



CARROSSIER

Loïc FIEUX

De la carrosserie André Rodhain à la carrosserie Francis

En 2016, la carrosserie Francis célèbre ses 60 ans. Depuis le travail traditionnel à partir de formes en bois jusqu'au montage de grues de 100 t/m, découvrons l'évolution de l'activité d'un carrossier industriel.

L'histoire d'un carrossier de Meurthe-et-Moselle



Ci-dessus — Ce Chausson APH a été converti en camion magasin par tronçonnage de sa caisse d'origine et installation d'une nouvelle caisse (cadre tubulaire en acier, extérieur en aluminium et pavillon en polyester). Une porte d'accès est prévue à l'arrière, permettant la montée des clients dans ce véhicule aménagé pour la vente de vêtements de travail.

Ci-contre — Une réalisation spéciale marque les débuts de la carrosserie André Rodhain. Il s'agit d'un Renault Galion 2,5 t avec une carrosserie publicitaire en forme de bidon à lait.



Après une formation de maréchal-ferrant, André Rodhain (1924-2015) est en fait amené à travailler sur des véhicules et à pratiquer la carrosserie industrielle. Il crée donc en 1956 la Carrosserie André Rodhain à Saint-Max (Meurthe-et-Moselle). Implantée dans une zone résidentielle, l'entreprise ne peut pas s'étendre et gêne ses voisins, notamment par ses bruyantes livraisons de profilés métalliques déposés sur le trottoir, faute de mieux.

Il y a cinquante ans, les débuts du polyester

En 1964, l'entreprise déménage à Pulnoy (Meurthe-et-Moselle) où elle profite d'ateliers nettement plus vastes (2300m²) installés sur un terrain de 13000m². Dès 1963, André se forme au travail du polyester. Les nouvelles installations de Pulnoy vont permettre, non seulement la création d'un atelier polyes-

ter, mais aussi la mise en place d'un local de sablage vers 1965. C'est à cette époque que André Rodhain livre ses premières toitures en polyester. Auparavant, celles-ci étaient réalisées en acier.

L'arrivée des hayons élévateurs et de l'aluminium

A partir de 1968, le carrossier monte des hayons élévateurs. Ils sont à l'époque



Ci-contre — Immatriculé en 1966, ce Berliet Sirodair a reçu une caisse dont les petites nervures sont symptomatiques des réalisations antérieures à l'achat de la presse plieuse qui a permis à Rodhain de réaliser ses propres panneaux nervurés à partir de 1968.

Ci-contre — Ce GLM à cabine M2 immatriculé dans la Meurthe-et-Moselle en 1961 a reçu une caisse constituée de membrures acier en profilés oméga, d'une isolation thermique en polystyrène, de parois en aluminium et d'une toiture en acier.



Ci-contre — Ce Berliet GRK 10 immatriculé en 1962 par une grande laiterie de Moselle dispose d'une caisse semblable à celle du GLM ci-dessus. Toutefois, l'isolation thermique par polystyrène de 8 cm (plancher, toiture et parois latérales) est ici complétée par un groupe de réfrigération Thermobil. Afin d'améliorer l'étanchéité, les cadres des portes arrière ont des montant en bois. À l'époque, les groupes de réfrigération sont encore rares.





fournis par Cycles Peugeot. Au cours de la même année, l'équipement de l'atelier se développe avec l'achat de cisailles et de presses plieuses. Avant l'arrivée de ce matériel, des formes en bois étaient utilisées pour le formage à la main. La soudure semi-automatique fait son apparition et permet de travailler l'aluminium.

Le Plywood

Les années 1970 voient le développement du travail de l'aluminium qui sera utilisé pour des bêtaières et des fourgons à primeurs. Par la suite, Francis développe la fabrication de fourgons (messagerie,

déménagement) en plywood, c'est-à-dire un sandwich contreplaqué-polyester.

Pendant une petite décennie et jusqu'au milieu des années 1990, Fraikin a commandé une cinquantaine de carrosseries par an à Francis. Il y avait parmi elles des fourgons, des plateaux et des savoyardes, entre autres. Elles ont

Vu devant les locaux de la carrosserie Rodhain à Saint-Max, cet Unic à cabine Nicolle est l'un des premiers véhicules immatriculés en Meurthe-et-Moselle en janvier 1957. Il est même tentant d'affirmer qu'il a été immatriculé le mercredi 2 janvier 1957 ! L'armature en acier de sa caisse est constituée de profilés oméga. Le vide du profilé est rempli avec du bois (hêtre ou chêne). L'extérieur est fait d'une tôle d'aluminium (1 mm) clouée dans le bois. Le toit est en tôle d'acier. Les arrondis sont formés au maillet sur un gabarit en bois (forme), le lissage étant réalisé au martinet. Les portes sont faites avec des profilés oméga remplis avec des planches de bois, leur extérieur étant en tôle d'acier agrafée. La technique des profilés oméga remplis de bois est utilisée par Rodhain jusque vers 1964. Ensuite, le tube carré remplace les profilés oméga.





