

Roger REBIFFÉ

Entretien avec Michel Pottier et Hugues Monod (10 mars 2016)

C'est avec grand plaisir que j'écris ces quelques lignes d'introduction pour Roger Rebiffé, l'ergonome qui laisse une empreinte ineffaçable à la Direction des Études de Renault .

Je le rencontre quand je surviens comme stagiaire à mi temps en 1958 dans ce Laboratoire de Physiologie et de Biomécanique créé par Alain Wisner chez Renault en 1954. Il est heureux d'être là, convaincu d'avoir pris le bon aiguillage. Le mot « ergonomie » n'est pas encore dans le vocabulaire, mais il est totalement engagé dans sa pratique au service de l'amélioration du produit. En grande admiration pour Wisner, - comment ne pas l'être, nous qui avons eu la chance d'être en collaboration avec un très grand patron -, Roger, le premier à le rejoindre, était de toutes les activités entreprises, de toutes les voies ouvertes par le patron avec tant de conviction et de succès au milieu de ces ingénieurs d'étude, nos collègues dans leurs si diverses spécialités. Ensuite, très vite, Roger Rebiffé s'est complètement investi dans l'anthropométrie appliquée. L'adaptation du travail à l'homme – et non l'inverse – prenait tout son sens en faisant tout pour que le véhicule, et le poste de conduite en premier, puissent convenir autant au plus petit qu'au plus grand. Les directeurs, très souvent de grande taille, s'installaient dans la 1^{ère} maquette disponible et tiraient inmanquablement la réalisation du futur produit vers la satisfaction des clients à leur ressemblance. Un travail pas possible pour qu'ils prennent en considération que toutes les femmes au dessous du 5^{ème} percentile ne verraient la route qu'avec le regard passant au-dessous du bord supérieur du volant. Je n'exagère qu'à peine ! Alors Rebiffé réussit à imposer ses mannequins plats transparents des 5^{ème}, 50^{ème} et 95^{ème} percentiles à l'échelle 1/5ème mais aussi échelle 1, utilisés pour leur superposition au « grand plan » du futur véhicule. Ils devinrent vite les associés inséparables des ingénieurs et techniciens attelés à leur planche à dessin. Et pour nous, les ergonomistes engagés, leurs planches devinrent des lieux d'interminables négociations. Roger réalisa d'autres outils vite aussi indispensables, durablement implantés au laboratoire : le poste de conduite réglable qui accueillait, devant les décideurs, petites femmes et très grands hommes, sélectionnés dans toute la direction, mais aussi le poste conçu pour déterminer les distances d'atteintes de commandes manuelles dans tout l'espace du conducteur. Très élégante réalisation, il plaisait aux personnels de toutes tailles invités nombreux à venir nous rendre visite pour constituer là encore, nos banques de données.

Comment ne pas évoquer cette expérience inoubliable que constitua notre immersion en usines pendant 4 ou 5 ans pour étudier et quantifier la pénibilité des postes de travail, avec l'enregistrement de l'ECG en télémétrie grâce à cette chaîne d'une fiabilité incomparable en ce temps là, et réalisée « chez notre voisin de palier » de la direction des études. Nous avons bien travaillé ensemble, Roger Rebiffé et moi, dans la plus grande confiance. Et je n'ai pas souvenir du moindre différend en 20 ans de compagnonnage dans les mêmes murs ; nous devions nous serrer les coudes pour que l'ergonomie fut reconnue, pleinement acceptée. 20 ans passés en des lieux géographiquement séparés, La Garenne Colombe en un 1^{er} temps, Nanterre ensuite à 10 minutes des Directions des Études de Peugeot et Renault pour affirmer notre indépendance, alors que la fusion de Peugeot et Citroën faisait se distendre les liens de Peugeot avec Renault. C'est dans ce contexte qu'à la grande satisfaction de Roger, s'imposa le retour de l'équipe de Rebiffé à Rueil-Malmaison, au sein de la Direction des Études de Renault devenue son unique client et y vivre pleinement l'ergonomie « dès le premier coup

de crayon », la belle réussite du tandem Rebiffé - Guillien, ce dernier lui « survivant » pendant 10 ans.

Claude Tarrière (avril 2017)

HM : Tout d'abord, quelle est ta date de naissance et quel est ton parcours ?

