Mais notre propos n'est pas de faire l'histoire politique et sociale de la France entre 1944 et 1948. Pourquoi avoir choisi Renault pour illustrer la période ? La Régie est en quelque sorte l'entreprise "pilote" de l'époque : "Quand Renault s'enrhume, la France éternue." La Régie Renault, entreprise nationalisée, reste le "baromètre" de la classe ouvrière française. Ainsi Robert Fontey écrit (1) : "Les usines Renault constituent un véritable baromètre de l'atmosphère sociale ; lorsqu'elles demeurent calmes, on peut être assuré que les mouvements revendicatifs ne prendront aucun caractère de gravité. Lorsque la fièvre gagne Billancourt, les pouvoirs publics ont intérêt à suivre avec vigilance le déroulement des événements."

Les années 1945 et 1946, passé la tourmente, avaient donc été des années de paix sociale à la Régie. Rappelons l'élan après la Libération et le mot d'ordre des communistes, alors au gouvernement : "Retrouvez vos manches." C'est la période idyllique du dialogue permanent, la collaboration de tous à "l'effort commun". La Régie se lance avec la France entière dans la bataille de la production : "Mener la Bataille de la Production, c'est œuvrer à la renaissance du pays, à l'amélioration des conditions de vie et c'est aussi, pour la Direction, comme pour la section C.G.T., lutter [...] pour le succès de la Régie nationale (2)", "pour que [...] notre Régie puisse servir d'exemple à toutes les entreprises françaises (3)". Une "étroite unité de vue" conduit la Direction et la section syndicale à mener de concert la bataille de la production. Les années 1945-1946 se sont déroulées sans que l'on ait eu à déplorer de conflits sociaux à la Régie. L'on peut donc parler de trêve sociale grâce à la mise en place d'un consensus entre la Direction et les ouvriers. Les nouvelles institutions (comité central d'entreprise, délégués d'atelier, conseil d'administration) s'étaient mises en place dans le calme, et les quelques conflits du travail étaient restés localisés au niveau des ateliers et s'étaient apaisés rapidement. "Au cours de ces deux années de calme, Pierre Lefauchaux n'avait ménagé ni sa peine, ni les capitaux, pour améliorer les conditions de vie du personnel [...]. Il avait veillé à maintenir et améliorer, autant que la réglementation existante le lui permettait, le pouvoir d'achat du personnel et spécialement celui

(1) Extrait tiré de *La Semaine Économique*, 19 septembre 1948, article de Robert Fontey.

(2) *L'Accélérateur* n° 1, avril 1946, p. 1.

(3) B.I. R.N.U.R. n° 15, mai 1946, p. 1 (éditorial de P. Lefauchaux).

des moins payés. Enfin, il avait lutté avec persévérance pour modifier les rapports entre chefs et subordonnés, cherchant à les rendre — tout en maintenant l'indispensable discipline — cordiaux et confiants. Chaque début d'après-midi pendant une heure, il visitait un atelier [...], écoutant les remarques des cadres et les doléances des compagnons, se rendant compte de l'activité et surtout du climat qui régnait entre les uns et les autres (4)".

Le 1^{er} avril 1947, entré en vigueur la "Récompense pour Longs Services" qui, en attendant que la retraite des vieux travailleurs soit mise en place, devait permettre aux ouvriers de plus de soixante-cinq ans ayant passé au moins vingt ans dans l'entreprise de s'arrêter.

Malgré toutes ces réalisations et cet esprit nouveau, le 25 avril, la grève éclate à l'atelier de taillage, des engrenages, sous l'influence d'un syndicat dissident — le syndicat démocratique — contre l'avis de la C.G.T. Elle ne revêt au début qu'un caractère partiel, puis elle affecte la totalité de l'usine, la C.G.T. ayant décidé ses adhérents à se joindre au mouvement pour ne pas se faire déborder par des surenchères sur sa gauche. Conséquence inattendue, après un 1^{er} mai où des centaines de milliers de travailleurs défilaient de la République à la Concorde, conduits par le vice-président du Conseil, Maurice Thorez, pour protester contre le blocage des salaires, le président Ramadier demandait aux ministres communistes de partir. "Pierre Lefauchaux constatait avec amertume que la politique était entrée à la Régie, en la prenant comme cheval de bataille contre le gouvernement (5)." Ainsi, "alors que les organisations représentatives de la classe ouvrière participent au gouvernement, les actions qui se déroulent à Boulogne-Billancourt en 1947 précèdent les vagues de grèves qui déferlent par deux fois sur la France. Dès lors, à travers l'étude de Renault, on peut donner une image locale des luttes ouvrières en 1947 qui est susceptible d'éclairer, malgré sa spécificité, l'analyse de la situation en France (6)." La période du dialogue permanent était terminée chez Renault comme ailleurs. En 1947, avec la guerre froide et le départ des ministres communistes du gouvernement, c'est l'intensification des luttes ouvrières et la rupture du dialogue, ce qui oblige Renault à des actions unilatérales.

Pourquoi 1944-1948 ?

Les Usines Renault sont nées en 1898. Elles comptent ainsi parmi les plus anciennes industries d'automobiles du monde. "Du modeste hangar qui vit leurs débuts, un patient grignotage de la ville de Billancourt les conduisit à couvrir une superficie considérable puisqu'un slogan publicitaire célèbre la compare à la superficie de la ville de Chartres (7)."

La guerre de 1914-1918 fut la cause d'un développement important des usines, mais aussi d'une affectation complète de leur activité aux besoins de la défense nationale. Cette interruption de leur production automobile leur fit perdre définitivement, au profit des Américains, la première place dans le monde. Dès 1918, elles se remirent à l'ouvrage et, si elles ne réussirent jamais à reconquérir la première place, du moins ne cessèrent-elles de se développer au point de concentrer à Billancourt, en 1938, quelque 35 000 ouvriers.

La guerre de 1939, la défaite, l'Occupation virent le potentiel industriel des usines Renault mis au service des occupants, ce qui entraîna tout d'abord trois sévères bombardements de la part des Alliés, bombardements qui mirent la quasi-totalité de

leurs bâtiments à terre. Une autre conséquence fut la confiscation, à titre de sanction, au profit de la nation, des usines Renault qui devinrent la Régie nationale des usines Renault en 1944. Ainsi, il est intéressant de commencer l'étude le 4 octobre 1944, date à laquelle "l'expérience Renault" commence : un arrêté du ministre des Finances et du ministre de la Production industrielle a prononcé le 4 octobre 1944 la mise sous séquestre de la Société anonyme des usines Renault et la nomination d'un administrateur provisoire chargé de prendre toutes les mesures de surveillance, de contrôle et de direction en ce qui concerne l'administration des biens, droits et intérêts séquestrés, et d'exercer, avec les pouvoirs les plus étendus, la direction des usines appartenant à la Société, ainsi que d'assurer la continuité de leur exploitation.

Si 1947 est une année charnière dans la rupture, 1948 prolonge ce tournant et consomme ce qui était commencé.

L'année 1948 a été marquée par ce que l'on appelle en langage syndical "des débrayages", c'est-à-dire des arrêts de travail limités dans le temps à quelques heures et souvent accompagnés de rassemblements soit dans l'île, soit à la Direction. Ces débrayages que l'on observe tout au long de l'année 1948 marquent véritablement la coupure avec le dialogue permanent des années "idylliques" de l'après-guerre. Il convient donc de terminer cette étude en 1948 plutôt qu'en 1947.

L'expression "l'expérience Renault" a été employée dès le mois d'octobre 1944 lors de la mise sous séquestre des usines. C'était, en effet, la première fois que la nation prenait possession d'une entreprise appartenant au secteur concurrentiel. Nationalisée le 16 janvier 1945 par une ordonnance ayant posé les bases de l'organisation, la Régie nationale des usines Renault se trouve placée au premier plan de l'actualité par l'expérience de gestion par l'État d'une entreprise importante, au niveau tant économique que social. Partout présente grâce à ses filiales, elle domine nettement le secteur de la construction automobile française dès la fin de la guerre. Entreprise témoin par son rang industriel, elle l'est aussi par le rôle social et politique qu'ont tenu ses ouvriers.

De quoi s'agit-il, en définitive, lorsque l'on parle d'"expérience Renault" ? La réponse en est donnée au cours de la première séance du comité central d'entreprise (8) : on veut démontrer qu'une entreprise nationalisée peut et doit battre n'importe quelle autre entreprise du secteur libre sur les terrains suivants :

- rendement supérieur, c'est-à-dire meilleure utilisation, dans l'intérêt supérieur de la nation, des matières premières mises en œuvre et de la main-d'œuvre employée ;
- meilleure qualité des produits, ce qui explique une meilleure adaptation des matériels construits, non seulement aux désirs de la clientèle, mais surtout aux besoins véritables de la nation ;
- abaissement des prix de vente ;
- amélioration constante des conditions de vie du personnel de la Régie.

(4) Fernand Picard, *L'Épopée de Renault*, p. 298.

(5) Fernand Picard, *L'Épopée de Renault*, p. 299.

(6) *Le Mouvement social*, octobre-décembre 1972, n° 81, article de P. Fallachon, p. 111.

(7) *Auto-Magazine*, juin 1948.

(8) Archives R.N.U.R., paquet Secrétariat du P.-D.G. M. Lefauchaux, loge 10 G, dossier n° 22, 1^{re} séance du C.C.E.

Pierre Lefauchaux termine sur cette idée : "Nous devons arriver à ces résultats par un effort commun de tous les membres de la Régie, chacun donnant à sa place, quelque modeste qu'elle soit, le meilleur de lui-même à l'œuvre commune (9)." On peut donc parler d'une véritable mystique des nationalisations à cette époque.

A. L'avant-garde de la condition ouvrière

"Renault vitrine sociale"

Dans un premier temps, jusqu'en 1947, l'entreprise nationalisée tranche sur les autres dans un domaine dont la nouveauté entoure d'un halo favorable l'ensemble de l'expérience : le secteur public devient la vitrine de la politique sociale du gouvernement (10). On peut parler de "New Deal" social. Tout concourt en effet à favoriser une modification des règles du jeu social dans l'entreprise, dans la profession et dans la vie quotidienne. "Programme du C.N.R., majorité parlementaire, volonté gaullienne d'imposer la participation, ostracisme du patronat, vitalité des syndicats ouvriers : leur conjonction pendant quelques mois permet de refermer la parenthèse de revanche sociale ouverte depuis l'automne 1936 (11)".

L'ordonnance du 22 février 1945, qui impose la création de comités d'entreprise dans les établissements industriels et commerciaux de plus de 100 employés, tente de frapper au cœur du système productif.

1. Naissance des comités d'entreprise

Le principe en avait été admis en Conseil des ministres dès le 29 septembre 1944 : il faut mettre un terme aux gestions "sauvages". Les dispositions de l'ordonnance du 22 février complètent la loi de 1936 sur les délégués du personnel et ne négligent pas l'acquis positif des comités sociaux créés par Vichy. "La mission des délégués du personnel (12) est de présenter aux employeurs toutes les réclamations individuelles et collectives qui n'auraient pas été satisfaites, relatives à l'application des taux de salaires et des classifications professionnelles du code du travail et des autres lois et règlements concernant la protection ouvrière, l'hygiène, la sécurité et la prévoyance sociale — de saisir l'inspection du travail de toute plainte ou observation. Mais les salariés conservent la possibilité de présenter directement eux-mêmes leurs réclamations à l'employeur et à ses représentants."

"S'il existe dans l'entreprise (13) un comité d'entreprise créé conformément à l'ordonnance du 22 février 1945, les délégués du personnel ont qualité pour lui communiquer les suggestions et les observations du personnel sur toutes les questions entrant dans la compétence de ces comités. S'il n'existe pas de C.E., les délégués pourront communiquer à l'employeur toutes les suggestions tendant à l'amélioration du rendement et de l'organisation générale de l'entreprise. Ils assureront aussi, en même temps que le chef d'entreprise, le fonctionnement de toutes les institutions sociales de l'établissement."

Les délégués sont élus sur des listes qui, au premier tour, ne peuvent être que syndicales ; le comité est réuni une fois par mois par la Direction. Nous savons déjà en détail son organisation. Mais l'on peut dire qu'il a deux champs d'activité, la production, d'une part, le social, de l'autre. En ce qui concerne la

production, le comité d'entreprise joue un double rôle, il sert de liaison entre le personnel et la Direction. Or, à la Régie, la collaboration avec la Direction se fait dans une "étroite unité de vues". Pourtant cette tâche est extrêmement difficile en raison de l'ampleur de l'entreprise. Nous l'avons déjà vu en détail quand nous avons décrit l'organisation légale de la R.N.U.R. Le comité d'entreprise a droit de regard sur la comptabilité (au grand scandale du patronat qui argüe du secret des affaires face à la concurrence), écoute des exposés sur la marche de l'entreprise, donne des avis et enregistre les réponses aux questions qu'il a posées. Un organe consultatif certes, mais qui installe dans l'entreprise privée des "contrôleurs" de la nouvelle économie dirigée, disent les socialistes et les communistes.

A la Régie, le C.E. "est fortement aidé dans son rôle de liaison par l'existence des syndicats qui par leurs ramifications assurent un contact étroit dans tous les éléments de l'entreprise. Il dispose, par ailleurs, de plusieurs pages dans notre Bulletin d'Information mensuel (14)."

En dehors de ce rôle de liaison, le C.E. participe activement à la marche de l'entreprise en faisant des suggestions tendant à l'amélioration de la production sur le plan social ; le rôle du comité d'entreprise est considérable puisqu'il doit prendre en mains la gestion totale des œuvres sociales (ce que prévoyait déjà la charte du travail).

"Le monopole de gestion et de décision du chef d'entreprise n'est pourtant pas atteint, et nombre de patrons ne tiendront aucun compte des avis du comité d'entreprise (15)." Le plus souvent, celui-ci est cantonné dans la gestion des œuvres sociales. La revendication est réservée aux délégués du personnel. Le comité n'a donc souvent qu'une tâche de coopération. La loi du 16 mai 1946 étend les effets de l'ordonnance à tous les établissements privés ou publics d'au moins 50 employés.

"Dans l'entreprise, l'avancée sociale, la "révolution par la loi", n'auront pas tous les effets escomptés. Seul le secteur public s'attache à respecter scrupuleusement la lettre et l'esprit de la législation nouvelle (16)."

Le comité d'entreprise ne tire pas seulement de la nationalisation sa spécificité : il lui doit sa création. En effet, c'est dans l'ordonnance portant nationalisation des Usines Renault (17) qu'est portée pour la première fois mention du comité d'entreprise : "La Régie nationale des usines Renault est dirigée par un président-directeur général, assisté d'un conseil d'administration et d'un comité central d'entreprise (18)".

Deux textes sont à l'origine de la mise en place du comité d'entreprise de Renault-Billancourt : l'ordonnance du 16 janvier 1945 portant nationalisation des usines Renault donc, et le décret du 7 mars 1945 qui détermine les attributions des comités d'entreprise de la Régie. Il convient de lever sans attendre l'ambiguïté des termes (19). En 1945, l'entreprise

(9) Archives R.N.U.R., paquet Secrétariat du P.-D.G. M. Lefauchaux, loge 10 G, dossier n° 22, 1^{re} séance du C.C.E.

(10) Jean-Pierre Rioux, *La France de la quatrième République*, tome I, p. 112.

(11) *Idem.*

(12) *La Vie Ouvrière*, jeudi 2 mai 1946.

(13) *Idem.*

(14) Conférence du 10 janvier 1946, à l'École des sciences politiques.

(15) J.-P. Rioux, p. 113.

(16) J.-P. Rioux, p. 114.

(17) Ordonnance n° 45-68 du 16 janvier 1945.

(18) Article 8 de l'ordonnance, dans le titre II.

(19) *La Création du comité d'établissement de Renault-Billancourt*, mémoire de maîtrise réalisé par Anne-Sophie Perriaux.

Renault a deux établissements de plus de cent salariés : Billancourt et Le Mans. Si Renault avait été placé sous le régime de droit commun, il y aurait eu, conformément à l'ordonnance du 22 février 1945, un comité d'établissement (C.E.) à Billancourt, un comité d'établissement (C.E.) au Mans et un comité central d'entreprise (C.C.E.) composé des membres des comités d'établissement. Or, si le décret du 7 mars 1947 instaure bien un comité d'établissement, appelé comité local d'entreprise au Mans, Billancourt n'a pas de C.E. ; c'est le C.C.E. qui supplée à ce manque, jusqu'au 26 mars 1947, date à laquelle, par décret, l'entreprise Renault est replacée sous le régime de droit commun (20). Billancourt a désormais un comité d'établissement qui, mis en place très rapidement, se réunit pour la première fois le 24 mai 1947 après les élections en avril. "Le véritable premier comité d'entreprise est réuni le 1^{er} octobre 1947 (21)." Dès le 24 mai 1947, le comité d'établissement de Billancourt commence à organiser les commissions : cinq commissions techniques et six commissions sociales. Nous étudierons le domaine technique dans la partie consacrée au système des suggestions. Quant au domaine social, le comité est chargé de la gestion des œuvres sociales.

2. Les œuvres sociales du Comité d'entreprise

Le C.E. de Billancourt a disposé pour 1947 "d'un budget d'un montant total de 225 164 000 francs, ce qui a rendu possible une extension des activités sociales (22)". Celles-ci ont été groupées sous l'autorité d'un directeur des services sociaux, nommé par le comité d'entreprise. Elles sont contrôlées par les diverses commissions sociales.

Ces commissions s'occupent respectivement (23) :

- N° 1, des cantines ;
- N° 2, du centre de distribution ;
- N° 3, des sports et loisirs ;
- N° 4, de la sécurité et de l'hygiène ;
- N° 5, de l'aide sociale ; cette commission comprend elle-même cinq services :
 - Service des assistantes sociales en 1946 ; elles rendront 8 200 visites, en recevront 4 800 et feront 5 600 démarches ;
 - Service des crèches et vacances ;
 - Service des cours d'enseignement ménager ;
 - Service de l'aide familiale qui donne des compléments de salaire pendant les mois de maternité ;
 - Service du logement ;
- N° 6, de la prévoyance ; cette commission s'occupe de :
 - la Société de secours mutuels et d'entraide, fondée en 1911 et qui a 15 728 membres au 31 janvier 1946 ;
 - l'assurance bicyclette.

La commission des cantines est la seule pour laquelle P. Lefauchaux a prévu "qu'elle serait sous la dépendance du C.E. (24)". Alors que, lors de l'examen du budget, "la commission estime que certaines charges devraient être supportées par la Régie, le Président estime au contraire que l'exploitation des cantines doit faire un tout. Il est plutôt disposé à revoir la proportion des frais supportés par la Régie (25)."

Les cantines font partie des nombreuses œuvres sociales qui ne sont pas mises en place par le C.C.E. mais dont la gestion doit, à partir de 1945, revenir au C.C.E. Elles ont servi au total, au cours de l'exercice 1947, 5 274 000 repas et leur chiffre d'affaires s'est élevé à 248 millions environ (26). Le personnel

employé par ces services comprend 630 personnes au 1^{er} janvier 1948. L'accroissement du coût de la vie a conduit le comité à augmenter en cours d'exercice le prix des repas. Celui-ci est passé de 25 francs à 30 francs au mois d'août. Une nouvelle augmentation, assortie d'un barème progressif en fonction du rang hiérarchique des rationnaires, était mise en application le 19 janvier 1948. Le prix moyen du repas était à cette date de 42 francs, la subvention du comité d'entreprise est restée à 20 francs pendant tout l'exercice.