Ci-contre à gauche — La caisse de ce Renault 2,5 t a été réalisée avec la technique également appliquée à l'Unic de la page précédente. Le métal de sa capucine a été formé au maillet sur une armature en bois.



Ci-dessous à gauche et à droite — Ce Saviem JL20 de 1960 (à droite) et cet Unic 6x2 à cabine Vincennes immatriculé en 1963 (à gauche) disposent de caisses réalisées par assemblage de petits panneaux (environ 40 cm) de tôle nervurée fabriqués par Profilatroid et vendus par des spécialistes des produits métallurgiques comme Guermont-Weber ou Houillon. À partir de 1968, Rodhain réalisera ses propres panneaux de tôle nervurée.



« Avant l'emploi de tubes carrés, les armatures en acier étaient réalisées en profilés d'acier avec section en oméga »

Ci-contre à droite — La caisse de ce Stradair s'appuie sur une structure en acier faite de tubes carrés sur lesquels une tôle d'aluminium est rivetée (rivets Pop). Le pavillon est en acier, de même que la capucine fixée à des profilés en acier.



Ci-contre à gauche — Ce Berliet GLM 10 à cabine M3 est l'un des premiers de son espèce puisqu'il a été immatriculé en 1964. Il est aussi l'un des premiers véhicules carrossés à Pulnoy où Rodhain fait évoluer ses techniques et passe aux ossatures en tubes carrés recouvertes de tôle d'aluminium, le tout étant coiffé d'un toit en polyester.



« L'installation de l'entreprise à Pulnoy facilite le développement des fabrications en polyester à partir de 1965 »



Ci-dessus — Vu devant les locaux de Pulnoy, ces Saviem SG4 immatriculés en 1968 ont été carrossés pour une société de location.



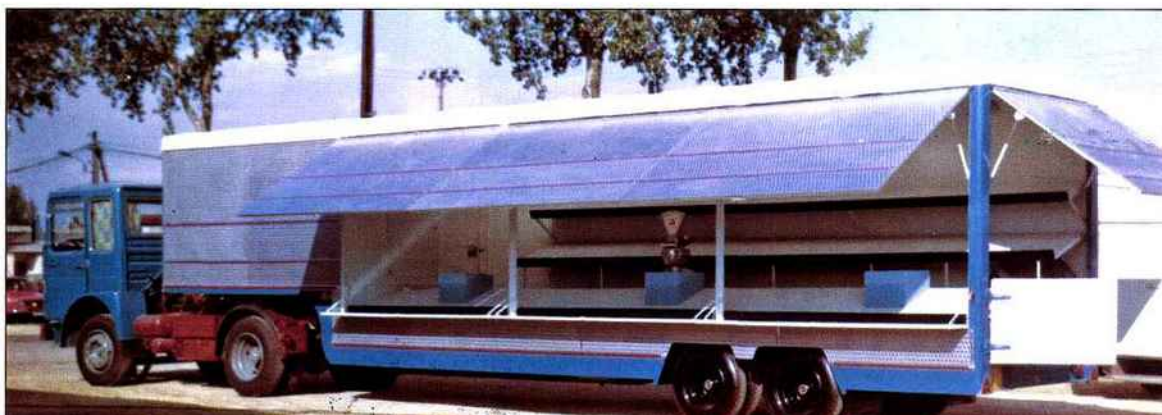
Ci-dessus — Ce Saviem SG4 de 1969 appartient aux transports Martoglia. Rodhain a réalisé pour eux une vingtaine de véhicules dont ce fourgon en tôle nervurée recouvert d'une bâche.



Ci-dessus à gauche et ci-dessous — Vu en 1975, ce tracteur Saviem SM21-180 est attelé à une semi-remorque magasin réalisée en tôle bouchonnée pour un marchand de primeurs.



Ci-dessus — La caisse de ce Saviem SG4 de 1973 utilise une armature en acier sur laquelle reposent une tôle d'aluminium extérieure, une toiture en polyester et un capitonnage intérieur.