RR : Je suis né en 1932 et je suis entré très jeune chez Renault, qui favorisait l'embauche des jeunes pour pouvoir continuer leurs études en bénéficiant d'une bourse que la régie nous donnait. J'ai donc continué des études, je suis revenu un peu chez Renault avant de repartir faire mon service militaire, qui a été suivi, quelques temps après, d'un rappel pour la guerre d'Algérie.

MP : À l'époque, il y avait une école inter-entreprises chez Renault.

RR : Exactement, l'École Supérieure Industrielle, qui a pris beaucoup d'ampleur, devenant une importante école d'ingénieur. J'en ai bénéficié et, à la suite, je suis revenu travaillé dans l'entreprise. Wisner est arrivé à peu près à ce moment-là, je pense que c'était en 1954 ou 55. Il était intégré au laboratoire de Renault, dirigé par Jean Pomey, membre de l'Académie des Sciences, et j'ai su qu'il cherchait quelqu'un pour travailler avec lui.

MP : Tu l'as su par qui ?

RR : Je l'ai su par mon frère, ingénieur en cristallographie, qui travaillait au laboratoire, où Wisner avait sa table. Très ouvert, Wisner discutait facilement ; il a demandé à mon frère s'il connaissait quelqu'un pour travailler avec lui. C'est par cette relation que j'ai rencontré Wisner et suis venu travailler avec lui.

MP : Tu as donc été le premier embauché par Wisner ?

RR : Absolument, le premier. C'était un patron sympa. Après mon service militaire, puis six mois d'Algérie, je suis revenu avec lui pour travailler sur le produit et non pas, comme il l'espérait, sur les conditions de travail, ce qu'on lui a toujours refusé. Je crois que c'est une des raisons pour lesquelles il est parti en 62, parce qu'il pensait à juste raison que le cadre universitaire était plus libre, qu'on pouvait davantage faire et dire les choses comme on le pense. Et, en effet, il a été ensuite moins contraint que dans une grande entreprise comme Renault.

Mais je pense que son départ était dû aussi à un changement dans la direction de la Régie (comme on disait à l'époque), après que Dreyfus a succédé à Lefauchaux, qui s'est tué en 56, alors que Wisner venait d'entrer chez Renault depuis peu. Lefauchaux était beaucoup plus sensible que Dreyfus aux aspects conditions de travail. D'ailleurs, je crois que la première étude que Lefauchaux avait demandée à Wisner était une étude sur le bruit dans l'entreprise et sur la surdité professionnelle, qui était la première spécialité médicale de Wisner.

Quand Wisner est parti de chez Renault, une des questions qui se posait dans les ateliers était la façon d'évaluer la pénibilité des postes de travail, auxquels était attaché un coefficient utilisé pour la cotation des postes. À chaque poste de travail était affecté un certain nombre de points, mais on n'avait rien de scientifique pour évaluer précisément la pénibilité des postes. On voyait bien que celle de certains postes était sous-estimée, par exemple celle de la chaîne de montage des R4, un travail très difficile. Dans les forges, dans les fonderies également, on ne savait pas comment évaluer la pénibilité du travail, tout en sachant que celui-ci était particulièrement pénible et dangereux. Les cotations se faisaient sans critère objectif. L'entreprise avait toujours estimé qu'il était conflictuel d'aborder ces sujets-là. C'était en 62/63.

MP : Il y avait une crainte que l'on connaît encore maintenant...

RR : J'ai fait un séjour de 6 mois au Max Planck Institut à Dortmund où j'ai vu et appris beaucoup de choses, et quand je suis revenu, j'ai fait un rapport sur l'évaluation du coût du travail, soit par la mesure de la consommation d'oxygène, soit par celle de la fréquence cardiaque. Le Max Planck Institut avait mis au point un compteur de fréquences cardiaques, mais on en était encore aux balbutiements de l'électronique : on plaçait un capteur à l'oreille et la variation de l'opacité du lobe générait à chaque pulsation, une impulsion que l'on pouvait compter. Ils avaient déjà très largement utilisé ce compteur dans les mines. J'avais quelques doutes sur la validité de ces enregistrements, qui étaient peu précis, mais on avait néanmoins acheté un appareil pour voir si l'on pouvait l'utiliser pour calculer les points de pénibilité de nos postes. Voilà l'origine de nos enregistrements de fréquence cardiaque : comment améliorer la cotation de la pénibilité des postes de travail ? C'était pour les postes lourds, qu'on trouvait principalement sur les chaînes de montage, en fonderie et dans les forges.