L'activité de la *commission du centre de distributions* s'est accrue d'environ 30 % au cours de l'exercice 1947 et son organisation s'est perfectionnée. Il a fait de gros efforts pour procurer aux ouvriers du bois, des pommes de terre, ainsi que des articles textiles et des vêtements pour enfants.

L'aide sociale : cette commission contrôle toutes les œuvres sociales relatives à l'enfance, aux colonies de vacances, à l'entraide et à l'assistance immédiate. Pour l'enfance elle a permis d'ouvrir en 1946 deux crèches garderies, qui peuvent accueillir 200 enfants, un préventorium à Garches, une maison d'accueil à Vaucresson. Par ailleurs, la mise en état du foyer d'enfants, situé sur les coteaux de Meudon, à Bellevue, a été poussée activement. Son arbre de Noël offre des jouets à 17 000 enfants. Elle peut aussi grâce à des colonies de vacances les envoyer en vacances, 600 dans le Jura grâce au placement familial, 300 autres à Nemours dans deux colonies dès l'été 1947. Elle accueille 180 enfants de moins de sept ans dans sa colonie sanitaire de Saint-Brévin-l'Océan.

Enfin, la Régie a procédé à l'acquisition à Iffendic (Ille-et-Vilaine) d'une propriété où sera organisée, au cours de l'été 1948, une colonie de vacances pour les enfants les plus jeunes. Elle pratique de même l'assistance et l'entraide, par des dons aux cas sociaux urgents. Un effort particulier a été entrepris en faveur des femmes enceintes ou en période d'allaitement, pour lesquelles on goûte à lieu chaque jour pendant les heures de travail, et en faveur des vieux travailleurs qui bénéficient de secours et d'un repas gratuit servi dans les cantines. La sous-commission chargée du logement procède à l'attribution d'appartements vacants sans pouvoir satisfaire à toutes les demandes.

La commission des Sports et Loisirs :

Le Club Olympique de Billancourt est sous sa direction. Il regroupe 4 500 adhérents. L'organisation des Loisirs regroupe plusieurs sections : bibliothèque, théâtre, photographie, beaux-arts, ciné-club... Le groupement Loisirs et Culture compte 3 200 adhérents et permet à 8 000 personnes de se distraire à peu de frais.

La *commission de Prévoyance* s'occupe des vieux travailleurs, elle verse un secours nommé "Récompense pour longs services" (ou R.L.S.), mais nous étudierons plus loin ce système de la R.L.S. propre à Renault. Enfin, une maison de repos située à Nemours est destinée aux vieux travailleurs. Pierre Lefauchaux dans une conférence à Reims le 10 décembre 1948 s'est

(20) C'est-à-dire la loi du 16 mai 1946.

(21) Anne-Sophie Perriaux, mémoire de maîtrise.

(22) Rapport annuel de gestion de P.-D.G. pour l'exercice 1947, archives R.N.U.R.

(23) *Idem.*

(24) Intervention de P. Lefauchaux ; P.-V. de la séance du 24 mai 1945.

(25) P.-V. de la séance du 14 juin 1945.

(26) Rapport annuel de gestion du P.-D.G. pour l'exercice 1947.

exprimé ainsi : "Nous apportons une attention particulière aux conditions de vie du personnel..., nous avons sur le plan social fait le maximum compatible avec nos possibilités. Depuis trois ans, nous avons investi près de 200 millions pour la construction de vestiaires modernes, de lavabos, de douches, pour l'amélioration des moyens de chauffage et de ventilation de nos ateliers. Notre comité d'entreprise reçoit annuellement des sommes importantes pour développer les œuvres sociales qu'il gère : cantines, crèches, maisons d'enfants, préventorium, maison de convalescence, colonies de vacances, etc. Enfin, nous sommes amenés à tenir compte, sans doute plus que les autres, des avis et suggestions qui nous sont apportés par les membres de notre personnel, à quelque échelon de la hiérarchie qu'ils se trouvent placés (27)".

Ainsi, les œuvres sociales du C.E. font de Renault l'avant-garde de la condition ouvrière.

Mais nous allons étudier plus précisément le système des suggestions et la mise en place de la R.L.S., qui sont des systèmes propres à la Régie Renault.

3. Le système des suggestions et la mise en place de la R.L.S.

a) Le système des suggestions

L'on peut se poser la question : qu'est-ce que suggérer ? *L'Accélérateur* nous donne une réponse : "Suggérer, c'est se pencher sur tous les problèmes de production dans le cadre du département, en vue de l'amélioration de la production et de l'abaissement du prix de revient, afin de pouvoir obtenir des salaires plus élevés (28)."

Ces suggestions sont nombreuses et diverses : "Les unes portent sur les perfectionnements techniques — c'est ainsi que nous avons adopté sur certains tours un dispositif de sécurité fort ingénieux proposé par un ouvrier —, d'autres constituent une critique d'un élément quelconque de notre organisation, mais cette critique se double en général d'une proposition souvent intéressante. L'une des dernières a porté sur la modification des règles qui présidaient à la réception des machines-outils sortant de réparation (29)." Ces suggestions portent donc sur des points extrêmement divers, tantôt il s'agit de perfectionnements à apporter aux machines, et le plus souvent sur des questions de sécurité ; elles portent aussi, et c'est très intéressant pour la Direction, sur des questions d'organisation. "Les suggestions émanent du personnel, et souvent d'ouvriers qui, sans ce moyen, auraient eu des difficultés à présenter une idée, un perfectionnement ; elles émanent également de contremaîtres, d'agents de maîtrise (30)." Elles viennent d'ailleurs pour "41 % des ouvriers, pour 37 % de chefs d'équipe et pour 15 % de contremaîtres. Elles ont permis de réaliser des économies annuelles d'un montant de près de 10 millions de francs (31)."

Tout membre du personnel peut donc faire des suggestions. Les commissions techniques tiennent compte dans leur étude de la dépendance de l'objet des suggestions envers les attributions de l'auteur ; ainsi les suggestions d'un ingénieur dans le cadre de son département font partie de son travail propre et ne justifient pas d'une procédure autre que la voie hiérarchique ; d'autre part, les ingénieurs ou cadres supérieurs peuvent présenter un projet pour un autre service que le leur, et

cela sous une forme technique qui soit complète par elle-même, ainsi le secrétariat du C.E. recevra directement les suggestions des ingénieurs et cadres supérieurs et des membres du comité d'établissement (32). On a donc ménagé ainsi :

- aux ouvriers, le moyen de s'exprimer ;
- au Comité d'entreprise, celui de suivre l'étude et l'évolution des suggestions ;
- à la Direction, celui d'étudier, conformément à la marche générale de l'entreprise, les suggestions proposées ;
- la responsabilité du Directeur général, président du C.E., qui seul prend la décision.

Le 24 mai 1945, la première tâche économique du C.C.E. évoquée est celle qui consiste à examiner les suggestions du personnel (33).

P. Lefauchaux propose de diviser l'usine en secteurs. Après discussion, cinq secteurs sont définis, en tenant compte de l'aspect technique comme de la situation géographique. Pour chaque secteur, sur proposition, le 14 juin 1945, de M. Cazenabe, élu C.G.T., une commission technique est mise en place.

L'acheminement des suggestions est décrit par le président dès la deuxième séance du Comité. Il est expliqué au personnel par les membres du C.C.E. dans la première communication qu'ils rédigent dans le Bulletin intérieur (B.I.) R.N.U.R. : "Dans chaque département, un représentant aux suggestions est nommé d'accord entre la Direction et le Comité d'entreprise.

Ce représentant est assisté d'un comité mixte à la production composé de deux ouvriers et deux techniciens (34)." Ces comités mixtes à la production n'interviennent que pour préciser ou enrichir la suggestion, mais ne peuvent l'éliminer. L'acheminement d'une suggestion se fait ainsi (voir le schéma de fonctionnement ci-après) (35) :

— Tout d'abord la *rédaction des suggestions* : dans chaque département, un correspondant du C.E. tient à la disposition du personnel des formules pour établir les suggestions. Les suggestions anonymes sont acceptées sous réserves.

— *La remise des suggestions* : la suggestion ainsi rédigée peut être remise soit :

- au correspondant du C.E.,
- au secrétariat du C.E.

Dès la réception de la suggestion au secrétariat du C.E., elle est numérotée, enregistrée et un reçu en est donné à l'auteur ; ce reçu porte, outre le numéro d'ordre de la suggestion, le numéro de la commission d'étude qui en sera chargée.

(27) Discours de P. Lefauchaux à Reims le 10 décembre 1948 : "L'expérience Renault" (archives R.N.U.R.).

(28) *L'Accélérateur*, n° 4, septembre 1946.

(29) P. Lefauchaux, conférence de presse, 26 septembre 1945.

(30) P. Lefauchaux, conférence à l'École nationale d'organisation économique et sociale, le 11 décembre 1945.

(31) P. Lefauchaux, conférence de Reims, le 10 décembre 1948.

(32) *L'Accélérateur*, n° 11, janvier-février 1948.

(33) Anne-Sophie Perriaux, mémoire de maîtrise, p. 40.

(34) B.I. R.N.U.R., n° 6, juillet-août 1945, p. 2 et 3.

(35) *L'Accélérateur*, janvier-février 1948, n° 11.

Les suggestions sont ensuite réparties aux cinq commissions d'études techniques du C.E., suivant leur objet :

- 1^{re} commission : matières premières, forges, fonderies ;
- 2^e commission : mécanique générale ;
- 3^e commission : tôlerie, carrosserie ;
- 4^e commission : fabrications diverses : caoutchouc, peintures, entretien, centrales, chromage ;
- 5^e commission : organisation, administration, apprentissage.

– L'étude des suggestions

Les suggestions sont étudiées par les commissions techniques au cours de leurs conférences de quinzaine. Cette étude donne lieu à des enquêtes faites sur place par le représentant de la Direction, assisté du secrétaire du C.E., ou d'un ou plusieurs membres de la commission désignés par le président. Ces enquêtes peuvent être complétées d'une étude faite par le service de la Régie (B.E., B.E.O., Méthodes, etc.).

Les commissions ayant connaissance de tous les éléments de l'étude prennent alors position. En particulier, les commissions jugent de la prime éventuelle en raison de l'économie mensuelle réellement réalisée, de la valeur technique de la suggestion, de la classification de l'auteur (coefficient hiérarchique, dépendance de la suggestion des attributions de l'auteur). Un rapport est alors établi par le représentant de la Direction, en accord avec la commission et le secrétaire technique du C.E., rapport soumis au C.E., dont le président décide en dernier ressort.

– La réalisation des suggestions :

Les rapports des suggestions sont alors remis au représentant de la Direction générale pour leur mise en application par les services intéressés. Une lettre de remerciements ou de félicitations du Président-directeur général est finalement envoyée aux auteurs avec prime s'il y a lieu, et accompagnée du rapport présenté au C.E.

L'Accélérateur de janvier-février 1948 livre le bilan des suggestions techniques pour l'année 1947 :

Suggestions en étude le 1 ^{er} janvier 1947	242
Suggestions reçues au cours de l'année	444
Suggestions retenues	580
Suggestions primées	165
Suggestions en étude fin décembre	106

Primes attribuées aux auteurs :

Pour économie matière et main-d'œuvre	F 671 000
Pour améliorations diverses (qualité, etc.)	F 125 000
Pour hygiène et sécurité	F 261 000
Total	F 1 057 000

Économies mensuelles :

Sur main-d'œuvre	F 555 485
Sur matière	F 208 449
Total	F 763 934

L'économie totale mensuelle s'est chiffrée à F 414 390 en 1947. On peut parler d'un énorme succès des suggestions de 1945 à 1947 comme en témoignent l'intense activité des commissions techniques (36) et le nombre de récompenses décernées. Ce succès doit beaucoup au système de prime, mais aussi à l'excellent promoteur que fut P. Lefauchaux, pour qui les suggestions présentent, outre les récompenses matérielles, "d'autres avantages, en particulier celui d'attirer sur leurs auteurs l'attention de la Direction (37)".

Il convient maintenant d'étudier le système qui a fait de Renault l'avant-garde de la condition ouvrière, qui lui a permis de devenir une vitrine sociale. En effet, la création de la R.L.S. par Renault fut l'événement qui servit de germe aux futures retraites complémentaires.

b) La mise en place de la récompense pour longs services (R.L.S.)

Depuis l'après-guerre, parmi les autres réalisations, l'une qui est des plus importantes est celle de la généralisation des régimes de retraite et de prévoyance. A cet égard, les accords conclus à la Régie dans ce domaine ont été d'une importance capitale et l'historique sommaire qui suit permettra de mieux comprendre la situation. La généralisation de la Sécurité sociale a dans son principe été votée fin 1945. A cette époque, certains salariés bénéficiaient de régimes spéciaux (à la Régie, assurance de groupe) constitués après que les intéressés aient été exclus des assurances sociales en raison du niveau de leur rémunération. A la Régie, les agents de fabrication représentaient approximativement l'échelon hiérarchique à partir duquel l'exclusion était possible. Ces régimes offraient des avantages supérieurs, dans l'ensemble, à ceux des assurances sociales notamment en cas d'invalidité, de décès et de retraite. Le 1^{er} avril 1947, la Direction et les organisations syndicales se mirent d'accord pour la création de la récompense pour longs services (R.L.S.). Ce fut l'événement qui servit de germe aux futures retraites complémentaires car, dès cette époque, se dessinèrent les créations de régimes de retraite "maison". La R.L.S. était créée dans le but d'apporter un complément de ressources à son personnel ancien sans aucune participation de celui-ci. Mais cette R.L.S. n'est qu'un "palliatif et non pas une certitude pour les vieux travailleurs de l'usine (80)". On peut encore lire dans les *Cahiers Français d'Information* que cette récompense pour longs services "n'est que le prélude d'une organisation susceptible d'accorder un repos décent aux vieux travailleurs (39)". En effet, P. Lefauchaux ajoute : "Nous rappelons que nous serions désireux de voir la R.L.S. devenir une véritable retraite ouvrière qui, au même titre que celle des fonctionnaires, puisse donner à celui qui en est titulaire une assurance d'aide pour ses vieux jours. Nous pensons que les sommes nécessaires pour servir cette retraite pourraient être prélevées sur les bénéfices de l'usine (40)."

Ainsi, le Comité d'entreprise avait depuis longtemps mis à l'étude l'institution de la "Récompense pour longs services (41)" au profit du personnel âgé de la Régie cessant son travail, en attendant le développement de la Sécurité sociale. "Il a pu mettre sur pied cette réalisation qui tenait tant au cœur de tous ceux qui siègent au Comité d'entreprise et qui estiment nécessaire cette action de solidarité envers de vieux travailleurs qui ont tant contribué à édifier notre commun outil de travail (42)".

– Le financement de la "Récompense pour longs services" (43).

Il n'y a aucune cotisation de la part du personnel.

(36) "Surchargées de travail", B.I. R.N.U.R. n° 9, novembre 1947, p. 9.

(37) B.I. R.N.U.R. n° 8, octobre 1945, allocution de M. Lefauchaux.

(38) B.I. mai-juin-juillet 1948, n° 29.

(39) *Cahiers français d'information*, article de P. Lefauchaux, 1^{er} novembre 1948.

(40) *Idem*.

(41) Elle a été mise au point en 1946 et n'est entrée en vigueur que le 1^{er} avril 1947.

(42) *L'Accélérateur*, n° 8, février-mars 1947.

(43) *Idem*.

La récompense attribuée pour longs services n'est en aucune manière calculée en liaison avec les retraites quelconques de la Sécurité sociale et de l'assurance de groupe : indépendance absolue de la récompense, c'est-à-dire cumul avec tous les genres de retraites.

Chaque année, le Comité d'entreprise affecte à la "Récompense pour longs services" un montant pris sur son budget alimentant la répartition aux intéressés.

Cette affectation, dépendant de l'activité de la Régie, peut être chaque année révisée en hausse ou en baisse.

— *Les conditions requises pour bénéficier de la R.L.S.*

L'âge normal du droit à la R.L.S. est de soixante-cinq ans, comme à la Sécurité sociale. La date d'ouverture du droit à la R.L.S. ne peut être qu'un 1^{er} janvier.

L'âge exceptionnel de cessation de service avec attribution différée de la R.L.S. : à partir de soixante ans, un intéressé peut cesser son service à la Régie, étant entendu que la R.L.S. ne lui sera attribuée qu'à partir de soixante-cinq ans.

En cas d'inaptitude au travail, un intéressé peut cesser le travail à partir de soixante ans.

— *Les conditions d'ancienneté requises*

Le nombre d'années de présence requises, continues ou non, est décompté à partir de l'âge de trente ans : au moins vingt années, à l'âge normal de la R.L.S. (à partir de soixante-cinq ans) ; ou à l'âge de cessation de service, après soixante ans, en cas d'attribution différée de la R.L.S. ; exceptionnellement, au moins quinze années en cas d'inaptitude au travail à soixante ans — seize années en cas d'inaptitude au travail à soixante et un ans — dix-sept années à soixante-deux ans — dix-huit années à soixante-trois ans — dix-neuf années à soixante-quatre ans.

— *Le problème du cumul*

En aucun cas, la R.L.S. ne saurait être cumulée avec un avantage quelconque que la Direction de la Régie a attribué ou attribuera à un vieux travailleur ayant quitté la Régie, de quelque échelon hiérarchique qu'il soit.

— *Pour le personnel vivant ayant déjà quitté la Régie avant la date d'application de la R.L.S. (1^{er} avril 1947)*

Il faut avoir eu trente années de présence, continue ou non, à partir de l'âge de trente ans, la R.L.S. étant versée à partir de soixante-cinq ans.

Il n'y a pas d'attribution de la R.L.S. à ceux dont le dernier départ a été occasionné par une faute grave ou par décision du comité d'épuration de la Régie qui a fonctionné après la Libération.

— *Cas des veuves des membres du personnel décédés en cours d'activité de service après le 1^{er} avril 1947*

En cas de décès survenant après le 1^{er} avril 1947 d'un membre du personnel en activité de service après cinquante ans d'âge et vingt années de présence, attribution à la veuve non remariée, quand elle atteindra soixante ans, de 60 % de la R.L.S. qui aurait été attribuée au mari.

— *Détermination du montant individuel de la "Récompense pour longs services"*

La R.L.S. est alimentée par une simple répartition. Il est attribué à chaque intéressé, à la date d'ouverture de son droit à la R.L.S., un nombre de parts invariable jusqu'à son décès. Chaque année, le Comité d'entreprise détermine le montant de chaque intéressé en fonction de l'importance du budget alloué à la R.L.S. et du nombre de parts à servir.

Le nombre de parts attribué à chaque intéressé est égal au nombre d'années de présence (avec un maximum de trente).

Le montant de la part pour l'année 1947 est fixé à 1 000 francs.

Les paiements seront effectués à domicile sans frais : par chèques postaux d'assignation payés par le facteur des P.T.T.