été montées sur toutes sortes de châssis. Fraikin fournissait les hayons qui équipent les deux tiers de ses véhicules, ne permettant pas au carrossier de faire sa marge sur la fourniture de cet équipement.

En 1996, Francis, le fils d'André, reprend l'entreprise qui déménage à Blenod-les-Toul (Meurthe-et-Moselle). Elle devient la Carrosserie Francis pour éviter la confusion avec la carrosserie Marcel Rodhain appartenant à ses cousins. Agé de 20 ans en 1996, Stéphane, fils de Francis et petit-fils d'André, rejoint à son tour l'entreprise familiale ; il en prendra la direction en 2012.

Le montage de grues auxiliaires

En 2010, Stéphane lance l'activité de montage de grue. Celle-ci est favorisée par la fermeture de la carrosserie Humbert à Eloye (Vosges) dont le technicien Daniel Henry spécialiste de l'hydraulique est repris par Francis. En prime, Francis récupère la clientèle liée à l'entretien des grues.

Numerisation de l'outillage

2011 voit l'arrivée d'une presse plieuse numérique (170 t) capable de travailler sur des pièces de 4,50 m, et d'une poinçonneuse numérique. Ces outils extrêmement précis réduisent le temps passé à la perceuse et à la meuleuse. Construites depuis 2000 pour les utilitaires de 3,5 t, les bennes galvanisées Francis pour véhicules légers profitent bien évidemment de ce nouvel outillage pour leur fabrication. Le carrossier se montre par ailleurs très réactif avec un délai de seulement deux semaines, voire une seulement, pour fabriquer et monter une telle benne. C'est quatre ou cinq fois plus rapide que certains concurrents.

En mars 2015, tout en maintenant son site de Blenod-les-Toul, la carrosserie Francis ouvre un établissement complémentaire à Ludres (Meurthe-et-Moselle). Celui-ci se concentre sur l'entretien des véhicules et sur l'équipement des utilitaires légers par la pose de signalisation, d'attelage, de galerie, d'aménagement intérieur, de capitonnage, de cabine approfondie, de vitres, entre autres. Francis répare les bâches sans rendez-vous et entretient également les portes, ailes, pare-cyclistes ainsi que les fourgons. Naturellement, l'entreprise pratique la soudure sur acier, aluminium et inox.

Aujourd'hui, avec 21 personnes, la carrosserie Francis poursuit la production de ses bennes 3,5 t. Elle monte des hayons élévateurs Dhollandia, des kits de fourgons fournis par Technokit, des bennes



Ci-contre à gauche — Pour Bedford, André Rodhain réalise un fourgon destiné à la formation itinérante. La caisse tôlée est coiffée d'un toit en polyester. Le plancher est équipé de rails pour faciliter le chargement de moteurs et d'autres pièces lourdes. Le véhicule est équipé en atelier.

Ci-contre à droite — Rodhain réalise pour Richier une série de 65 fourgons Ford Transit équipés d'une rehausse en polyester et d'un aménagement atelier. Le moule de la rehausse a été spécialement créé par Rodhain. Cette rehausse est munie d'un « girafon », comme les 4L fourgonnettes.



Ci-dessus — Equipé d'une presse plieuse nécessaire à ce travail, Rodhain réalise ses propres tôles nervurées à partir de 1968. Fabriquée à partir de tôle d'acier 15/10° (1,5 mm d'épaisseur), la « nervure Rodhain » a un pas de 17 cm, avec un plat d'environ 13 cm entre deux nervures arrondies. Le spécialiste identifie immédiatement un carrossier à ses nervures. Ainsi, Fréjat utilise pour sa part des nervures carrées beaucoup plus grosses et à angles vifs. Les nervures compliquent le travail du peintre en lettres (qui travaille ici au pochoir). Lourde, la tôle nervurée sera abandonnée par Rodhain avec le développement des carrosseries en aluminium. Le véhicule est ici un Saviem SM12 des transports Mafoglia.

Ci-dessous — Montée sur Saviem SM, cette caisse mobile (caisse déposable) est réalisée en tôle nervurée et recouverte d'une bâche. À l'époque, les suspensions pneumatiques sont rares. Il est donc fait appel au système Burg pour soulever la caisse. Baty est une entreprise spécialisée dans le matériel sanitaire pour salles de bains et autres.