À la suite de mon rapport, un des responsables du personnel m'a appelé, car il y avait lu dans une publication que l'on pouvait évaluer la charge de travail par la mesure des calories dépensées. Les auteurs avaient analysé une cinquantaine de postes de travail et même un peu plus que des postes de travail, par exemple, danser un fox trot, porter une charge sur telle distance, etc. Un tableau montrait la dépense en calories pour différents types d'activités. Après, il fallait interpréter pour ramener ça dans les conditions réelles du travail. À partir de cette idée, nous avons décidé d'essayer de faire quelque chose pour mesurer la charge de travail à partir d'indices physiologiques, mais à l'époque on maîtrisait très mal la mesure de la consommation d'oxygène et on n'était pas très sûr que, dans les conditions où on était, cela puisse donner des informations fiables. On a donc essayé plutôt avec la fréquence cardiaque. On a fait beaucoup d'enregistrements, dans les ateliers, aux fonderies, dans des postes très lourds...

MP : C'était après Wisner ?

RR : Oui, c'était après la période Wisner. Il n'a pas connu ça. C'était très difficile dans des conditions réelles de l'environnement, avec beaucoup de bruit, des parasites, de la chaleur, etc. Et il y avait aussi un autre gros problème : les syndicats étaient tout à fait opposés à ce type d'évaluation de poste. On a quand même continué un peu, pas très longtemps, et progressivement on est passé à autre chose, parce que la demande n'était pas très forte et a cessé. On s'est rapidement focalisé sur un produit : le véhicule.

Une période importante a été l'arrivée de Claude Tarrière, qui a remplacé Wisner. Tout le laboratoire de Pommet avait été éliminé sous le motif que la Régie Renault n'a pas vocation à faire de la recherche, mais à s'occuper du produit. Pendant un temps, qui n'a pas duré, heureusement, on manquait d'argent et on a dû se tourner vers des contrats militaires. Notre correspondant, fils de Léon Daudet, nous servait d'intermédiaire pour les obtenir. Entre parenthèses, dans les congrès de la SELF, il y avait beaucoup de réactions hostiles, - de Laville en particulier, mais en interne aussi chez Renault -, à ce que l'on fasse des études ergonomiques civiles financées par des crédits militaires ! Néanmoins, nous avons fait, par exemple, une étude ergonomique d'engins de chantier montés sur pneus, un poste extrêmement difficile, qui occasionnait des sollicitations vibratoires importantes et sévères pour la colonne vertébrale. Les conducteurs rebondissaient sur leur siège, ils souffraient énormément. De plus, les commandes étaient très mal placées. Toute l'ergonomie du poste était donc à reprendre.

C'est à ce moment-là que je suis entré complètement dans ce type d'ergonomie. Nous avons progressivement obtenu beaucoup de moyens, nous étions bien aidés, finalement bien intégrés dans le bureau d'études, qui était très preneur de toutes ces études ergonomiques qu'ils

découvraient. J'ai beaucoup travaillé dans ma spécialité, qui était l'organisation dimensionnelle du poste de travail.

MP : Chez Renault, le labo ne s'est pas appelé tout de suite laboratoire d'ergonomie, mais de physiologie et biomécanique, tu sais pourquoi ?

RR : Le nom « ergonomie » n'était pas connu, Wisner a eu le mérite d'avoir lancé l'ergonomie dans l'industrie. Le laboratoire de physiologie et biomécanique, c'était le premier laboratoire implanté dans l'industrie... En fait, à cette époque, on faisait de l'ergonomie dans très peu d'entreprises, et même chez Renault, le mot n'était pas compris. De plus, les ergonomes, au début, mettaient en avant leur propre spécialité, physiologie, psychologie, biomécanique, etc. La biomécanique particulièrement avait une certaine résonance chez les ingénieurs. Wisner avait fait une étude (une sorte de sommaire) sur l'action des vibrations sur l'homme, notamment sur le divorce entre les perceptions visuelles et les perceptions auditives. Il développait aussi son idée, qui est devenue le thème de Berthoz, du corps humain comme système de masse suspendue. Je me souviens d'essais de sécurité sur les volants, par exemple. Wisner voulait montrer aux ingénieurs que quand une poitrine allait heurter un volant, ça pouvait faire très mal. Il allait dans l'atelier, il commandait un certain nombre de volants et il montrait l'effort que cela représentait. C'était vraiment approximatif, mais ça donnait une idée. Il avait également fait des modèles mécaniques du crâne.

MP : Je me souviens d'un gel mélangé avec de la grenaille de plomb que l'on faisait chuter sur une plaque de fonte, qui se fracturait en plusieurs centimètres !