— *Gestion de la R.L.S.*

Ce sont les services sociaux dépendant du Comité d'entreprise qui assurent la gestion de la R.L.S. La conclusion du texte exposant la création de la "Récompense pour longs services" est significative de l'esprit de l'époque (44). "Dans la mesure de ses moyens, et dans les circonstances actuelles, le Comité d'entreprise estime faire le maximum pour les camarades âgés ayant apporté leurs services au travail commun. Il estime de son devoir de rappeler à tous que, pour avoir la possibilité de soutenir les camarades âgés, il faut d'abord que la Régie produise dans des conditions industrielles et financières saines."

Ce n'est qu'en 1952 qu'il est apparu que, pour apporter des améliorations importantes au système, il fallait créer un régime de retraite auquel pourraient adhérer d'autres entreprises et dans lequel les salariés apporteraient une participation financière et, par l'intermédiaire de leurs syndicats, il serait possible d'en contrôler la gestion et de décider paritairement des améliorations. La mise en place de la Caisse de retraite interentreprises (C.R.I.) s'est faite le 1^{er} janvier 1956. Cette création a été suivie, et ce n'est pas l'effet du hasard, par la création de régimes de retraite particuliers et surtout par la décision de généraliser les institutions de retraites complémentaires prise à la fin de l'année 1961.

La C.R.I. avait ouvert la voie et, avant elle, la R.L.S.

Ainsi, la R.L.S. a bien été une conquête sociale de la Régie puisqu'elle a servi de germe aux futures retraites complémentaires. On ne s'étonne plus de lire dans un document daté du 23 janvier 1975 émanant du Comité central d'entreprise Renault, intitulé *1945-1975, 30 ans de Régie Nationale*, dans le chapitre consacré à "la Reconstruction 1945-1947", l'appréciation suivante : "Sur le plan de la législation sociale, la Régie est une entreprise pilote pour l'ensemble du pays".

Dans le domaine social, de très gros efforts ont donc été accomplis pour tenter d'améliorer les conditions de vie et de travail des travailleurs, ou tout au moins d'apporter une aide aux situations les plus difficiles. Mais l'exemple donné par Renault s'est fait dans des conditions propices : "la trêve sociale".

(44) *L'Accélérateur*, n° 8, février-mars 1947.

B. La trêve sociale

1. La paix sociale : 1944-1947

“Le démarrage s’est fait dans l’enthousiasme — un enthousiasme patriotique qu’on ne peut pas oublier et qui s’est peu à peu transformé en climat de concorde sociale. Et depuis, le travail s’est poursuivi dans une atmosphère de compréhension mutuelle qui reste le meilleur garant de l’avenir de la Régie”, peut-on lire dans *Le Populaire* du 17 juillet 1947.

Le témoignage de Pierre Dreyfus est aussi convaincant quant à la paix sociale qui règne chez Renault à l’époque : à la Libération, Pierre Lefaucheur avait joui d’une atmosphère de cette qualité. La gauche participait alors au gouvernement, et c’est un communiste, Ambroise Croizat, qui détenait le portefeuille du Travail. Pierre Lefaucheur avait même pu nommer responsable du personnel un syndicaliste, secrétaire C.G.T. du comité d’épuration. Selon les témoignages que j’ai pu recueillir sur cette époque, les délégués syndicaux contribuaient alors au moins autant que la hiérarchie classique à la reprise de la production ; “Nous allons faire de la Régie le balcon du syndicalisme”, leur avait promis Pierre Lefaucheur (45). “Je vous demande votre confiance, de travailler de toute votre activité et, en troisième lieu, de travailler dans le calme”, déclare P. Lefaucheur le 10 novembre 1944 devant les ouvriers des usines Renault.

Le B.I. n° 22 publiée en février-mars 1947 : “En tout cas, depuis la création de la Régie, son personnel peut servir de modèle à toutes les entreprises françaises dans tous les domaines.” De nombreux textes témoignent de l’attitude du personnel Renault lancé dans la bataille de la production et qui semble respecter la trêve sociale : “Ils ont travaillé, l’évolution ascendante de la courbe de production est la meilleure preuve de cette attitude résolue de la Régie nationale qui l’entraîne à affronter chaque mois de nouvelles difficultés d’approvisionnement. Mais le progrès est à ce prix et les usines Renault donnent l’exemple (46)”.

Enfin cet article de *L’Univers* en août 1946 : “C’était pendant l’hiver 1944-1945, particulièrement rigoureux. Pour comble, les restrictions d’électricité ne permirent de travailler que de nuit par des froids de - 10°. Et il n’y avait même pas moyen de servir des boissons chaudes au personnel puisqu’on n’avait aucune des denrées permettant de confectionner des boissons chaudes. Et cependant, chacun resta ferme au poste.”

Cet article montre donc que, malgré la difficulté des conditions de travail, personne ne cherche à rompre la “paix sociale”. Cet état d’esprit est entretenu par les dirigeants qui sont hostiles à tout mouvement. Ainsi, une grève ayant éclaté à Béthune, Maurice Thorez la désapprouve : “Je dis franchement qu’il est impossible d’approuver une grève de mineurs en cette période, surtout lorsqu’elle éclate en dehors du syndicat... 20 à 30 000 tonnes de charbon ont été perdues de cette façon ; c’est une faute grave contre le pays, contre le syndicat, contre l’intérêt des mineurs eux-mêmes (47).”

De la naissance de l’entreprise nationalisée à mai 1947, la Régie Renault connut une période de calme social, à l’exception toutefois de petites escarmouches et, nous signale Heuzard, d’une première grève à l’usine du Mans en 1946, pour de meilleurs salaires et l’amélioration des conditions de travail. En mars 1946, la C.G.C. Renault, plus ou moins dissidente de la C.G.C. nationale, essaie de lancer, sans succès, une

grève. A la réunion du C.E., A. Chèze souligne que “ces gens-là sont liés à un parti politique, le P.R.L. (48) (la C.G.C. d’aujourd’hui n’a rien inventé) opposé à la nationalisation”, “nous relevons le gant”, dit-il (49). En fait, le 28 mars 1946, les membres du C.C.E. sont appelés à désigner “des représentants du personnel cadres auprès de la commission départementale d’arbitrage. Deux listes sont en présence, la liste C.G.C. et la liste commune C.G.T.-C.F.T.C. [...] M. Nion explique la position difficile qu’il occupe au C.E. puisque, élu au titre de la C.G.C., il a été [...] mis en minorité dans la dernière assemblée syndicale [...]. Il s’abstiendra donc (50)”. Le représentant de la C.G.T., M. Chèze, “explique que son organisation prend nettement position contre la C.G.C. car cette organisation a préconisé un mouvement de grève au moment où tout le monde parle de produire pour redresser le pays. La C.G.C. a pris une mesure politique et, de ce fait, entre dans le combat contre nous. Nous relevons le gant et nous déclarons être nettement contre la C.G.C. (51).” Les membres du C.C.E. approuvent cette déclaration.

P. Lefaucheur “estime normal que, pour un vote de cette nature, le président du C.E. s’abstienne [...]. Il ajoute qu’au moment où tous les efforts doivent porter sur la production, il est regrettable qu’un groupement prenne une décision contraire en déclenchant une grève (52).”

Ainsi la Direction, le C.C.E. et la section syndicale adoptent la même attitude hostile en 1946 au mouvement de grève déclenché par la C.G.C. Un autre mouvement éclate le 27 novembre 1946 au Mans, mais il cesse trois jours après. “Une grève avait éclaté mardi à l’usine du Mans de la R.N.U.R. Elle avait pour objet d’appuyer une demande du personnel relative au renvoi d’un ingénieur administratif. L’incident vient d’être réglé par les représentants de la Direction de la Régie, d’une part, du syndicat des métaux, d’autre part. Le travail a repris dès hier matin”, cite *L’Époque* du 30 novembre 1946. *Le Populaire* transmet : “Le travail a repris jeudi matin, mais certains éléments du personnel de direction et de maîtrise adhérant à la C.G.C. firent effectivement grève contre l’action ouvrière. Aujourd’hui, le problème est en voie de solution (53).” Cette information est réfutée par *L’Époque* qui écrit à la même date : “A ce sujet, la Confédération générale des cadres précise que la majorité des ingénieurs de la Régie Renault du Mans, syndiqués chez elle, n’a pas participé à cette tentative de substituer à la Direction locale une autorité non qualifiée. On sait en effet qu’une partie des ouvriers voulait substituer à la Direction le Comité d’entreprise.”

La Régie a donc résolu ses difficultés de 1946, “en particulier cette grève du Mans, si mal commencée, si rapidement terminée grâce aux efforts conjugués de tous les pompiers appelés par leurs fonctions directoriales ou syndicales à combattre ce

(45) P. Dreyfus : *Une nationalisation réussie : Renault*, chap. II, L’Avant-garde de la condition ouvrière, p. 50-51.

(46) *La Semaine Économique et Financière*, 4 octobre 1946.

(47) Georges Lefranc : *Le Mouvement syndical*.

(48) Parti républicain de la liberté qui, à la Libération rassemble la droite la plus réactionnaire et les nostalgiques de la collaboration.

(49) Claude Poperen, *Renault, regards de l’intérieur*, p. 52.

(50) P.-V. de la séance du C.C.E. du 24 mars 1946.

(51) *Idem*.

(52) *Idem*.

(53) *Le Populaire*, 30 novembre 1946.

commencement d'incendie, grève terminée dans un effort de compréhension mutuelle et dans des conditions de clarté et d'équité qui ne doivent permettre à personne, quelles que soient ses fonctions ou son appartenance syndicale, de dire qu'il est sorti vainqueur de cette affaire (54)."

Ainsi les années 1945 et 1946, passé la tourmente de l'épuration, avaient été des années de paix sociale à la Régie. Les nouvelles institutions (Comité central d'entreprise, délégués d'atelier, conseil d'administration) s'étaient mises en place dans le calme, et les quelques conflits du travail étaient restés localisés au niveau des ateliers et s'étaient apaisés rapidement.

"Au cours de ces deux années de calme, Pierre Lefaucheur n'avait ménagé ni sa peine, ni les capitaux, pour améliorer les conditions de vie du personnel : lieux d'aisance, douches, lavabos, vestiaires, ventilation, chauffage, création de cantines confortables, d'une crèche, de maisons de repos, de centres de vacances. Il avait veillé à maintenir et améliorer, autant que la réglementation existante le lui permettait, le pouvoir d'achat du personnel, et spécialement celui des moins payés. Enfin, il avait lutté avec persévérance pour modifier les rapports entre chefs et subordonnés, cherchant à les rendre — tout en maintenant l'indispensable discipline — cordiaux et confiants. Chaque début d'après-midi pendant une heure, il visitait un atelier de son pas rapide, écoutant les remarques des cadres et les doléances des compagnons, se rendant compte de l'activité et surtout du climat qui régnait entre les uns et les autres (55)."

Pendant cette période de calme social, le dialogue s'était installé entre la Direction et les ouvriers.

2) Le dialogue Direction-ouvriers

Le dialogue se situe d'abord au niveau des dirigeants : "Rappelons l'élan après la Libération et le mot d'ordre des communistes, alors au gouvernement : "Retrouvez vos manches". Ce fut la période idyllique du dialogue permanent (56)." De même, le dialogue s'établit entre P. Lefaucheur et les élus du C.C.E. A partir de là, le fait que le Comité adopte à l'égard du personnel la même attitude que la Direction ne surprend plus. Comme P. Lefaucheur, et parfois avec lui, les membres du C.C.E. félicitent et blâment. De plus, le Comité d'entreprise, assurant la liaison entre le personnel et la Direction, "doit servir d'intermédiaire et transmettre les suggestions du personnel (57)". Il est donc l'élément qui sert de lien dans le dialogue Direction-personnel. P. Lefaucheur cherche lui-même à alimenter ce dialogue puisqu'il ajoute : "Il faut abandonner cette idée que l'ouvrier doit se cantonner dans un rôle mécanique et ne s'occuper que de la machine qu'il est chargé de servir ou du travail matériel qu'il est chargé de faire. L'ouvrier doit ouvrir les yeux. Il doit regarder autour de lui, il doit réfléchir aux problèmes de production qu'il est à même d'étudier de par ses fonctions dans l'usine, et il doit faire des suggestions (58)".

Le dialogue entre la Direction et le personnel est facilité, d'une part, par *L'Accélérateur*, le journal du Comité d'entreprise paraissant tous les deux mois, qui présente le bilan mensuel de la production et les activités des commissions diverses, et, d'autre part, par le *Bulletin d'Information* de la Régie nationale des usines Renault. Ce bulletin d'information est une publication mensuelle d'une dizaine de pages, le C.C.E. y dispose de deux à trois pages. Outre les communications du Comité, il présente les éditoriaux de P. Lefaucheur et le compte rendu de la réception des délégués du personnel par la

Direction. Pierre Lefaucheur pouvait ainsi "informer directement les familles des travailleurs en adressant à leur domicile ce bulletin mensuel qui contenait une page spéciale pour les femmes (59)". Enfin, le dialogue s'établit également entre la section syndicale et la Direction. Cet accord fondamental qui existe entre la section syndicale et la Direction s'explique par "l'attitude de la C.G.T., laquelle était dictée par le mot d'ordre national : produire (60)".

Le 26 octobre 1944, on peut lire sur les murs de la Régie : "Je décide, en conséquence, qu'une fois par quinzaine je recevrai les délégués syndicaux agréés qui m'exposeront celles des questions qu'ils croiront faire l'objet de mon examen personnel (61)".

Ainsi, la période 1944-1947 est marquée par le dialogue permanent qui s'est établi entre la Direction et le personnel. "La grève ne paye pas, vous avez des délégués régulièrement élus. Ils doivent prendre leurs responsabilités sans les abdiquer entre les mains d'éléments souvent suspects, d'organismes irresponsables, de prétendus comités de grève élus en quelques minutes, à mains levées, par quelques hommes, dont beaucoup sont inconnus de la plupart d'entre vous (62)", écrit P. Lefaucheur, cherchant par là à faire l'éloge du dialogue aux dépens de la grève. Il préfère s'adresser "aux délégués élus du personnel qu'il a reçus lui-même chaque mois avec les représentants syndicaux, lorsque ceux-ci l'ont demandé, afin d'être informé personnellement et aussi directement que possible de leurs besoins et de leurs difficultés (63)".

"Enfin, je vous demande de coopérer avec moi à tout ce qui peut, dans tous les domaines, favoriser le perfectionnement et l'amélioration de cette maison (64)", déclare P. Lefaucheur en 1944, élargissant ainsi le dialogue jusqu'à la participation du personnel dans la marche de l'entreprise.

3) La participation du personnel à la marche de l'entreprise

"Je tiens à vous parler de l'un des aspects essentiels de l'expérience Renault : la participation du personnel à la marche de l'entreprise (65)." En effet, cette participation, on la retrouve dans la bataille de la production dans laquelle se sont jetés les ouvriers de la Régie. "La participation à la marche de l'entreprise, ils l'ont prouvée en travaillant comme ils l'ont fait depuis la Libération, dans des conditions atmosphériques parfois terribles, pendant trop longtemps en équipe de nuit. Ils la prouvent encore en tenant régulièrement nos programmes et en respectant ponctuellement les cadences compatibles avec

(54) B.I. n° 21, décembre 1946-janvier 1947, discours de P. Lefaucheur, le 23 décembre 1946.

(55) Fernand Picard, *L'Épopée de Renault*, p. 298.

(56) Pierre Dreyfus, *Une nationalisation réussie : Renault*, p. 66.

(57) Allocution prononcée le 15 octobre 1945, par P. Lefaucheur devant le personnel des usines de Saint-Michel-de-Maurienne.

(58) *Idem*.

(59) Pierre Dreyfus, *Une nationalisation réussie : Renault*, p. 51.

(60) Anne-Sophie Perriaux, mémoire de maîtrise, p. 99.

(61) Archives R.N.U.R., paquet n° 3, contrôle général, originaux avis et affiches, avis n° 667 de l'administrateur provisoire, le 26 octobre 1944.

(62) B.I. R.N.U.R. n° 26, novembre-décembre 1946, p. 2.

(63) B.I. n° 8, octobre 1945, allocution de P. Lefaucheur au personnel de la Régie le 5 octobre 1945.

(64) P. Lefaucheur, le 10 novembre 1944, allocution aux ouvriers des usines Renault.

(65) P. Lefaucheur, conférence de presse, le 26 septembre 1945.

nos disponibilités en matières premières. Ils la prouvent chaque jour, toutes les fois qu'on leur demande, soit de retarder leur congé, soit de faire des heures supplémentaires, soit de travailler la nuit ou le dimanche pour sortir plus vite un matériel réclamé par un service public indispensable à la vie du pays ou pour réparer une machine qu'une avarie retirait de la production."

L'Accélérateur parle en mai 1946 de "la collaboration étroite qui doit être établie entre les chefs responsables et le personnel ouvrier et employé, afin de renforcer l'esprit de responsabilité et d'autorité (66)". Cela permet la collaboration des travailleurs à l'amélioration du rendement. En effet, dans l'entreprise nationalisée, "Direction et personnel poursuivent les mêmes objectifs : amélioration des conditions de travail et, surtout en 1945, accroissement de la production (67)".

"L'idée nouvelle, c'est la coopération entre la Direction et les ouvriers. Autrefois, dans le régime d'économie libre où la loi de l'offre et de la demande jouait pleinement, le mobile de tous les actes était l'intérêt individuel. L'intérêt des patrons était exclusivement de faire prospérer leurs entreprises ; celui des ouvriers, seulement d'assurer un meilleur salaire.

"Il en résultait une opposition entre deux groupes d'individus qui doivent normalement collaborer pour assurer une production convenable. Ces temps sont révolus, Direction, Maîtrise, Ouvriers, ont un but commun : la réussite de l'Entreprise pour la grandeur de la France (68)."

En mai 1946, le Comité d'entreprise de Boulogne-Billancourt lance une revue adressée au personnel et intitulé *L'Accélérateur*. Le premier "édito" la situe sans réserve dans le contexte de l'époque : "Symbole de l'action toujours plus rapide qui doit permettre à tous d'améliorer la marche de notre entreprise, par des suggestions et des critiques objectives et, parallèlement, de réaliser toujours plus dans le domaine social pour le bien de tous." Ainsi, le journal du Comité d'entreprise permet au personnel de participer à la marche de l'entreprise. Il en est de même pour le système des suggestions qui représente "le témoignage de l'intérêt toujours plus grand que prennent les membres du personnel de la Régie à l'amélioration de la marche de l'entreprise (69)". En effet, "les suggestions sont pour les ouvriers un moyen d'apporter des perfectionnements aux machines ou aux systèmes de sécurité, enfin, et c'est le plus intéressant, aux questions d'organisation de la Direction (70)".

En effet, elles permettent au personnel de participer au travail de conception de la Direction. "Organisme élu, le C.C.E. représente donc le personnel qui coopère par son intermédiaire à la bonne marche des usines (71)." Il ne faut donc pas oublier le C.E., élément central de la participation du personnel à la marche des usines.

"Mais il ne suffit pas que tout le personnel, sans exception, soit au courant de la marche de l'entreprise. Il faut que tous ceux qui en sont capables puissent prendre une part à sa gestion. A la vérité, la chose n'est pas nouvelle et beaucoup de membres du personnel peuvent penser qu'ils participent à la gestion puisqu'ils observent ce qui se passe et formulent des critiques (72)." Dans le domaine de la gestion, la Régie a cherché à intéresser son personnel aux bénéfices, donc à la marche de l'entreprise grâce, d'une part, à la "prime de persévérance dans l'effort commun" et, d'autre part, à la "prime progressive de

production". La Régie fonctionne comme une entreprise privée et ses rapports avec son personnel sont ceux d'une entreprise privée et non d'une administration publique. Mais le personnel participe aux bénéfices.