Ci-dessus — Vers 1970, cette caisse en aluminium est réalisée pour un équarisseur. À l'intérieur de la benne se trouve un treuil destiné à hisser les carcasses. Le déchargement s'effectue par bennage.

Ci-dessous — Richier s'est diversifié en créant une concession Ford à Nancy, concession qui n'a pas duré. Cependant, elle explique que les services de maintenance Richier ait roulé en Ford Transit (voir page 67) ainsi que la présence de ce camion dans la cour du carrossier Rodhain. Ce plateau bâché sur Ford D est une carrosserie dite savoyarde car elle est équipée de portes à l'arrière. Les ridelles sont en aluminium.



Ci-dessous — Ce Mercedes NG 1922 est équipé d'un plateau bâché et d'un hayon élévateur Peugeot.



« Aluminium et polyester pour André, benne sur châssis 3,5 t pour Francis, et grues pour Stéphane, chaque génération étend les compétences de l'entreprise familiale. »



Ci-dessus et ci-contre à droite — Ce Volvo F612 (c'est-à-dire cabine avancée, moteur 6 litres, et PTAC 12 t) compte parmi les modèles « club des quatre » (voir page 22). Il est revêtu du jaune propre aux transports Gondrand et carrossé d'un plateau à ridelles bâché complété par un hayon Peugeot.



Ci-contre à droite — Par l'importance de leurs commandes, certains clients ont marqué l'histoire de l'entreprise. Par exemple, les transports Liberator (repris par TNT) ont commandé à Francis trois séries de 10, 19, puis 32 fourgons plywood de 6,70 m (avec hayon Erhel 1000 kg repliable) installés sur des châssis 13 t Renault M170, M180 ou équivalents. La commande de 32 véhicules concerne 31 châssis 13 t et un unique 7,5 t (M140-08) que nous voyons ici. Liberator assurait un service de messagerie régulier entre Paris et Nancy.



pour PL fournies par Forez Bennes ainsi que des fourgons PLSC (Paroi Lisse Souple et Coulissante, communément appelés « Tautliner »).

Se développer grâce aux grues

Francis a l'exclusivité des grues PM sur le Nord-Est, celle des bennes Forez en Lorraine, et celle des bras Dalby pour bennes déposables en Meurthe-et-Moselle. Rappelons que PM est, sur le marché des « grosses grues auxiliaires » à partir de 40 t/m, en quatrième position sur le marché français. Avec des parts de marché de l'ordre de 8 à 10% sur ce segment, PM arrive après Palfinger, Hiab et Fassi.

Francis équipe environ 220 utilitaires légers par an, dont 80 reçoivent les bennes « maison », ainsi qu'une cinquantaine de véhicules lourds par an, dont une dizaine munis de bennes Forez et une quinzaine munie de grues auxiliaires PM. En valeur, l'activité est répartie à raison d'environ deux tiers pour les VUL, et un tiers pour les VI. Parmi ses clients, l'entreprise compte Joël Vigneron, transporteur de l'année 2015.

La nouveauté de 2016 est l'arrivée des grues Atlas dans le portefeuille de produits de Francis. C'est par le montage de grues que l'entreprise entend maintenant se développer.

Francis ne monte pas toutes les grues Atlas, mais seulement celles de 8 à 22 t/m. Elles complètent les grues PM que Francis monte entre 1,5 et 7,5 t/m d'une part, 22 à 250 t/m d'autre part. Cette dernière valeur est toutefois théorique car, à ce jour, Francis n'a pas dépassé 100 t/m. Sa fierté réside toutefois dans le montage de deux des quatre grues PM de 100 t/m exploitées en France. Elles ont été montées sur un MAN TGS 33.440 en 2015 et sur un Scania G490 en 2016.

La carrosserie Francis a récemment fait une nouvelle incursion dans le monde des caisses frigorifiques, d'abord pour leur réparation, et probablement bientôt pour leur montage à partir de kits Chéreau et de groupes Carrier sur VUL et VI. Outre ce possible nouvel axe de développement, la croissance à venir de l'entreprise se fonde prioritairement sur le montage de grosses grues.

Ci-contre à gauche — Ce Renault JP11 de 1981 dispose d'une caisse dont l'extérieur est en aluminium lisse, sa carrosse étant en tubes d'acier. Le pavillon est en polyester, tandis que la capucine est constituée d'une carrosse en acier tôlé d'aluminium. Les renforts latéraux sont en tôle pliée. C'est au début des années 1980 qu'apparaissent les barres paracycliste dans l'empelement.