Les bénéfices de l'exercice 1945 ne sont pas officiellement publiés, le bilan étant à l'examen au ministère, mais d'ores et déjà le personnel a bénéficié d'une répartition. Une fraction est calculée uniformément suivant le temps de travail et a été de l'ordre de 5 000 francs. Il s'y ajoute un supplément de 2 % du salaire. "L'année 1945 n'ayant pas le caractère d'une année normale, on peut espérer mieux dans l'avenir", cite *l'Univers* d'août 1946. P. Lefauchaux prononce pratiquement les mêmes paroles en mai 1948 : "Si notre entreprise est, quant à ses moyens de direction, tout à fait semblable à une firme privée, elle en diffère cependant par l'esprit qui peut y régner.

Outre que chaque membre du personnel dans notre entreprise sait qu'il ne travaille plus pour un patron, mais pour la collectivité nationale, il est personnellement intéressé à notre réussite, puisqu'il sait qu'il recevra sa part des bénéfices, si l'exercice est favorable (73)."

La "prime de persévérance dans l'effort commun" est prélevée sur les bénéfices de l'exploitation. Les modalités de répartition de la somme consacrée à cette prime ont été longuement discutées en conseil d'administration. "Elles tiennent compte, d'une part, de la nécessité de favoriser ceux qui souffrent le plus des difficultés actuelles de l'existence et, d'autre part, de l'échelonnement des salaires et appointements. Mais je veux insister aujourd'hui sur le fait que cette prime tient un compte très exact des efforts que chacun de vous a effectivement déployés pour la Régie, puisque les deux tiers de son montant sont proportionnels au nombre de journées effectivement travaillées. Ceux qui n'ont jamais abandonné les manivelles sont donc nettement plus favorisés que ceux de leurs camarades qui n'ont pas soutenu leur effort avec la même continuité (74)."

L'Aube affiche le 25 mai 1945 : "110 millions de "prime de persévérance" au personnel : il ne s'agit pas encore d'une répartition des bénéfices qui ne peut être déjà envisagée, la production n'ayant pas retrouvé son niveau normal et d'importantes dépenses de réparation ayant été engagées (75)." Cette prime représente (76) :

- pour un manoeuvre au salaire annuel de 55 000 francs : 4 160 francs,
- pour un ouvrier très qualifié (100 000 francs par an) : 5 080 francs,
- pour un chef d'atelier (309 000 francs) : 9 240 francs.

(66) *L'Accélérateur*, n° 11, mai 1946.

(67) Anne-Sophie Perriaux, mémoire de maîtrise, p. 29.

(68) *Idem*.

(69) Rapport annuel de gestion du P.-D.G. pour l'exercice 1946.

(70) Conférence de P. Lefauchaux à l'École nationale d'organisation économique et sociale, le 11 décembre 1945.

(71) P.-V. de la séance du 2 mai 1945.

(72) Archives R.N.U.R. : paquet secrétariat du P.-D.G. M. Lefauchaux, loge 10 G, n° 22, 1^{re} séance du C.C.E.

(73) Allocution prononcée par P. Lefauchaux, au déjeuner de la presse anglo-américaine, le 26 mai 1948.

(74) B.I., n° 15, mai 1945 — Discours de P. Lefauchaux.

(75) *L'Aube*, 25 mai 1946.

(76) *Idem*.

Au mois de janvier 1947, il a été décidé de mettre en vigueur, avec effet rétroactif au 1^{er} septembre 1946, une prime progressive de production qui croît au fur et à mesure que le nombre d'heures passées pour la fabrication des véhicules décroît.

“Ainsi, le gros effort accompli par le personnel de la Régie trouve maintenant une récompense matérielle dans une prime progressive de production qui a été instaurée il y a quelques mois. Cette prime varie en fonction de la productivité de l'entreprise (77).” L'ensemble du personnel est donc, depuis l'institution de la prime progressive à la production, également intéressé à l'amélioration du rendement global. “Cette prime est accordée à tout le personnel de la Régie. Sa valeur est basée sur le nombre d'heures effectuées par le personnel de l'ensemble de la Régie (Billancourt, Le Mans, Orléans, Vernon, Neuilly), passées par unité-Régie. La prime est hiérarchique, c'est-à-dire que chaque membre du personnel percevra une prime horaire égale à la prime du manœuvre ordinaire, multipliée par le coefficient hiérarchique correspondant à sa classification (78).”

“Est-ce l'effet de cette prime, est-ce le fait que 60 % des travailleurs reçoivent un salaire lié à la production de l'équipe ? Est-ce l'amélioration de l'outillage et plus particulièrement les progrès réalisés à tous les échelons de la maîtrise et des cadres en matière d'organisation du travail ? Est-ce l'action des mots d'ordre des organisations syndicales ? En fait, la production spécifique, c'est-à-dire le rendement de la main-d'œuvre, n'a cessé de s'accroître depuis la Libération (79).”

Conclusion

“Ainsi l'idée nouvelle, c'est la coopération entre la Direction et les ouvriers. Le consensus social qui s'établit à la Régie est un dialogue constructif entre patron et travailleurs pour améliorer les conditions des travailleurs et la marche de l'entreprise. Lorsque l'on parle “d'expérience Renault”, on veut démontrer entre autres qu'une entreprise nationalisée peut et doit battre n'importe quelle autre entreprise du secteur libre par son amélioration constante des conditions de vie du personnel de la Régie. Nous devons arriver à ces résultats par un effort commun de tous les membres de la Régie, chacun donnant à sa place, quelque modeste qu'elle soit, le meilleur de lui-même à l'œuvre commune. Les uns travaillant surtout avec leur cerveau, les autres avec leurs bras, mais tous doivent travailler avec leur cœur. Pour cela, il faut que chacun comprenne ce qu'il fait et pourquoi il le fait, et puisse suivre, par conséquent, le résultat de ses efforts (80).”

Mais cette période idyllique du dialogue permanent se termine en 1947. En effet, surviennent la guerre froide et, avec le départ des communistes du gouvernement, l'intensification des luttes ouvrières et la rupture du dialogue.

Frédérique BIZOT

(77) Archives R.N.U.R., revue de presse n° 3, année 1947 — Cahiers français d'information, septembre 1947, n° 91.

(78) Archives R.N.U.R. : paquet notes de service n° 4, note de service n° 290.

(79) Archives R.N.U.R. : revue de presse n° 3, année 1947 — Cahiers français d'information, septembre 1947, n° 91.

(80) Archives R.N.U.R. : paquet secrétariat du P.-D.G. M. Lefaucheux, loge 10 G, n° 22 — 1^{re} séance du C.C.E.

QUESTIONS D'HISTOIRE

Sur la création de la Société anonyme des usines Renault

En 1951, Georges Albertini (1) est chargé par Christiane Renault de rédiger un ouvrage sur Louis Renault. Désireux d'avoir des précisions sur les raisons de la création de la "Société anonyme des usines Renault", il écrit à Émile Duc, entré aux usines en 1907, ami et collaborateur direct de Louis Renault.

Nous présentons à nos lecteurs la réponse d'Émile Duc, datée du 29 octobre 1951 :

Cher Monsieur,

La question que vous me posez est en effet justiciable de mes souvenirs qui sont confirmés par des faits que je vais pouvoir vous préciser.

En 1921 (année que vous visez) Renault était encore seul propriétaire personnel de son affaire qui n'a été mise en Société qu'en 1922 : les statuts n'ont pas de date mais ils mentionnent "in fine" une Assemblée extraordinaire de janvier 1922 qui doit coïncider avec le point de départ du nouveau régime.

Il ne pouvait donc pas être question en 1921 d'augmentation de capital et d'introduction de banques au Conseil d'Administration, et au surplus je n'ai aucun souvenir d'une situation financière difficile ou de nature à soulever de pareilles questions.

Si la crise qui a sévi à ce moment-là a ralenti les rentrées de trésorerie et tendu la balance de quelques échéances, il a suffi pour y remédier d'actionner les rentrées possibles, d'aménager certains paiements et de réduire des frais inutiles qui avaient pu s'implanter à la faveur des facilités antérieures. Comme je

n'étais pas spécialement dans la question, je me demande si on a même eu à utiliser les facilités qu'on obtient des banques en pareille circonstance.

En 1922, la constitution de la Société Anonyme des Usines Renault a bien amené l'entrée au Conseil de personnalités bancaires, mais cela n'a eu ni pour but ni pour effet un appui financier destiné à remédier à des difficultés du moment. Renault mettait son affaire en société, suivant un projet depuis longtemps mûri, qui était devenu une nécessité indispensable pour la discrimination de son patrimoine personnel et la libération de ce qui devait constituer le capital de l'entreprise, il devait également se sentir moins directement atteint dans les incidences de l'affaire.

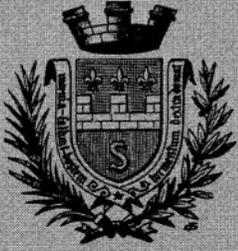
Dans ce but il s'est adjoint, en plus de quelques parents, amis et collaborateurs, quelques personnalités plus indépendantes appartenant à la Banque dont il envisageait plutôt le conseil que le concours financier. Celui-ci a dû se borner au versement de leurs actions et c'est sans doute la raison pour laquelle leur présence n'a pas persisté.

Vous voyez ainsi que la question que vous posez a un aspect un peu différent, celui d'une évolution assez normale, sans qu'il y ait eu de difficultés capitales à surmonter.

Je vous adresse, cher Monsieur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Émile Duc

(1) L'ouvrage ne sera pas terminé. Lucien Combelle utilisera les notes de Georges Albertini pour rédiger son "Louis Renault" sous le pseudonyme de Lucien Dauvergne.



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Saumur, le 5 Juin 1922

MAIRIE
de Saumur
(Maine-et-Loire)

Le Maire de la Ville de Saumur
à Monsieur Louis Renault
90 avenue du Bois Paris XVII^e

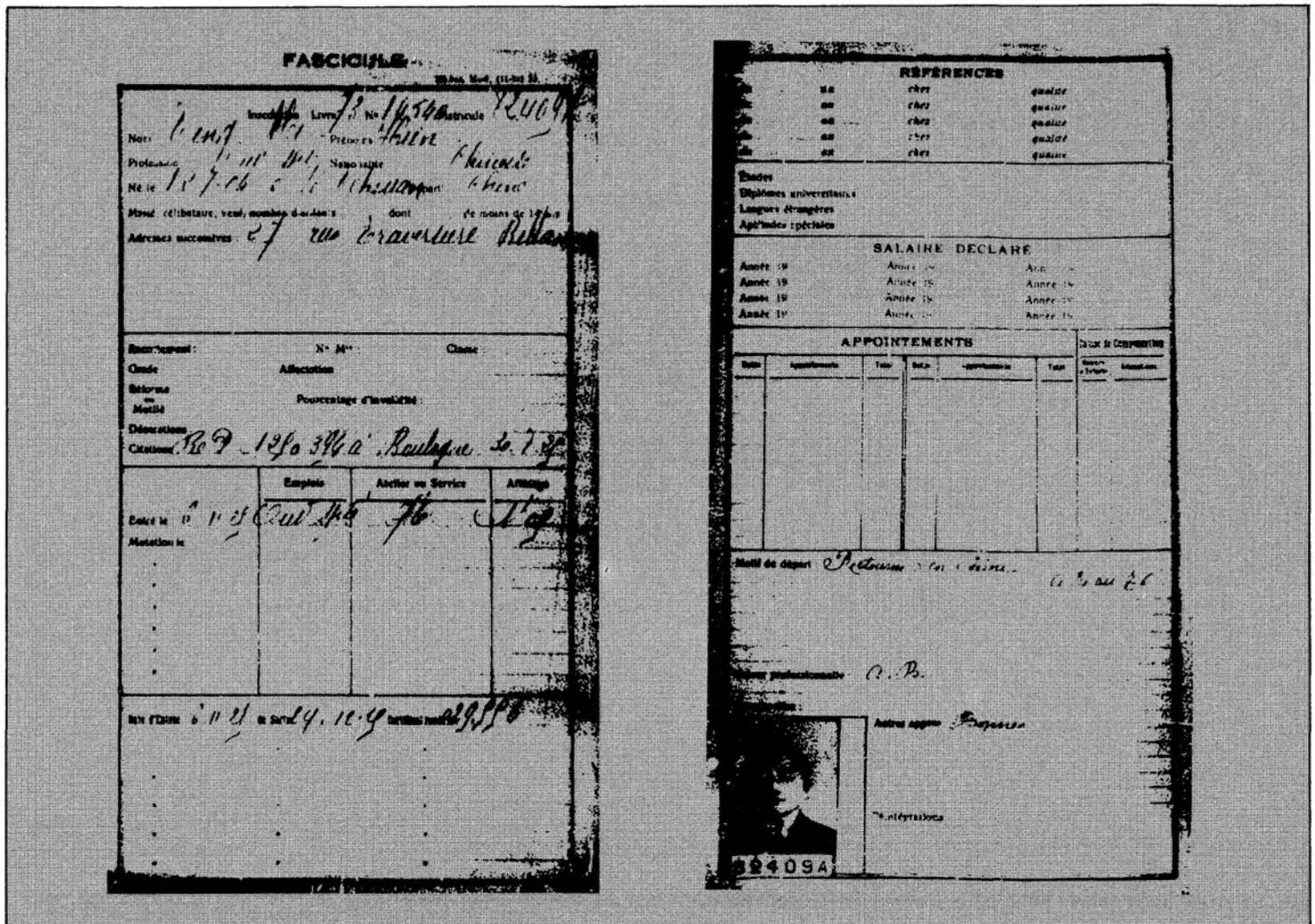
OBJET :

Monsieur,

J'ai l'honneur et la satisfaction
très vive de porter à votre connaissance que
les membres du Conseil Municipal de Saumur,
désireux de rendre hommage à leur éminent
concitoyen inventeur des tanks qui ont si
grandement contribué à nous faire gagner
la guerre, ont décidé de donner son nom à
une rue de notre ville.

La voie jusqu'ici dénommée "Levé
de Hautilly" portera donc désormais le nom
de Boulevard "Louis Renault."

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance
de ma considération la plus distinguée,
Le Maire,
J. Sirey



Fac-similé de la fiche fascicule de Teng Hsiao-ping.
On remarquera que, pour échapper à la police, il s'était fait inscrire sous le nom de Teng Hei-hien.

Un Chinois à Billancourt

Un chercheur allemand, M. Uli Frantz, a trouvé dans les archives de la R.N.U.R. la trace du passage à Billancourt du dirigeant chinois Teng Hsiao-ping. Arrivé à Marseille le 13 décembre 1920, le jeune Teng Hsiao-ping se fait embaucher, après nombre d'avatars, chez Renault le 6 novembre 1925. Il y restera comme ouvrier spécialisé à l'atelier 76 jusqu'au 4 décembre 1925. En quittant l'entreprise, il donnera comme prétexte un retour en Chine. En fait ce sera pour échapper à la police qui venait de découvrir son adresse : 27, rue Traversière.

Des rues Renault

Nombre de voies de villes et communes de France portent le nom des pionniers de l'automobile. Rares sont celles cependant qui rendent hommage à Renault. Nous en connaissons deux exemples : Paris et Saumur.

A Paris, c'est en 1904 qu'à la suite de l'émotion soulevée par la mort tragique de Marcel Renault au cours de la course Paris-Madrid interrompue à Bordeaux, le Conseil municipal décida de donner le nom de Marcel Renault à une voie parisienne.

Cette voie, située dans le quartier des Ternes, existe toujours mais peu nombreux doivent être les passants qui font un rapprochement avec la firme de Billancourt.

Après la première guerre mondiale dont les dernières batailles virent le char Renault jouer un rôle décisif, la ville de Saumur, se souvenant sans doute que Louis Renault avait des origines saumuroises, décida de donner le nom de Louis Renault à l'une de ses rues.

Par une lettre du 5 août 1922 dont nous présentons ci-contre un cliché, le maire de Saumur informait Louis Renault que "les membres du Conseil municipal de Saumur, désireux de rendre hommage à leur éminent concitoyen inventeur des tanks qui ont si grandement contribué à nous faire gagner la guerre, ont décidé de donner son nom à une rue de notre ville. La voie jusqu'ici dénommée "Levée de Nantilly" portera donc désormais le nom de "boulevard Louis Renault".

Georges Floris

POSTES DE SECOURS ET INFIRMERIE



C'est au cours de la première guerre mondiale que fut installée, à Billancourt, la première infirmerie (1). Elle soignait les blessés légers, les blessés graves étant transportés dans un hôpital par "une ambulance automobile toujours en permanence à l'infirmerie pour assurer le transfert".

En 1921, sous la direction du docteur Castille, furent créés 4 postes de secours, disséminés dans l'usine, pour "éviter aux ouvriers un trop long chemin pour venir se faire panser" (2).

Cependant l'expansion de l'entreprise et l'augmentation du nombre de blessés légers incita la direction à refondre l'organisation des premiers secours.

Au début de 1937, Jean Couton, chef du "Contrôle général", fut chargé d'une étude "Concernant la création de postes de secours et le déplacement de l'infirmerie centrale".

Dans son rapport (3), J. Couton préconisait la création de 6 nouveaux postes de secours pouvant accueillir quotidiennement 1 840 personnes et le réaménagement de l'infirmerie centrale lui permettant de recevoir chaque jour 600 personnes.

La nouvelle infirmerie centrale, prévue à l'angle de l'avenue Émile-Zola et de la rue Gustave-Sandoz, serait dirigée par un médecin assisté d'une infirmière-major et d'une sous-directrice. Son effectif comprendrait 17 infirmières et aides-infirmières.

"Une aide-infirmière, écrit J. Couton, se tiendrait dans l'entrée à un petit bureau, séparant les hommes des femmes ; elle s'opposerait à ce que les ouvriers entrent immédiatement dans la salle de pansements. Elle leur donnerait un numéro d'ordre, leur établirait leur fiche d'entrée avec nom, atelier, numéro de pointage.

"Il s'ensuivrait plus d'ordre dans l'infirmerie, moins de bousculade. Les infirmières travailleraient plus à l'aise, et leur besoin d'écriture ainsi amorcée serait d'autant simplifiée.

"Un ordre de priorité pourrait être accordé pour les blessures graves et les cas urgents, au détriment des blessés légers".

J. Couton préconisait la répartition des surfaces :

Au rez-de-chaussée :

- 1 salle d'attente en deux parties de 3 m × 7 m avec bureau d'aide-infirmière,
- 1 salle de pansements pour les hommes de 8 m × 6 m environ avec accès à la salle d'attente,
- 1 salle de pansements pour les dames de 6 m × 4 m environ avec accès à la salle d'attente,
- 1 chambre d'isolement pour hommes, de 4 m × 3 m environ,
- 1 chambre d'isolement pour dames de mêmes dimensions,
- 1 chambre pour nerveux de 2,50 × 1,00 m environ, capitonnée,
- 1 bureau pour l'infirmière-major de 2,50 × 3,00 m environ et communiquant avec les deux salles de pansements,
- 1 entrée et sortie pour les grands blessés et l'ambulance,
- 1 entrée et sortie séparée pour hommes et dames.

(1) Cf. "Renault usine de guerre 1914-1918" (G. Hatry) p. 94 (Ed. Lafourcade - 1978).

(2) Arch. S.H.U.R. pièce 2 376/47 : "Monographie des services sociaux".

(3) Arch. S.H.U.R. pièce 2 548/74 : "Étude de J. Couton", 20 mai 1937.



La salle de pansements pour hommes.



Le stérilisateur.

Au premier étage :

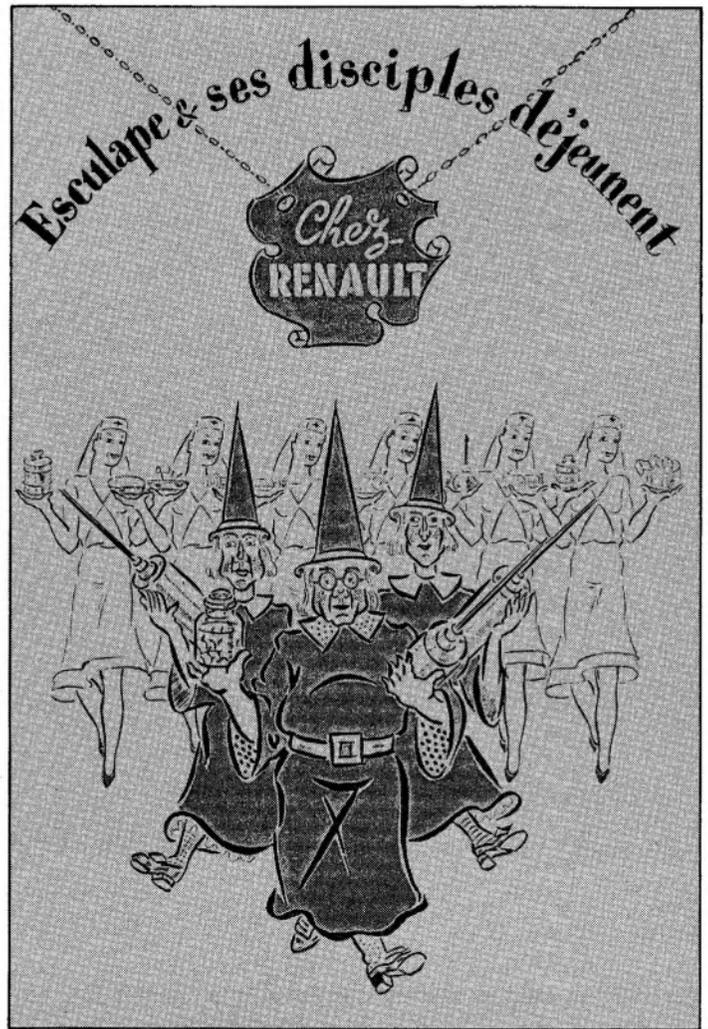
- 1 salle de chirurgie (opérations),
- 1 bureau pour le médecin,
- 1 salle de consultations dames,
- 1 salle de consultations hommes,
- 1 pharmacie,
- 1 lingerie avec armoires pour appareils de secours en cas d'alerte,
- débarras, W.-C., etc.

Les propositions de J. Couton concernant la création de 6 nouveaux postes de secours ne furent pas acceptées, seul un poste fut créé. Les différents postes étaient situés : dans l'île Seguin, au Bas-Meudon, aux Fonderies, à B.B. et à l'usine O.

Par contre l'infirmierie centrale fut édifiée sur le site prévu. Elle fut inaugurée le mardi 25 avril 1939. Un banquet, "Esculape et ses disciples déjeunent chez Renault", réunit l'ensemble du personnel médical.



Les disciples d'Esculape lors du banquet.



Couverture du menu : repas du 25 avril 1939.

Détruite par les bombardements du 3 mars 1942 et du 3 avril 1943, elle fut reconstruite et reprit ses activités en novembre 1943.

Au cours des années 1942 et 1943, l'activité des différents postes et de l'infirmierie centrale a été la suivante :

Nature des soins	1942	1943
Blessures fraîches	65 000	50 991
Pansements refaits	154 500	223 592
Soins aux yeux	?	17 050
Blessés envoyés à la clinique des Forges	500	458
Blessés transportés à l'hôpital	76	241
Blessés transportés à domicile	171	121
Malades transportés à l'hôpital	31	35
Malades transportés chez eux	102	95
Malades soignés à l'infirmierie	3 425	18 000

Antoine GRILLEAU



CHRONOLOGIES

1947 - 1986



Chronologie 1947

Janvier

- Création du département 76 pour l'usinage du mécanisme 4 CV. 950 machines seront installées pour une cadence de fabrication de 20 organes à l'heure.
- Au Palais des Sports, fête de Noël du Comité d'entreprise organisée par la commission "Sports et Loisirs". 16 000 personnes applaudissent au spectacle présenté par Georges Briquet.

Février

- De *L'Accélérateur* : "Il n'est pas de problème plus urgent, ni plus nécessaire que celui de la productivité. Tous nos camarades savent que la production est la clé de notre relèvement économique. Ils n'ignorent pas que le sort du pays tout entier, et par conséquent leur liberté, leur vie propre, dépend de la hâte avec laquelle la situation économique sera rétablie".
- A la suite d'un exposé fait par P. Lefauchaux devant la commission de la Production industrielle de l'Assemblée nationale, une mise au point est publiée par la Direction :

"Le Président-directeur général de la Régie Nationale des usines Renault a précisé qu'il n'était pas prévu de répartition au personnel au titre de l'exercice 1946 si cet exercice, ainsi que les premières estimations permettent de le supposer, se solde par un léger bénéfice.

Les représentants du personnel ont indiqué qu'à leur avis il n'était pas opportun de procéder à une distribution de bénéfices et ce, pour trois raisons essentielles :

- 1) la Régie nationale des usines Renault est propriété de la Nation et non propriété de son personnel ;
- 2) la nécessité de rénover les installations et l'outillage de la Régie commandait que soit réinvestie une partie des bénéfices dégagés au cours de l'exercice ;
- 3) les salaires doivent être fixés compte tenu des résultats de l'exploitation qui sont eux-même fonction de l'augmentation de la production.

Le Président de la Régie s'est volontiers rangé à cet avis."

Mars

- De l'éditorial de Pierre Lefauchaux dans le *Bulletin d'Information* :

"La bataille que les Pouvoirs publics ont, à juste titre, engagée pour arrêter la hausse des prix, mettre un terme à l'inflation et éviter l'effondrement du franc, se poursuit. Elle a donné des résultats nets dans certains secteurs, échoué jusqu'à présent dans d'autres, et non des moindres. Mais il n'est pas un Français qui n'ait compris que l'effort entrepris doit être poursuivi courageusement et même amplifié sur les points où la résistance des intermédiaires et de certains producteurs est la plus cynique et la plus opiniâtre.

[...] C'est pour cette raison que les nombreuses délégations que j'ai reçues, au cours de ces dernières semaines, m'ont trouvé particulièrement réticent devant leurs demandes d'augmentations de salaires ou d'appointements, que ne permettent ni notre situation financière difficile, ni l'obligation où je me trouve de suivre les instructions formelles du gouvernement.

Certes, je comprends parfaitement la valeur de l'argument des délégations soutenant que le plus lourd fardeau est supporté par les travailleurs qui, à l'exception de ceux qui bénéficient du minimum vital, doivent attendre l'amélioration de leur sort d'une baisse des produits agricoles qui ne s'est pas encore nettement manifestée. Mais il faut que tous les hommes et toutes les femmes de la Régie comprennent aussi qu'au-delà de leurs difficultés actuelles, il existe une possibilité de salut pour eux-mêmes et pour tous les travailleurs et que nous n'avons pas le droit de compromettre le redressement de notre économie en rentrant dans le cycle de la hausse, alors qu'il existe encore de fortes chances d'y échapper. Je leur demande donc quelques semaines de patience, qui nous permettront à tous d'attendre, sans les compromettre à l'avance, les résultats de la suprême tentative que fait actuellement le gouvernement".

- Un décret paru au *Journal officiel* dote le Comité d'entreprise de la personnalité civile. Désormais le Comité "pourra aborder les questions de salaires sur le plan économique" (*L'Accélérateur*).

- Salon de Genève. "L'industrie française s'est efforcée de son mieux mais elle a perdu sa place d'avant-guerre" constate *L'Équipe* qui ajoute : "Renault a fait un gros effort, présente sa 4 CV sur une plate-forme tournante."

Avril

- Création de la "Récompense pour longs services (R.L.S.)". Elle est attribuée à tout membre du personnel partant à la retraite, âgé de soixante-cinq ans et ayant une ancienneté de vingt ans ou de quinze à dix-neuf ans dans certains cas particuliers. Le financement est assuré par le budget du Comité d'entreprise.



Fête des trentenaires à la salle Iéna.

- Grève à la Régie Renault : "Alors qu'on espérait qu'une solution serait apportée au conflit qui divise les ouvriers des usines Renault et leur direction, la situation a soudainement empiré et la C.G.T., qui jusqu'alors n'avait pris aucune part à la discussion, a invité la totalité des ouvriers à cesser le travail. La cause de la grève est un conflit de salaire. Le régime sous lequel nous vivons ne permet pas à un industriel d'agir à sa guise. Le seul arbitre est le gouvernement.

Or le gouvernement ne permet pas une augmentation des salaires. C'est son attitude qui conduira les événements et on peut se demander ce qui va résulter d'une grève dans la plus grande usine de la région parisienne. Tout ceci apparaît bien inquiétant et il semble qu'il serait préférable qu'une décision rapide intervienne. L'arrêt de travail chez Renault peut priver de leurs activités d'autres usines qui vivent de leurs contacts étroits avec celle de Billancourt. Si c'est au gouvernement qu'appartient la décision, qu'il fasse vite." (*L'Équipe*).

- Lors de la réunion du Comité d'entreprise, le président fait remarquer que la Régie, depuis le 1^{er} janvier, perd de l'argent sur la plupart des véhicules vendus. Après discussion, le Comité adopte une résolution indiquant notamment que "sans prendre une position qui n'appartient qu'au seul gouvernement, sur le fait de déterminer si les entreprises doivent travailler avec bénéfice ou à perte, (il) demande instamment que tous les constructeurs soient placés sur un pied d'égalité en ce qui concerne les prix de vente, compte tenu de la valeur d'utilisation des matériels".

- Au stade des Fonceaux, challenge Renault. 210 garçons de 15 à 18 ans s'affrontent dans différentes épreuves d'athlétisme.

Mai

- A la suite d'un vote le personnel décide la poursuite de la grève. Cependant "à la suite des différents pourparlers entre les représentants du gouvernement, MM. Robert Lacoste et Daniel Meyer, et la délégation des usines Renault, un accord est intervenu sur la base d'une augmentation de 3 francs de la prime horaire à la production. Après un vote à bulletins secrets le personnel se prononce pour la reprise immédiate du travail.

- "Nous venons d'avoir un « coup dur », écrit Pierre Lefaucheux dans le *Bulletin d'Information* :

"Je ne suis pas de ceux qui passent sous silence les événements désagréables, et qui pensent, en pratiquant la politique de l'autruche, faire disparaître purement et simplement tout ce qui est de nature à ternir le bel enthousiasme. Je le dis donc, très simplement mais très nettement : nous venons d'avoir un « coup dur ».

"[...] Plus de 2 000 véhicules de moins dans le total de notre production, d'une valeur totale de cinq cents millions, dont 40 % auraient été exportés, fournissant la contrevaletur de 200 000 quintaux de ce blé qu'il nous faut acheter à l'étranger



Les vainqueurs du cross des apprentis.

- Foire de Lyon. "A la place d'honneur du Grand Palais, au centre de la longue allée qui constitue l'axe de l'énorme bâtiment, une plate-forme tournante, en bois clair, d'un fini remarquable. Une pancarte : "la réalisation de cette plate-forme est due à l'École d'Apprentissage de la Régie Nationale Renault". Car les apprentis ont voulu contribuer à mettre en valeur l'œuvre de leurs aînés et de leurs maîtres : la 4 CV. Vous vous doutez du succès populaire !" (*L'Équipe*).

pour assurer la soudure ; la charge de nos frais généraux lourdement augmentée pendant le mois de mai ; la marche de l'usine du Mans gênée ; l'équilibre financier de nos succursales compromis ; une déplorable publicité faite à notre entreprise nationalisée, redonnent du courage à nos adversaires qui ont cru voir, dans cette grève, un signe précurseur de l'échec de l'expérience Renault, et renouvelant la virulence de ceux qui veulent, en la soumettant à un formalisme étroit, transformer

en une administration routinière notre entreprise si vivante et si dynamique ; mais surtout, combien d'heures de salaires perdues, qui accentuent encore le déséquilibre du budget des travailleurs, déjà évident avant la grève. Telles sont les plaies qu'il s'agit maintenant de panser au plus vite. [...] La Régie Renault vient de traverser sa première grande épreuve. Elle en sort meurtrie et vous-mêmes gardez peut-être au fond du cœur quelque amertume. Mais, ne nous laissons pas abattre ! Imitons en cela le cycliste qui, au plus fort de la course, vient de crever : jurons un peu, regonflons en vitesse et reprenons la tête du peloton."

- Il est décidé d'admettre cette année 400 nouveaux apprentis qui, obligatoirement, seront admis par concours. Les conditions de participation seront les suivantes : être français, avoir le certificat d'études primaires, être âgé de quatorze ans et de moins de seize ans.

Juin

- Parution de *L'Automobile de France*, mensuel édité par la Régie destiné aux professionnels de l'automobile.

"L'avenir reste ouvert, est-il écrit. Et cet avenir, plein de promesses, n'est pas si loin. D'autant que la 4 CV, cette petite merveille mécanique présentée au dernier Salon, se prépare à sortir en rangs serrés pour la plus grande joie des automobilistes français".

Juillet

- Ainsi que prévu, les premiers organes de 4 CV sortent du département 76 à la cadence de 5 jeux par jour.

Août

- La première 4 CV de série sort des lignes de montage de l'île Seguin. A la fin du mois 71 voitures seront fabriquées.

Septembre

- Essai officiel de la 4 CV par le Centre d'études techniques de l'automobile et du cycle. L'essai se déroule sur la distance Paris-Grenoble et retour (1 109 kilomètres). A bord de la voiture, quatre personnes ont pris place avec 60 kg de bagages.

Consommation constatée :

- à l'aller : 5,57 litres pour 100 km pour une vitesse moyenne de 64,4 km/h,

- au retour : 5,47 litres pour une moyenne horaire de 63,8 km.

- Critérium des carburants nationaux. "En un moment où il est de plus en plus question de réduire la consommation d'essence, cette démonstration en faveur des carburants nationaux revêt un caractère d'actualité. [...] Étaient admis à prendre part au Critérium les véhicules à gazogène alimentés à l'aide de combustibles solides d'origine forestière et les véhicules électriques" (*L'Équipe*).

Au palmarès, dans la catégorie gazogène, une Primaquatre (charbon de bois) et un camion Renault de 3,5 tonnes (bois).

Octobre

- P. Lefauchaux, entouré de son état-major, reçoit, en un déjeuner amical, les représentants de la presse automobile.

"Il n'était pas question de la 4 CV, voiture classée, dont la presse connaît toutes les caractéristiques et les qualités, mais de la situation dans laquelle se trouve aujourd'hui l'industrie automobile française en général et la Régie Renault en particulier.

"M. Lefauchaux parla longuement et de la façon la plus franche. Son exposé fut remarquable en documentation et en logique" (*L'Équipe*).

- Sortie de la 300^e 4 CV qui termine le lot des voitures d'exposition et de démonstration destiné aux 300 concessionnaires et succursales. En conclusion d'une allocution qu'il prononce en cette occasion, Pierre Lefauchaux déclare : "Les ingénieurs et les ouvriers de la Régie Renault ont conscience d'avoir fait, à leur place, sur la ligne de bataille de la production, un effort exceptionnel dont ils sont fiers, et ils souhaitent de tout leur cœur de travailleurs et de Français, que le pays puisse recueillir le plus vite et le plus complètement possible les fruits de leurs efforts."



La 300^e 4 CV est fêtée par les ouvriers de Billancourt.



La 4 CV au Salon de 1947.

- Avant l'ouverture du Salon, la Régie met, pour quelques jours, une 4 CV à la disposition de Géo Lefèvre, journaliste à *L'Équipe*, pour lui permettre d'effectuer un essai. Après avoir parcouru 502 kilomètres, le journaliste constate : "Essai exceptionnellement brillant pour ce type de petite voiture à consommation extrêmement réduite. Je dirai même, essai étourdissant [...]. J'ai conduit ou possédé tous les types de Renault depuis trente ans. Je crois que jamais les usines de Billancourt n'ont mieux réussi qu'avec cette 4 CV, 4 places, 4 portes".

- De *L'Équipe* : "L'an dernier la Régie nationale Renault présentait le prototype de sa 4 CV. C'était une surprise et une révélation. Mais, se demandait-on, quand la verra-t-on en circulation ?

Les prévisions sont toujours difficiles à établir et celles qui auraient pu être fixées, l'an dernier, auraient été fausses. Néanmoins nous avons toutes chances d'être plus heureux cette année en annonçant que la 4 CV, pendant le Salon, sera en vente".

- Salon de l'Automobile. Au stand Renault, Pierre Lefauchaux reçoit Vincent Auriol, président de la République. Présentation originale de la 4 CV : deux plates-formes mobiles, surélevées, facilitent l'accès des visiteurs auprès des modèles exposés. Plus de 800 000 personnes examineront les fabrications de la Régie.

- Au palais des Congrès de la Porte de Versailles, banquet des concessionnaires Renault avec 683 participants. "M. Lefauchaux, suivant son habitude, ne se borna pas à faire le point, il

proposa des remèdes, posa des jalons, lança des graines qui doivent germer dans les milieux officiels et l'opinion publique" (*L'Automobile de France*).

Novembre

- La C.G.T. décide la grève avec occupation. Le travail ne reprendra que le 11 décembre.

Décembre

- Dans un article publié dans le *Bulletin d'Information* intitulé "Il ne faut pas scier la branche sur laquelle on est assis", Pierre Lefauchaux écrit notamment :

"[...] Dans une entreprise nationalisée la grève ne paie pas, elle coûte en moyenne au personnel de Billancourt 3 400 000 heures de travail, soit au total 232 milliards de francs de salaires qui ne pourront être récupérés que dans la mesure où les restrictions d'électricité, le manque de matières et la fatigue des travailleurs le permettront [...]. Coûteuse pour la Régie, la grève est donc, sur le plan financier, catastrophique pour les travailleurs [...]. Une troisième grève sonnerait certainement le glas de la nationalisation des usines Renault, conduirait peut-être même à la fermeture de notre entreprise [...]."

- Les Fonderies de Vernon (Eure), acquises précédemment, sont vendues à la Société des Fonderies et Aciéries de Paris.

Gilbert HATRY

Chronologie 1986

Janvier

3 — José Dedeurwaerder, président d'A.M.C., est rappelé à Billancourt. Agé de cinquante-trois ans, José Dedeurwaerder, qui est entré à la Régie en 1958, a fait toute sa carrière dans l'entreprise. Il va être nommé directeur commercial et des affaires internationales, mais reste néanmoins directeur général d'A.M.C.

— Dans une lettre adressée au personnel en ce début d'année, Georges Besse ne cache pas que, malgré les signes positifs de redressement relevés par les médias, "nous sommes loin, très loin du but car nous continuons à perdre de l'argent". Il rappelle que "la compétition sera très dure, face à des concurrents qui ne cessent de s'améliorer, et qu'il faudra rassembler nos forces et redoubler d'exigences".

— Remontée de Renault sur le marché italien : 10 % en 1985 contre 8,95 % en 1984.

7 — Acma Robotique (département de Renault Automation) a reçu une commande de 120 robots destinés à P.S.A.

— La Renault 5 GT Turbo est élue "sportive de l'année" par le mensuel spécialisé "Échappement".

10 — Maurice Coulet, jusqu'à présent directeur général adjoint de la C.A.T., en est nommé président-directeur général.

13 — En Belgique, Renault progresse de 13,1 % en 1985. — Renault s'est placé en tête des ventes de véhicules de tourisme sur le marché espagnol en 1985, en augmentant ses ventes de 10,88 % par rapport à l'année antérieure.

14 — La gamme Renault 5 s'élargit avec l'arrivée de cinq motorisations Diesel : TD 3 et 5 portes, GTD 5 portes, 2 modèles Société : D et TD.

17 — Pierre Séméréna, cinquante-huit ans, ancien président-directeur général de R.V.I., a été élu président du Conseil d'administration d'American Motors.

20 — Georges Besse s'exprime sur FR 3, à l'intention des concessionnaires et salariés de Renault. Il se déclare "confiant dans l'avenir de la marque, en précisant cependant que des réductions d'effectifs sont encore "nécessaires".

— Lancement de la campagne publicitaire "Renault Déterminés". Celle-ci comporte quatre grands thèmes : "Usine", "Emploi", "Compétition", "Un franc, c'est un franc".

— Élections des délégués du personnel.

1° 1^{er} collège de l'U.B. :

C.G.T.*	80,38 % (+ 3,42 %)
C.F.D.T.	10,57 % (- 2,83 %)
F.O.	5,04 % (- 0,39 %)
C.S.L.	2,16 % (+ 0,02 %)
C.F.T.C.	1,91 % (- 0,17 %)

Sur 43 sièges à pourvoir, la C.G.T. obtient 37 sièges, la C.F.D.T. 4 sièges et F.O. 2 sièges.

2° C.K.D. Renault — Grand-Couronne (1^{er} collège) :

D.O.	44,69 % (+ 2,93 %)
("Démocratie Ouvrière", syndicat créé en 1980).	
C.G.T.	33,90 % (- 4,40 %)
F.O.	9,46 % (+ 1,67 %)
C.F.D.T.	6,81 % (- 0,40 %)
C.F.T.C.	5,30 % (- 0,41 %)

22 — Sur le marché automobile britannique, Renault a connu l'une de ses meilleures années en 1985 : augmentation des ventes de 18 % par rapport à 1984, soit un taux de croissance supérieur à ceux de ses autres concurrents. Malgré cela, Renault ne représente que 3,42 % du marché.

23 — La Renault 21, remplaçante de la Renault 18, sera commercialisée le 6 mars.

— R.V.I. vend son siège de Suresnes.

— Élections des délégués du personnel au Siège social.

1^{er} collège

C.G.T.	66,14 % (+ 9,54 %)
C.F.D.T.	14,77 % (- 5,43 %)
F.O.	15,23 % (- 2,57 %)
C.F.T.C.	3,86 % (- 1,54 %)

2^e collège

C.G.C.	30,62 % (- 2,69 %)
C.G.T.	27,11 % (+ 3,05 %)
C.F.D.T.	24,06 % (+ 1,14 %)
F.O.	15,59 % (- 2,87 %)
C.F.T.C.	2,62 %
(non présente en 1985)	

27 — Élections des délégués du personnel 2^e et 3^e collèges du C.I.B. :

C.G.T.	39,46 % (- 0,59 %)
C.F.D.T.	18,71 % (+ 2,85 %)
F.O.	13,60 % (- 1,98 %)
C.G.C.	24,67 % (- 0,26 %)
C.F.T.C.	2,34 % (+ 0,13 %)
C.S.L.	1,22 % (- 0,14 %)

— L'accord sur "l'indemnisation du chômage partiel" est signé par tous les syndicats de la Régie, sauf la C.G.T.

— La Jeep "Cherokee", équipée du moteur Renault 2,1 l turbo-diesel, élue 4x4 de l'année 1985 aux États-Unis.

28 — Au sein du marché de la boîte automatique, Renault arrive largement en tête tous modèles confondus, avec 39,8 %. Il est également en tête sur le marché toutes marques, tous types, où ses ventes représentent 0,84 %.

29 — Au rallye de Monte-Carlo, Alain et Sylvie Oreille sont premiers du groupe A sur Renault 11.

— Renault a fêté sa 500 000^e Supercinq produite en un an.

— Sortie de la Supercinq Automatique.

30 — La Régie a lancé un emprunt de 500 millions de francs, d'une durée de quinze ans, sur le marché international.

Février

3 — Les prix de la Renault 21 ont été dévoilés. Ils s'étagent de 66 800 F, pour le modèle de base, à 96 600 F pour la TXE.

5 — Élections des délégués du personnel à Cergy-Pontoise :
1^{er} collègue

C.G.T.	55,17 % (+ 29,08 %)
C.F.D.T.	33,50 % (- 23,29 %)
F.O.	11,33 % (- 5,78 %)

— Pénétration sur le marché français (en %) des 6 premiers mois de 1985 — Évolution des ventes 1985/1984 (en %) :

Modèles	Pénétration	Évolution des ventes
Renault 5	9,93	+ 24,8
Renault 11	7,07	- 20,6
Renault 25	5,11	+ 57,6
Renault 9	3,24	- 35,7
Renault 4	2,31	- 15,4
Renault 18	1,87	- 50,4

6 — Georges Besse signe une convention avec le Conseil régional de Haute-Normandie. C'est la première fois que la Régie passe un contrat de ce genre, mais il est vrai que l'entreprise possède cinq usines et filiales dans cette région où elle emploie 20 000 salariés.

7 — Modeste augmentation de 4 % du chiffre d'affaires de la Régie en 1985. Il a été réalisé à 48,5 % en France, 33,8 % dans le reste de l'Europe et 17,7 % dans les autres parties du monde.

10 — Renault Automation vient d'obtenir un contrat de 200 millions de francs, pour la fourniture d'une ligne d'assemblage de caisses automobiles pour l'usine soviétique AZLK.

13 — La Renault 5 démarre bien l'année ; elle est en tête des ventes pour le mois de janvier avec 12,5 % (pour l'ensemble de l'année 1985 : 10,8 %).

14 — L'Archibus, prototype unique construit par Renault Véhicules Industriels, préfigure ce que seront les futurs autobus de la R.A.T.P. Il roulera à partir de lundi sur la ligne 21 du réseau.

17 — L'accord entre Renault et Elf vient d'être renouvelé pour trois ans. Les deux firmes vont poursuivre et développer leur collaboration scientifique, technologique et commerciale établie depuis dix-huit ans.

19 — Charles Josselin, secrétaire d'État aux Transports, a signé avec Renault Véhicules Industriels une convention pour l'engagement d'une deuxième phase du programme "Virage" de recherche sur le poids lourd du futur.

— Naissance d'une nouvelle Renault 11 pour les "travailleurs". C'est une version Société, réalisée sur la base d'une Renault 11 GTC.

24 — Annonce de chômage technique les 27 et 28 mars à Renault Flins, en raison d'une avance de production par rapport aux commandes de la Supercinq.

— Au hit-parade des immatriculations en 1985, la Supercinq prend la deuxième place avec une pénétration de 10,88 %, ce qui représente + 22,96 % par rapport à 1984.

La Renault 11 est à la quatrième place avec 6,61 % de pénétration mais est en recul de 19,34 % par rapport à l'année précédente.

Par contre, la Renault 25 arrive à la cinquième place avec 4,75 % et améliore sa pénétration de 18,09 % par rapport à 1984.

— Formule 1 : Renault Sport annonce à Rio de Janeiro la mise au point d'un nouveau système de fermeture supprimant les ressorts sur le moteur EF 15. Celui-ci équipera les écuries Ligier, Tyrell et Lotus durant la saison.

25 — Une version de la Renault 21, spécialement destinée au marché nord-américain et équipée du moteur V 8 PRV, apparaîtra au début de l'année prochaine.

26 — American Motors, filiale américaine de la Régie, a enregistré 125 millions de dollars de perte en 1985.

— La direction a annoncé ce matin au Comité d'établissement la suppression de 1 140 emplois (400 à l'usine de Billancourt et 740 au Siège social) d'ici au 1^{er} juin prochain.

Mars

3 — Présentation au prochain Salon de Genève, le 6 mars, de la 26^e version de la gamme Supercinq. Il s'agit d'une Renault 5 Cabriolet dont l'absence d'arceau est obtenue par un renforcement des parois latérales et de la structure.

— Au même Salon, la Régie présentera également la Jeep Wrangler, remplaçante de la légendaire CJ 7 dont elle s'inspire.

4 — Aux 1 140 suppressions d'emplois prévues à l'U.B. et au Siège social, s'ajoutent aujourd'hui 275 suppressions concernant le site de Cléon et 700 le Siège social, pour la période du 1^{er} juin à la fin de l'année.

— Élections des délégués du personnel à Renault Orléans :

C.G.T.	68,79 % (+ 2,79 %)
C.F.D.T.	31,20 % (- 2,79 %)

5 — Suite à la décision de Georges Besse, en juillet dernier, de ne pas poursuivre plus avant le projet X45 (remplaçante de la Renault 4), la C.G.T. présente aujourd'hui, à son siège de Montreuil, les maquettes d'une petite voiture, la "Neutral".

7 — La Renault 21, vedette du Salon de Genève, est présentée en 11 versions :

— 7 versions Essence : TL - TS - GTS - RS - TSE - RX et TXE,
— 4 versions Diesel : TD - GTD - Turbo D et Turbo DX,

et 4 niveaux d'équipement :

— l'e1 pour les versions TL - TS - TD,
— l'e2 pour les versions GTS - GTD et Turbo D,
— l'e2 S pour les versions RS et RX typées sportivement,
— l'e3 pour les versions TSE - TXE et Turbo DX.

10 — Les élections des délégués du personnel suppléants du C.I.B. sont annulées par le tribunal d'instance de Boulogne.

– La Direction a annoncé au C.E. du 26 février l'arrêt complet du département 14 et de la chaîne de montage du moteur Turbo au département 49 à la fin juin 1986.

Elle a annoncé, par ailleurs, sa volonté de voir passer les effectifs de 8 682 salariés à 7 350 à la fin juin.

– La Supercinq a été la voiture particulière européenne la plus vendue en 1985 à l'exportation.

– Joachim Mouthino, vainqueur du rallye du Portugal sur la Renault 5 Turbo.

11 – Répondant aux questions de journalistes au Salon automobile de Genève, Georges Besse s'est dit "très confiant quant au succès de la Renault 21".

14 – 150 000 Supercinq, achetées avant juillet 1985, sont rappelées afin de subir un contrôle de sécurité, préventif et gratuit, des boîtiers de direction.

15 – Le lancement de la Renault 21 entraîne la disparition de la berline Renault 18 mais le break Renault 18 continuera à être fabriqué.

18 – Fruit d'une collaboration entre le Centre aquitain de l'A.N.P.E. et la direction commerciale de Renault-Bordeaux, une école de vente (la première du genre) vient d'être créée par la Régie dans cette ville.

19 – Trois mois après le début de sa commercialisation, la Renault Express a réussi à conquérir la première place sur le marché des petits véhicules de moins de 5 tonnes.

– Renault Sport a présenté officiellement dans ses locaux d'Antony ses équipages et leurs véhicules Renault 5 et Renault 11 Turbo.

20 – Mauvais mois de février sur le marché français de l'automobile. Si la Supercinq a continué d'être la voiture la plus vendue avec 10,8 %, les immatriculations de véhicules Renault ont chuté, dans leur ensemble, de 17,3 %.

24 – Joseph Cappy, cinquante et un ans, jusqu'à présent vice-président exécutif d'A.M.C., a été élu président de la firme, en remplacement de José Dedeurwaerder.

– Renault annonce une hausse moyenne de 2 % du prix de ses véhicules.

– Formule 1 : bons débuts des moteurs Renault au Grand Prix du Brésil avec Senna, deuxième sur Lotus, Laffitte et Arnoux troisième et quatrième sur Ligier. Les six moteurs en course ont terminé la compétition.

27 – R.F.A. : malgré une baisse de 2,5 % des immatriculations sur le marché d'outre-Rhin, la pénétration de Renault en février sur ce marché est passée à 8,6 % (contre 7,4 % sur l'année 1985).

28 – Nouvelles élections des délégués suppléants du personnel, 1^{er} collège, à l'U.B., suite à leur annulation :

C.G.T.	81,91 % (+2,13 %) - 37 sièges (+1)
C.F.D.T.	9,74 % (-0,97 %) - 4 sièges (inchangé)
F.O.	4,14 % (-0,86 %) - 1 siège (-1)
C.F.T.C.	2,35 % - 1 siège (-1)
C.S.L.	1,88 % - - (-1)

Avril

1 – Les résultats consolidés du Groupe Renault ont été communiqués le 28 mars au Conseil d'administration. Ils font ressortir un chiffre d'affaires de 122 138 MF, une perte de 10 925 MF (contre 12 555 MF en 1984) et des investissements de 8 269 MF.

2 – Jusqu'au 31 juillet 1986, le personnel Renault peut désormais acquérir une Renault 9 ou une Renault 11, au titre du deuxième véhicule, tout en bénéficiant de la réduction applicable aux ventes au personnel.

– Malgré un marché en baisse de 13 % par rapport à 1984, Renault Agriculture (filiale de la Régie depuis six mois) a réalisé la même pénétration (18,4 %) que pendant l'exercice précédent.

7 – François Chatriot, au volant de sa Renault 5 Maxi Turbo, remporte le rallye des Garrigues.

– Georges Besse annonce qu'"il n'y aura plus de jours chômés chez Renault d'ici la fin de l'année".

8 – American Motors annonce une perte de 6,71 millions de dollars au quatrième trimestre 1985 (contre un bénéfice de 3,1 millions au trimestre correspondant de 1984).

10 – Malgré une nouvelle chute des immatriculations de 8,1 % du marché français en mars, la Renault 5 atteint une pénétration de 13,5 % mais les immatriculations de l'ensemble des véhicules Renault sur ce marché ne représentent que 28,5 %.

14 – Formule 1 : Ayrton Senna remporte le Grand Prix d'Espagne au volant de sa Lotus à moteur Renault.

15 – Deux milliards ont été inscrits pour Renault dans le collectif budgétaire, en plus des trois milliards déjà programmés.

– Janette Iribarne, attachée de presse de la R.N.U.R., s'est vu attribuer la médaille d'or de l'Information par l'Association française de la presse automobile.

16 – Le dernier moteur 3 paliers est sorti de la chaîne de montage du département 14 de l'usine de Billancourt.

17 – Afin d'adapter sa force de vente et d'améliorer ses performances, la direction commerciale France de Renault va mettre en place, en liaison avec l'A.N.P.E. et, dans certains cas, avec les conseils régionaux, des écoles de vente Renault, qui seront, à la fin du premier semestre 1986, implantées dans onze régions de France, soit un centre de formation par D.C.Z.

– Interrogé par des journalistes qu'il avait invités sur la première place de Senna au Grand Prix d'Espagne, Georges Besse a déclaré que "même si une voiture est anglaise et pilotée par un Brésilien, l'essentiel, ce jour-là, est que Renault ait gagné". Il a ajouté que "le premier rang de priorité est la résorption du déficit de la Régie". Mais que, "dans les derniers mois de 1987, nous devrions trouver notre point d'équilibre !"

– La gamme Renault 25 s'enrichit d'une berline de très haut de gamme : la Renault 25 V6 Turbo.

18 – La gestion de la direction de R.V.I. lui a permis de réduire pratiquement de moitié, avec 1,5 milliard de pertes en 1986 (contre 2,9 milliards l'an passé), ses pertes nettes.

– La Renault 5 GT Turbo, lancée en mars 1985, a atteint 8,2 % des ventes de Renault 5 en France.

– Élections des délégués du personnel de Renault Douai :

1^{er} collège

C.G.T.	61,03 % (19 sièges)
F.O.	23,82 % (7 sièges)
C.F.D.T.	12,36 % (3 sièges)
C.F.T.C.	2,19 % –

2^e collège

C.G.C.	61,04 % (4 sièges)
F.O.	14,36 % (1 siège)
C.G.T.	13,25 % (1 siège)
C.F.D.T.	11,35 % –

23 – Patrick Faure, quarante ans, délégué général de la Régie, est nommé directeur de Renault Sport.

24 – VW et Renault vont produire conjointement une nouvelle boîte de vitesses automatique, dont la production commencera en 1987.

25 – Au Comité central d'entreprise, Georges Besse, en exposant le résultat déficitaire de l'entreprise (10,9 milliards de francs, dont 3,4 milliards correspondant aux provisions pour restructurations industrielle et commerciale), a annoncé la suppression de 9 000 emplois.

– Renault a reculé de 11 à 9,5 % sur le marché européen.

28 – Louis Schweitzer, quarante-trois ans, ancien directeur du cabinet de Laurent Fabius, est nommé directeur à la direction générale, auprès de Georges Besse.

29 – A.M.C., filiale américaine de la Régie, a enregistré une perte de 18,9 millions de dollars pour le premier trimestre 1986 (contre 29 millions pour la même période de l'année précédente), ce qui porte les pertes depuis 1980 à 759 millions de dollars.

30 – Les Renault 5 GT Turbo bénéficient, depuis le début d'avril, du refroidissement par eau de leur Turbo Garrett T.2. Cette modification est destinée à limiter les risques de cokéfaction de l'huile après l'arrêt du moteur.

– Les Renault 9 et Renault 11 GTD pourront bénéficier, sur option, d'une direction assistée.

– Élections des délégués du personnel de l'usine de Choisy :

1^{er} collège

C.G.T.	80,80 %
C.F.D.T.	19,20 %

2^e collège

C.G.T.	48,07 %
C.G.C.	38,25 %
C.F.D.T.	14,06 %

Mai

2 – Joseph Cappy, directeur d'A.M.C., a annoncé que la Renault 21 serait commercialisée sous le nom de "Renault Medallion" sur le marché américain, au premier trimestre 1987 (ce véhicule est construit en France, à Maubeuge).

– Europcar, premier loueur français de véhicules, vient d'acquérir 100 Renault 21.

5 – Élections des délégués du personnel de l'usine du Mans :

1^{er} collège

C.G.T.	68 % (+1,38 %)
C.F.D.T.	29,65 % (–0,82 %)
F.O.	2,35 % (–0,55 %)

– Tour de Corse : Chatriot-Périn seconds sur leur Renault Maxi 5 Turbo.

7 – La firme franco-colombienne Sofasa, qui assemble les véhicules Renault en Colombie, et dont la Régie détient 49,76 % du capital, a enregistré l'an dernier un bénéfice de 2,4 millions de dollars et augmenté sa pénétration de 44 à 48 % sur ce marché.

– 20 taxis "Espace" bleu et rouge circulent dans la capitale. Ils fonctionnent au G.P.L. (gaz de pétrole liquéfiés) et sont non polluants.

– Renault Véhicules Industriels fête la sortie du 10 000^e autobus du type SC 10 (mis en circulation en 1965), produit à l'usine d'Annonay, en Ardèche.

– Formule 1 : pour le Grand Prix de Monaco, les monoplaces des écuries sous contrat avec Renault : Lotus, Ligier, Tyrrell, seront toutes équipées du moteur DP (sans ressorts de soupapes) et munies des nouveaux collecteurs d'admission type Dromadaire.

9 – La C.G.T. perd le contrôle du Comité d'établissement de l'usine Renault de Douai.

12 – Pendant une semaine, sur les routes de France, la Supercinq Diesel a roulé aux mains des lecteurs essayeurs du journal *L'Équipe*.

Distances parcourues : 2 620 km.

Dépenses en gazole : 365 F, soit 13,93 F pour 100 km.

– Grand Prix de Monaco : Senna second sur sa Lotus Renault, à 53 s 64 du vainqueur.

– Monaco Production : Jean Ragnotti, premier des voitures de production sur sa Renault 5 Turbo.

13 – Renault Véhicules Industriels a présenté aux journalistes spécialisés ses dernières nouveautés : le B 90 Turbo, les Midliner S 100 et S 150 TI, le CBH et le R 340 Turbo Intercooler.

– Suite au succès rencontré par la Renault 9 Louisiane (série limitée lancée en février 1985), Renault a décidé de commercialiser, à partir du 15 mai 1986, une nouvelle série limitée sur des bases Renault 9 GTL et GTD.

14 – En avril, Renault a réalisé un taux de pénétration de 29,8 % (contre 28,7 % pour l'ensemble de l'année 1985). Forte percée de la Renault 21 dont le chiffre de pénétration sur le marché s'élève à 7 %.

– Élections des délégués du personnel de l'usine de Flins :

1^{er} collège

C.G.T.	52,48 % (+6,35 %)
C.F.D.T.	33,42 % (–2,79 %)
F.O.	14,1 % (–3,57 %)

2^e collège

C.G.C.	58,93 %
C.G.T.	18,98 %
C.F.D.T.	13,39 %
F.O.	8,69 %

– Succès de R.V.I. en Australie : la filiale poids lourds de la Régie fournira 112 soubassements d'autobus PR 1002 à la ville de Perth, 300 véhicules en trois ans pour la ville de Canberra (montés à Melbourne), des PR 1002 également pour le quart de la commande, et 150 camions montés par la filiale Mack de Brisbane.

16 – La Renault 4 aura vingt-cinq ans en septembre ! Produite à 7,65 millions d'exemplaires, elle détient le titre de la "voiture française la plus fabriquée".

A partir du 15 mai, la gamme est constituée de trois versions :

- la Renault 4 GTL "Clan",
- la Renault 4 TL "Savane" (qui sera directement montée avec le moteur 5 paliers de 956 cm³),
- la Renault 4 F4 Fourgonnette.

– Élections des délégués du personnel de l'usine de Cléon :

1^{er} collège

C.G.T.	74,18 % (+ 10,53 %)
C.F.D.T.	17,61 % (- 5,86 %)
F.O.	5,50 % (- 0,63 %)
C.F.T.C.	2,71 % (- 0,60 %)

2^e collège

C.F.D.T.	44,42 % (- 0,2 %)
C.G.C.	32,4 % (+ 3 %)
C.G.T.	23,18 % (- 2,9 %)

20 – Pau Production : une semaine après Ragnotti à Monaco, Jean-Louis Bousquet est premier des voitures de production à Pau sur Renault 5 Turbo.

22 – Au premier trimestre, à l'exportation en Europe, la Supercinq occupe 25 % du marché :

- Grande-Bretagne : +88 % par rapport à 1985,
- R.F.A. : +46,8 %, dus principalement à l'arrivée de la Supercinq Diesel,
- Espagne : +35,8 %, mais recul en Italie : -16,6 %.

23 – Renault Automation (filiale productique de la Régie), qui a effectué un gros effort de recherches-développement (135 MF), a réalisé un chiffre d'affaires de 1 230 MF en 1985, et un résultat négatif de 40 MF.

26 – La Chine et American Motors sont parvenus à un accord, afin de continuer le montage de Jeep Cherokee dans leur usine commune de Pékin.

– Grand Prix de Belgique : Senna, second sur Lotus Renault, a repris la tête du championnat du monde.

28 – Lors du prochain Salon de l'Automobile de Paris, la Régie présentera une Renault Espace et deux Renault 21 équipées du système Atlas. Ce dernier donne électroniquement des informations sur l'état du véhicule mais également sur la circulation.

– La direction générale annonce que le plan de recrutement 1986 porte sur environ 200 diplômés (X, Centrale, Supelec, Arts et Métiers, H.E.C., etc.).

– Dernière-née de la gamme Renault 21, la Renault 21 Turbo Diesel sera commercialisée en juillet.

Juin

2 – La direction de l'usine Renault de Cléon vient d'annoncer au Comité d'entreprise un excédent de 126 personnes par rapport au chiffre de 7 250 salariés qu'aurait dû compter l'usine au 1^{er} juin 1986.

– Dans le cadre des relations entre l'Éducation nationale et les entreprises, la Régie a signé une convention avec le L.E.P. de Saint-Jean-de-la-Ruelle et d'Olivet.

4 – Au Grand Prix de France des camions du Castellet, Renault remporte les deux premières places : Noël Crozier est premier sur Renault RG 290 et Barrat second sur Renault R 390.

9 – Vingt-neuvième Rallye Alpin-Behra : Chatriot-Périn, premiers sur leur Renault Maxi 5 Turbo. Cette victoire place François Chatriot en tête du championnat de France du groupe B.

10 – Le redressement de Renault se confirme en mai, dans un marché automobile français en progression de 6,4 % pour ce mois (+4,7 % depuis le début de l'année) et prend la première place des immatriculations automobiles en France. Les Renault arrivent en tête sur tous les créneaux : Renault 25 (4 %), Renault 21 (8,5 %), Renault 9 et Renault 11 (6 %), Supercinq (11,5 %).

11 – Pour fêter la sortie de la 300 000^e Renault 25 des chaînes de l'usine de Sandouville, une série spéciale de 1 500 Renault 25 GTX vient d'être commercialisée.

12 – Renault Automation a reçu une lettre d'intention de Harvester International-Case pour un contrat de 250 millions de francs (réalisation de deux ateliers flexibles de machinisme agricole et prise en charge de l'informatique de ces deux unités).

16 – American Motors va fabriquer, à partir de juillet 1987, une nouvelle voiture, la "58", première voiture de tourisme entièrement conçue par la filiale de la Régie. Elle a été dessinée par le styliste italien Giorgio Giugarro. Ce véhicule sera construit dans l'usine de Bramalea (Ontario) au Canada. Il sera équipé d'un moteur et d'une suspension Renault.

17 – Au Comité central d'entreprise qui s'est tenu hier à Billancourt, la direction a fait le point sur l'évolution des effectifs. Elle a déclaré que : "l'objectif est de parvenir à un total de 75 900 personnes à la fin de l'année. Les effectifs étaient encore de 82 583 au 1^{er} juin, ce qui représente 6 600 personnes en excédent. 3 052 départs étant prévus par préretraite, aide au retour, départs volontaires, etc., il reste encore environ 3 600 personnes en excédent dans la branche automobile".

18 – Difficultés à la crèche de l'établissement de Billancourt, elle risque de fermer ses portes le 31 août.

– Christian Beullac, ancien ministre du Travail puis de l'Éducation nationale, est décédé. Il avait soixante-trois ans. Entré à la Régie en 1955, il y était resté jusqu'en 1976. Il y assumait successivement les fonctions de directeur général des fabrications, directeur général industriel, directeur général adjoint aux côtés de Pierre Dreyfus, puis P.-D.G. de Renault Industrie.

19 — Hubert d'Artemare, directeur commercial France, a affirmé mercredi à Rennes "que la réorganisation du réseau commercial Renault a permis de retrouver une indispensable rentabilité tout en assurant une très bonne couverture territoriale".

20 — Renault et Matra reconduisent pour cinq ans le contrat de fabrication de l'Espace.

24 — Renault vient d'annoncer officiellement sa participation au projet "Prometheus", ambitieux programme d'automatisation de la conduite automobile, rassemblant les principaux constructeurs européens.

25 — Philippe Gras, P.-D.G. de "Renault Véhicules Industriels", a, au cours d'un comité central d'entreprise extraordinaire, annoncé que 2 624 emplois allaient être supprimés d'ici à la fin de l'année mais que les sites principaux seraient maintenus.

26 — Le syndicat C.G.T. ayant boycotté les comités d'établissement du Siège Social et du C.I.B., seul le premier a pu se tenir. La direction a dressé un constat de carence et annoncé qu'elle appliquera son plan de licenciements-congés de conversion, dans les deux établissements.

— Renault a signé un accord de préconisation entre le réseau Renault et la compagnie d'assurances "Équité" mais il ne s'agit pas d'une obligation.

27 — A la réunion de ses cadres dirigeants, Georges Besse a dressé un tableau de la situation de l'entreprise. Il a annoncé que le déficit de Renault en 1986 se situera entre 5 et 6 milliards de francs et qu'en moins de trois ans, les effectifs auront été réduits de 30 000 personnes. Il a confirmé que l'amélioration de la productivité se sera poursuivie en 1986 et a ajouté que "la réduction des stocks et des en-cours aura une heureuse influence sur la réduction des frais financiers". Il a conclu en affirmant que l'entreprise retrouverait son équilibre au dernier trimestre 1987.

Juillet

1 — A partir d'aujourd'hui, hausse des prix des voitures françaises de 2,2 à 2,5 %.

— Vingt-Quatre Heures d'Ypres : victoire de Ragnotti et Thimonnier en groupe A.

4 — Pour enrayer la chute des ventes de ses modèles "Alliance" et "Encore" aux États-Unis, la Régie va lancer deux nouveaux modèles en 1987. Pour franchir ce cap délicat, Renault va prêter son usine de Kenosha à Chrysler.

— Philippe Gras, P.-D.G. de Renault Véhicules Industriels, vient d'annoncer une "mobilisation générale" afin que l'entreprise retrouve son équilibre en 1988.

8 — Le secrétaire général de R.V.I. a déclaré : "Il est hors de propos de parler d'une éventuelle vente de la division militaire de R.V.I. dans le cadre des opérations que pourrait décider la Régie pour restaurer sa trésorerie".

9 — Georges Besse est accueilli par une "grève surprise" lors d'une visite impromptue à la Société bretonne de fonderie et de mécanique de Lorient.

— Les responsables de la direction commerciale France de la Régie, qui ont mis en place un véritable plan de bataille voici deux ans, commencent à voir leur stratégie porter ses fruits.

— Sortie de la 100 000^e Renault 21 actuellement produite à 1 605 exemplaires par jour.

— Formule 1 : l'écurie Ligier quitte Renault pour Alfa-Roméo.

— Française de Mécanique : la société franco-suédoise de moteurs P.R.V. a présenté à Douvrin son nouveau moteur V 6 ZN 3 J.

15 — Grâce notamment aux ventes de la Renault 21, la Régie reprend la tête sur le marché français, en juin, avec 35,2 % des immatriculations.

18 — American Motors Corporation et Ford Motor passent deux commandes importantes à la firme ouest-allemande ZF, spécialiste des transmissions automatiques.

21 — A.M.C., qui a encore perdu 70,9 millions de dollars au premier semestre, joue son avenir sur une américanisation accentuée : au niveau des modèles et aussi au niveau du capital. Ce dernier va être augmenté de 200 millions de dollars, opération qui entraînera une réduction de participation de Renault.

22 — Georges Besse a présenté au Conseil d'administration de la Régie un projet qui vise à pérenniser l'activité du site de Billancourt. Celui-ci tendrait à restructurer les services des Études et des Méthodes.

23 — Déficit de plusieurs millions au Comité d'établissement du Centre industriel de Billancourt.

— Georges Besse a présenté à Alain Madelin, ministre de l'Industrie, les grandes lignes du calendrier du plan de redressement de Renault.

— La direction de Renault Agriculture a annoncé 92 suppressions d'emplois mais ne procéderait à celles-ci qu'en novembre.

30 — Aux comités d'établissement qui se sont tenus aujourd'hui au Siège social et à l'Usine de Billancourt, la direction a traité des 685 départs en "congé conversion" dont 26 "salariés protégés".

31 — La manifestation organisée hier matin à Billancourt par la C.G.T. pour protester contre les suppressions d'emplois s'est achevée par un court affrontement avec les forces de l'ordre.

— Formule 1 : Renault prendra une décision le 17 août sur la participation éventuelle du moteur Renault l'an prochain.

— Renault Agriculture fera, du 25 août au 15 octobre prochain, le tour de la France paysanne, pour présenter ses tracteurs de haut de gamme, avec deux caravanes itinérantes. Pour chacune d'elles, 18 points de chute, soit au total 36 démonstrations de matériel à travers l'Hexagone.

Septembre

1 — La Régie a confirmé hier la fermeture de l'usine de montage automobile à Ciudad-Sahagun, de sa filiale Renault-Mexico, qui a enregistré 50 millions de francs de perte en 1985.

— Lors de son voyage à Lyon du 4 au 7 octobre prochain, le pape Jean-Paul II effectuera une partie de son voyage dans la région lyonnaise dans une Renault Espace blindée.

3 — Renault commercialise deux versions spéciales limitées à 6 500 exemplaires de la Renault 5, en association avec la station FM "NRJ", la "NRJ" GL et la "NRJ" GTS. Ces véhicules seront équipés d'une sono haut de gamme et décorés du sigle de "NRJ".

4 — La société "Car Système Style" transforme la Renault 4 en cabriolet de loisirs. Trois modèles de cette JP 4 sont réalisés avec capote amovible : la "Nœud Pap", la "Be-Bop", et la "Belle-Île".

5 — American Motors a décidé de proposer sur le marché d'outre-Atlantique un crédit gratuit de deux ans sur l'ensemble de ses modèles 1986, pendant une durée de cinq semaines.

8 — La Régie vient de vendre à la société "Standard Product" l'usine de Vitry de sa filiale C.P.I.O., spécialisée dans la fabrication de pièces en caoutchouc.

— La crèche de Renault Billancourt, qui reçoit à parts égales les enfants des salariés du Siège social et du C.I.B., n'a pas rouvert ses portes.

— Près de 500 cadres de Renault (le haut de la hiérarchie) vont passer à l'individualisation complète de leur salaire en 1987.

— Renault a battu son record de ventes sur le marché britannique en août : +4 % par rapport au même mois de l'année précédente.

9 — La C.F.D.T. et la C.G.C., majoritaires au Comité d'établissement du Siège social, ont décidé d'en interrompre momentanément l'activité, "faute de pouvoir assurer la sécurité du personnel".

— La Régie a annoncé qu'elle commercialisait, depuis lundi 8 en France, une gamme Break de la Renault 21, baptisée "Nevada", en 16 versions (8 à 5 places, 8 à 7 places).

10 — Rallye du Mont-Blanc : Chatriot-Périn seconds, et Tohren-Neyron troisièmes sur leurs Renault Maxi 5 Turbo. Chatriot garde sa place de leader au championnat de France des Rallyes.

12 — Fasa-Renault en tête des ventes en Espagne, malgré une baisse de 1,5 % par rapport à janvier-août 1985. La Renault 11 reste la voiture la plus vendue sur ce marché, de janvier à août 1986.

— Parts du marché français des voitures Renault pour les sept premiers mois de l'année : Supercinq : 11,2 %, Renault 9 et Renault 11 : 6,7 %, Renault 21 : 6 %, Renault 25 : 3,8 %, ce qui représente 30,30 % des voitures vendues entre le 1^{er} janvier et le 31 juillet 1986.

15 — Matra Automobile a embauché 50 employés dans ses usines de Romorantin et de Pheilly (Loir-et-Cher), afin de permettre une augmentation de la production de l'Espace.

— Explosion d'une bombe dans le parking souterrain du "Pub Renault", dans le quartier des Champs-Élysées. Un gardien de la paix meurt des suites de ses blessures.

— Nogaro Production : Ragnotti, second sur sa Renault 5 Turbo.

16 — Conçu par Renault Véhicules Industriels en collaboration avec Heuliez Bus, un véhicule de transport en commun de grande capacité, capable d'accueillir 215 passagers, a été présenté vendredi à Bordeaux. Il sera expérimenté sur plusieurs lignes de la communauté urbaine pendant six semaines.

17 — Aménagements apportés au "plan de suppression d'emplois de Renault-Billancourt", pour les 710 licenciements prévus.

18 — L'Inspection du Travail des Hauts-de-Seine a autorisé la Régie à licencier pour motif économique 528 salariés des usines de Billancourt, mais a apporté une réponse négative pour les 182 autres personnes.

— Hubert d'Artemare, directeur commercial France depuis août 1984, quitte la Régie.

19 — La Régie annonce le lancement d'une nouvelle gamme Renault 9-Renault 11 restylisée, et dotée de nombreuses versions, de moteurs plus puissants, au cours de la première quinzaine d'octobre.

22 — Formule 1 : Renault n'équipera pas l'écurie Mac Laren la saison prochaine.

23 — Élections au Comité d'entreprise de Renault Maubeuge :

1^{er} collège

C.G.T.	37,59 % (+7 %) — 4 sièges
C.F.D.T.	59 % (+2,5 %) — 4 sièges
C.F.T.C.	3,41 %

— Formule 1 : Patrick Faure, président de Renault Sport, a annoncé la décision de la Régie de suspendre sa présence en Formule 1 à la fin de cette saison.

24 — Lors d'une conférence de presse à Madrid, José Dedeurwaerder, directeur commercial international de la Régie, a dressé un tableau optimiste de la situation actuelle de l'entreprise, en mettant l'accent sur le rajeunissement de la gamme, l'innovation technologique et les efforts de qualité et de gestion réalisés. Il a également indiqué que les pertes du Groupe devraient être réduites de moitié en 1986.

Interrogé sur A.M.C., José Dedeurwaerder a déclaré "que les pertes, encore substantielles, devraient être inférieures à 100 millions de dollars en 1986" (contre 125 millions en 1985).

— Philippe Guédon (patron de Matra Automobile) et Georges Besse, qui ont signé le contrat prolongeant leur coopération sur l'Espace, ont annoncé qu'un véhicule 4x4 verrait le jour dans un an, suivi d'un modèle "à injection" et d'une version très puissante avec un turbo ou un moteur V 6.

— Formule Renault Turbo : Comas toujours en tête.

26 — La Régie va mettre en vente 13,5 hectares du site de Billancourt.

29 — Les dirigeants de la Fasa et du Groupe Renault ont annoncé que la filiale espagnole de la Régie allait concentrer sa production sur quelques modèles dans les prochaines années, et préparer son réseau de distribution, afin de rester un point fort de la Régie avant l'ouverture totale des frontières.

— 45^e Tour de France automobile : François Chatriot, associé à Michel Perrin, premiers sur leur Renault 5 Maxi Turbo.

30 — Dans une interview au journal *Le Monde*, Georges Besse a déclaré "qu'en 1986, ce sera la première fois depuis dix ans que l'endettement n'augmentera pas". Il a confirmé "que l'exploitation de la Régie était devenue positive depuis mars mais pas assez cependant pour couvrir les investissements". Pour souligner le redressement, il a mis en avant l'augmentation de la productivité (10,9 voitures par homme et par an en 1984, 13,6 en fin d'année, 15 en 1987) et a déclaré "Nous gagnerons de l'argent à la fin de l'année 1987".

— Renault a demandé à Heuliez d'interrompre la production de la version Limousine de la Renault 25 à empattement allongé (présentée il y a deux ans).

Octobre

1 — Avant le Salon de l'Auto, Georges Besse a estimé "que le combat de Renault pour la productivité, principal facteur du redressement en cours, se poursuivra en 1987 et que le chiffre de 5 000 nouvelles suppressions d'emplois n'est pas déraisonnable". Il a précisé que "les investissements stabilisés à 6 à 7 milliards par an seraient sélectionnés pour rendre la maison plus efficace, plus automatisée, sans sacrifier le renouvellement de la gamme".

— Philippe Gras, P.-D.G. de Renault Véhicules Industriels, a annoncé que "l'entreprise avait réduit ses pertes à 460 millions de francs au premier semestre et devrait ramener ses pertes à environ 1 milliard sur l'ensemble de l'année" (contre 1,5 milliard en 1985), mais annonce que "le plan de productivité de l'entreprise devrait s'accompagner de 2 624 nouveaux départs (12 % de l'effectif)".

2 — Vente de véhicules Renault en hausse de 14 % en août.
— En présence de M. Panhard, président du Salon de l'Automobile, qui vient d'ouvrir ses portes, départ du "Raid Afrique" où chacune des sept usines participantes de la Régie a engagé deux équipes (changement à Abidjan) et un véhicule (parcours de 20 000 km en soixante-trois jours).

3 — Renault présente au Salon de l'Automobile tout un ensemble de moteurs dont certains au stade d'étude, équipés de 3 ou 4 soupapes par cylindre.

— Arrêt de la commercialisation de l'"Espace" en Belgique.

4 — Renault Automation : élections au comité d'entreprise et des délégués du personnel :

Comité d'entreprise

C.G.T.	39,62 % (+ 13,89 %)
C.F.D.T.	41,01 % (+ 1,6 %)
C.G.C.	19,37 % (- 15,5 %)

Délégués du personnel

C.G.T.	35,41 % (+ 3,72 %)
C.F.D.T.	42,51 % (+ 6,18 %)
C.G.C.	22,08 % (- 8,82 %)

8 — Renault en tête sur le marché colombien dont il détient 48,2 %. Sa filiale "Sofasa Renault" a enregistré en septembre ses meilleures ventes des cinq dernières années.

— Rallye Ain-Jura : De Meyer-Champeaux premiers sur Renault 5 Maxi Turbo.

9 — Renault Véhicules Industriels a réalisé en série spéciale produite en nombre limité, sur la base d'un FR 1 GTS, le plus puissant et le plus confortable car du haut de gamme : le "Privilège".

13 — Renault a augmenté ses ventes de 31,7 % entre septembre 1985 et septembre 1986 mais reste le deuxième constructeur français avec 30,2 % des immatriculations depuis le début de l'année.

— Montlhéry Production : doublé Renault : Bousquet premier et Dalmas second sur leurs Renault 5 Turbo.

14 — Rallye d'Antibes : Chatriot-Périn seconds, François Chatriot toujours premier au championnat.

16 — Renault Véhicules Industriels, spécialisé également dans les matériels militaires pour le Groupe Renault, vient de signer un accord avec l'Américain Hugues Aircraft Company. La société U.S. fournira une assistance technique à R.V.I. pour l'adaptation du système de missiles antichars Tow sur les véhicules blindés légers Renault.

17 — José Dedeurwaerder assure que l'usine de moteurs mexicaine de Gomez-Palacio ne sera pas fermée.

— Joseph Cappy a déclaré qu'A.M.C. dégagera un bénéfice au quatrième trimestre mais a annoncé que la firme serait une nouvelle fois en déficit au troisième trimestre.

20 — Classement final de la Coupe de France Renault 5 : Devernay premier.

22 — Classement final au championnat de France Formule Renault Turbo : premier : Comas.

— Rallye de Picardie : doublé Renault — premiers Thomasse-Maine — seconds : De Meyer-Champeaux sur Renault 5 Maxi Turbo.

Au championnat : premier Thomasse — second De Meyer.

27 — La Supercinq, lancée en octobre 1984, fête son deuxième anniversaire avec 1 million d'exemplaires produits.

— La Régie a rendu officielle, hier, sa décision de mettre en vente son siège social de Billancourt, ainsi que plusieurs autres terrains situés à Boulogne. Elle a rappelé, dans un communiqué publié à l'issue d'un Comité central d'entreprise, que ces opérations immobilières doivent servir au financement de la création d'un centre technologique, regroupant à Billancourt ses services Études et Méthodes concernant les véhicules, et éventuellement la mécanique.

— Élections des délégués du personnel de l'usine de Sandouville :

1^{er} collège

C.G.T.	71,89 % (+ 6,8 %)
F.O.	21,1 % (- 4,4 %)
C.F.D.T.	4,79 % (- 4,4 %)

2^e collège

C.G.C.	37,1 % (- 2,9 %)
F.O.	31,8 %
C.G.T.	26,06 % (- 4 %)

— Douvrin (Française de Mécanique) :

1^{er} collège

C.G.T.	52,8 % (+ 9,2 %)
C.F.D.T.	30,05 % (- 8,65 %)
F.O.	17,15 % (- 0,55 %)

— Critérium d'Alsace :

• Oreille-Oreille : seconds sur leur Renault 11 Turbo,
• François Chatriot toujours premier au championnat de France des rallyes.

— Production Montlhéry : premier Bousquet sur Renault 5 Turbo.

29 — A.M.C. a accusé une perte de 40,4 millions de dollars au cours du troisième trimestre.

Novembre

3 — Dix "Master" électriques sont en service depuis six mois dans les services techniques de la ville de Châtelleraut et parcourent quotidiennement entre 20 et 70 km.

— Le chiffre d'affaires consolidé, industriel et commercial (hors activités financières) du Groupe Renault s'est élevé à 61 104 millions de francs au premier trimestre 1986 (en hausse de 5,78 % par rapport à la même période de l'an passé).

— Une exposition consacrée à l'année 1916 et plus particulièrement à la bataille de Verdun est organisée jusqu'au 16 novembre à la gare de l'Est. On peut y voir, entre autres, des camions Berliet et Renault qui roulèrent sur la "Voie Sacrée" et des canons de 75 mm.

4 — Dans le cadre du projet européen Euréka, Pechiney s'associe avec P.S.A., Renault et Fiat sur le premier programme, qui tend à concevoir et à réaliser des pièces en céramique et composants d'aluminium pour les nouvelles générations de moteurs d'automobiles et de véhicules industriels.

5 — Rallye Jeanne-d'Arc (2^e division) : premiers Thomasse-Maine sur leur Maxi 5 Turbo.

Classement final du championnat de France des rallyes (2^e division) : premier Thomasse, second De Meyer.

6 — Le ministère de l'Industrie a confirmé que le cabinet de conseil américain Booz Allen allait effectuer une mission d'évaluation des perspectives de résultats et des besoins financiers du Groupe Renault. Les premiers résultats seront connus en décembre.

— R.V.I., en association avec Heuliez pour le montage, va reprendre la production des autobus à gabarit réduit, qui constituait l'unique fabrication du constructeur sarthois C.B.M., qui vient de fermer ses portes.

7 — La Régie organisera, pour la première fois en France, et avec la Compagnie des commissaires-priseurs de Paris, une vente aux enchères de véhicules d'occasion de toutes marques, Porte de Versailles, du 13 au 17 novembre.

10 — L'usine d'assemblage Sofasa-Renault, en Colombie, a enregistré en octobre un record de ventes (+ 15 % par rapport à octobre 1985), ce qui représente 53 % du marché automobile du pays.

— Avec un peu plus de 2,6 milliards de chiffre d'affaires, la division Autocars-Autobus de R.V.I. devrait dégager cette année un léger bénéfice d'exploitation.

— Critérium des Cévennes : premiers du Groupe A : Ragnotti-Thimonnier sur leur Renault 11 Turbo.

12 — Renault Véhicules Industriels a présenté vendredi, à la clôture des Journées annuelles du Groupement des autorités responsables de transport à Nice, son nouvel autobus ultra-bas Renault 312 de série, qui vient de sortir des chaînes.

13 — En octobre, sur un marché automobile en progression de 9 %, la Renault 5 a pris 13 % du marché, la Renault 21 atteint 9,9 % de pénétration, les Renault 9 et 11 réalisent 5,8 %, et la Renault 25 3,5 %.

— Depuis le début du mois, les Renault 5 Automatic 3 et 5 portes peuvent être équipées en option d'une direction assistée.

14 — Immatriculation de voitures neuves en France en octobre : Renault + 24,7 % (par rapport à octobre 1985) et + 30,7 % pour les dix premiers mois de l'année.

— Renault Automation a cédé les 55 % de sa filiale grenobloise April, qu'elle détenait, à Merlin-Gérin.

— Au rallye d'Algérie, la Jeep "Cherokee" de Fougerolle-Catarelli, équipée d'un moteur Renault de 2,6 l, a gagné l'épreuve.

18 — Georges Besse, P.-D.G. de la Régie Renault, a été assassiné hier, vers 20 h 25, devant son domicile, boulevard Edgar-Quinet, dans le 14^e arrondissement de Paris.

21 — Élections au C.E. du Siègle social :

1^{er} collège

C.G.T.	70,03 % (+ 14,15 %)
F.O./C.F.T.C.	29,97 % (+ 7,31 %)
(La C.F.D.T. n'a pas présenté de liste.)	

2^e et 3^e collèges

C.G.T.	22,79 % (+ 1,73 %)
C.F.D.T.	29,50 % (+ 3,01 %)
F.O.	15,93 % (- 5,31 %)
C.G.C.	30,24 % (+ 0,34 %)
Indépendants C.S.L.	1,54 %

24 — Le président de la République et le Premier ministre ont assisté, vendredi matin, dans la cour d'Honneur des Invalides à Paris, à l'hommage officiel rendu à Georges Besse, assassiné le lundi 17.

La Régie était représentée par son Conseil de direction. M. Pierre Dreyfus, ancien P.-D.G. de la Régie Renault, assistait également à la cérémonie. Une minute de silence a été observée dans l'usine de Billancourt, pendant les obsèques.

— La direction de la Régie, qui présentait vendredi un bilan chiffré de l'activité de l'année 1986 et les perspectives pour l'année à venir, a souligné que les pertes de la branche Automobiles ont été ramenées de 13 à 5,5 milliards de francs.

— Au Comité central d'entreprise, la direction a annoncé qu'"avant la fin de l'année prochaine, plus aucune Renault 4 ne sortira des chaînes de l'île Seguin mais que l'"Express" continuerait à y être fabriquée". Elle a ajouté que "la Régie doit continuer, l'an prochain, à réduire ses effectifs de 5 000 personnes, auxquels s'ajoutent 1 000 salariés qui ne sont pas encore partis mais devraient quitter l'entreprise au début de l'an prochain, ce qui devrait ramener les effectifs de l'entreprise à 70 900 personnes à la fin de 1987".

27 — Élections au Comité d'établissement du C.I.B. :

1^{er} collège

C.G.T.	79,24 % (+ 3,71 %)
C.F.D.T.	12,19 % (- 2,01 %)
F.O.	5,1 % (- 0,89 %)
C.F.T.C.	3,44 % (+ 1,33 %)

2^e collège

C.G.T.	44,33 % (+ 1,89 %)
C.F.D.T.	21,87 % (+ 4,10 %)
F.O.	12,21 % (- 9,12 %)
C.G.C. C.F.T.C.	19,96 % (+ 5,29 %)
C.S.L.	1,63 %

Décembre

4 — Renault vient de signer avec l'A.F.P.A. (Association pour la formation professionnelle des adultes) une convention par laquelle cet organisme perfectionnera des agents des sucursales et concessions du réseau Renault.

A partir de 1987, les peintres-carrossiers pourront aussi se perfectionner en tôlerie-soudage sous gaz de protection, etc.

— Sur un marché automobile européen en progression de 7,5 % par rapport à octobre 1985, Renault remonte en troisième position derrière Volkswagen, avec 12 % du marché (+ 13,6 % par rapport à octobre 1985).

— En Angleterre, la Renault 21 a été élue "tractrice de l'année", devant 25 autres rivales européennes.

— Rallye du Var : François Chatriot premier sur Renault Maxi Turbo mais second au championnat de France des rallyes 1986 du groupe B.

5 — Europcar a lancé sur l'ensemble de son réseau international un nouveau produit, "Europcar Plus", destiné à offrir une catégorie supérieure de voitures aux prix les plus avantageux.

6 — Le trophée du modèle 1986 a été remis à la Renault 21 Nevada par l'*Automobile Magazine*.

— Deux nouveaux représentants de l'État au Conseil d'administration de Renault :

• Dominique Balmery, nommé en remplacement de Gérard Belorgey, sur proposition du ministre des Affaires sociales et de l'Emploi,

• Jean-Pierre Landau en remplacement de François Dand, sur proposition du ministre d'État, ministre de l'Économie, des Finances et de la Privatisation.

9 — Sous l'égide de la "Fondation pour l'Espace", un certain nombre d'industries de pointe, dont Matra, ont financé la participation d'une Jeep "Cherokee", qui portera les couleurs de la fondation sur le Paris-Alger-Dakar.

10 — Suppression de 300 emplois à l'usine Renault de Cléon en 1987. A la fin de l'année prochaine, les effectifs devraient être de 6 750 contre 7 050 à la fin de cette année.

— Jacques Malavas a été désigné président-directeur général de Renault Automation en remplacement d'Adrien Bertetto, qui a fait valoir ses droits à la retraite.

— Classement final de la coupe de France des rondes et rallyes régionaux : premiers Benoit-Duchêne sur Renault 5 GT Turbo.

12 — Les équipiers du "Raid Afrique" sont de retour. Ils ont été accueillis à Billancourt par MM. Philippe Chauvel, directeur des Fabrications, Bougeard, directeur de l'usine de Flins, Auroy, directeur de l'usine de Billancourt.

— Renault, qui s'était fixé comme objectif 1986 31 % de pénétration, a atteint celui-ci en onze mois.

16 — 245 Renault "Medallion" (version Renault 21 destinée au marché américain) ont été expédiées aux États-Unis. Elles serviront à des essais de presse et à des présentations dans des salons automobiles comme ceux de Los Angeles, Detroit et Chicago.

19 — Dès janvier 1987, la Renault Nevada sera disponible en trois versions Société à T.V.A. 18,6 % récupérable. Elle complète ainsi la gamme Société de Renault, qui comprend déjà 4 versions de Renault 5, 4 de Renault 11 et 2 versions Espace.

Jean HÉRY

On nous écrit



De M. Jean-François Baudino - Marseille :

Si je me permets de vous écrire, c'est parce que je suis un ancien de Renault-Marseille puisque j'y suis entré en 1924.

D'abord metteur au point puis chef essayeur metteur au point, j'ai eu le plaisir de conduire souvent M. Renault dans ses voyages lorsqu'il venait à Giens avec sa femme et son fils qu'on appelait alors "le Prince". En principe, lorsqu'il venait à Giens, j'allais le rejoindre et, en tenue de mécanicien, nous bricolions soit sur le bateau, soit dans l'atelier.

Au passage je vous signale que je suis un des pilotes de la 6 CV qui battit le record du monde des 10 000 miles en 1926 et le dernier survivant de tout le groupe. Je joins à ma lettre la photo officielle du record. Je suis tout-à-fait en haut à gauche avec des lunettes sur le front. J'étais jeune à l'époque car j'avais vingt et un ans. J'en ai maintenant quatre-vingt-un mais cela ne m'empêche pas d'accomplir mes 25 000 km annuellement.



La photo des records du monde des 10 000 milles. En haut à gauche, Jean-François Baudino.



De M. R. de Longcamp - Paris 16^e comme suite à l'étude parue sur "L'histoire de l'usine du Mans" :

Je tiens à vous préciser :

1 - Je n'ai été mobilisé à Vannes au 507^e R.C.C. qu'en avril 1940, comme il est indiqué sur mon livret militaire que je tiens à votre disposition ;

2 - Ayant refusé de signer des demandes d'affectations spéciales qui me paraissaient abusives, j'ai jugé impossible d'en demander une pour moi-même ;

3 - Vous ne faites aucune mention de la visite spectaculaire au Mans que fit Raoul Dautry un certain dimanche au début de 1940, pendant la "drôle de guerre". Il m'avait demandé de l'accompagner le lendemain à la Cartoucherie du Mans où, effectivement, de bonne heure, l'activité était encore faible. La colère du ministre fut spectaculaire. Il me fit cadeau d'un tour

automatique multibroche de grande valeur Acme-Gridley inutilisé et que je fis enlever dès le lendemain. Le directeur de la Cartoucherie, un GM, fut remplacé peu après par un ingénieur civil mobilisé qui s'appelait Pierre Lefauchaux ;

4 - Pas de mention non plus du rôle considérable que devaient jouer les techniciens que Renault avait en estime : MM. Tordet, Coindeau, Alamagny, Peltier et Bézier, créateur des premières machines "transfert".

**34^e Liste
des Donateurs
et des Versements
enregistrés au
Fonds historique**

MM. Coulis	Collection "Informations aux Cadres" et "Renault Inter".
Majet	Graphiques d'effectifs 1951-1959.
Myon	Plaques commémoratives (6 septembre 1918).
Deshayes	Documents MIDES 2.
Magrin	Action de la S.A.U.R. (1941) — Dispositions concernant le personnel (1964).
Deboffe	Textes perfectionnement des Agents de Maîtrise — Prévention — Apprentissage.
Loiseau	Mémento Renault.
Julienne	Conférences aux chefs de service (1941-1945).
Bellier	Ouvrage "Petite histoire d'une grande industrie".
Gressier	Manuel de Transport-Manutention (1965).
Roger	Documents Après-Vente.
Alheinc	"Bulletins d'Information", affichettes, disques et objets publicitaires.
Schneider	Photos bombardements 1943.

**Numéros
de la
revue semestrielle
disponibles**

Juin 1979 (n° 18 : 15 francs)	Décembre 1983 (n° 27 : 25 francs)
Décembre 1979 (n° 19 : 15 francs)	Juin 1984 (n° 28 : 25 francs)
Juin 1980 (n° 20 : 20 francs)	Décembre 1984 (n° 29 : 25 francs)
Décembre 1980 (n° 21 : 20 francs)	Juin 1985 (n° 30 : 35 francs)
Juin 1981 (n° 22 : 20 francs)	Décembre 1985 (n° 31 : 35 francs)
Décembre 1981 (n° 23 : 20 francs)	Juin 1986 (n° 32 : 35 francs)
Juin 1982 (n° 24 : 25 francs)	Décembre 1986 (n° 33 : 35 francs)
Décembre 1982 (n° 25 : 25 francs)	Décembre 1987 (n° 34-35 : 70 francs)
Juin 1983 (n° 26 : 25 francs)	

Imprimerie, Service 0748 :
Conception et réalisation
de la brochure

Au montant de chaque commande il conviendra d'ajouter pour les envois par poste : 10 francs pour un numéro, 20 francs pour deux et 30 francs au-delà. (Attention ! Tous les ordres de paiement doivent être libellés à l'ordre de l'Amicale du Groupe Renault, Section d'Histoire.)