RR : C'était assez folklorique, mais très illustratif. Quand Wisner était encore au laboratoire, Pierre Tchernia, le grand animateur de la télévision, était venu à Rueil, pour monter une émission spécifique sur l'ergonomie à la régie Renault, on lui avait montré les différentes recherches qu'on pouvait faire pour améliorer le produit. Et il y avait ces fameux crânes qui tombaient d'en haut, qui éclataient ! On avait montré aussi quelques expérimentations faites sur le poste de conduite réglable.

MP : Tu as certainement connu Rameil, un ingénieur de formation très distingué et intelligent qui était souvent avec Wisner et qui disait « on intervient dès le dessin » !

RR : Rameil était un type très bien, ingénieur électromécanicien, au diapason avec Wisner, très copains. Rameil était très ouvert. Tu as passé quelques années au laboratoire d'ergonomie.... Je vois que tu connais tous ces gens !

MP : Oui, j'y ai passé 3 années. J'étais curieux, j'avais tout à apprendre. Je me souviens qu'on poussait la porte et que tout de suite à gauche, il y avait le fameux poste de conduite réglable qui était fait avec des tubes d'acier réglables.

RR : C'étaient les balbutiements, mais ça a beaucoup évolué après. On s'en est bien servi, c'est sûr, quand on voulait étudier certaines postures ; on essayait de les visualiser avec ce poste réglable. Après, on est passé à des choses plus élaborées.

Dans le labo, Tarrière lui-même s'intéressait surtout à la sécurité plus qu'à l'ergonomie des postes. Pendant son service militaire chez Angiboust (médecin psychologue et physiologiste au ministère de l'air à Mont de Marsan, plus tard à l'IMASSA), il avait fait une étude sur la vigilance des rats, avec des électrodes implantées, ça l'intéressait beaucoup, mais ce n'était pas la vocation de Renault de s'occuper de ce type d'étude, nous étions là pour faire de l'ergonomie du produit. Et effectivement, c'est ce que nous avons fait. Tarrière a initié l'approche par des accidents provoqués... (et filmés par Jean Leroy) ! Je suis étonné, maintenant, des conditions dans lesquelles cela a pu se faire à l'époque ! J'ai en tête le technicien qui s'occupait de tout ça, le nombre de cadavres qu'il a pu transporter dans une

camionnette, depuis la Salpêtrière ou autre, jusqu'à Lardy dans l'Essonne, un centre d'essais Renault à côté d'Étampes ! S'il s'était fait arrêter ! Ces cadavres, il fallait les habiller, leur mettre des capteurs, des combinaisons avec des mires pour filmer à grande vitesse et analyser leur comportement pendant le choc. Et tout cela était fait avec de vrais cadavres !

MP : ... qui ne représentaient pas vraiment un corps humain vivant.

RR : Non, c'est sûr ! et il y avait pas mal d'autres choses qui faussaient les résultats. On trouvait, par exemple que chez ces cadavres, il y avait énormément de fractures de côtes. Or, la plupart des cadavres que nous avions étaient des gens très âgés, et on sait que la minéralisation des côtes baisse avec l'âge, donc faisant facilement des fractures, plus que chez des gens jeunes ! Quoi qu'il en soit, avec ça, on a réussi quand même à faire la mise au point des airbags, des ceintures de sécurité et des matériaux de protection. Finalement, de ces expérimentations à base d'accidents provoqués, qu'on a faites en grand nombre, beaucoup de bonnes choses en ont découlé ! Nous avons fait de gros progrès dans la connaissance de la mécanique des chocs.

HM : Il y avait déjà le Pr Got à ce moment-là ?

RR : Bien sûr ! Got, Patel, tous ces gens-là, je me perds un peu dans les dates, mais Got a participé très tôt à toutes ces manip. Ils étaient Conseil pour ce type d'expérimentation. Les cadavres étaient analysés, décortiqués, surtout les fractures. Il y a eu beaucoup de travail fait sur ce sujet, ainsi que l'analyse des accidents en allant sur le terrain. Cinquante « Dauphine » accidentées, dans les années 60, ont été analysées. Il avait fallu visiter les concessionnaires, les garagistes et faire la relation entre les blessures qu'on avait relevées et l'état du véhicule, quelles parties avaient été heurtées, etc. Ça a été un très gros travail, qui a porté ses fruits.

MP : ... et qui a ouvert l'avenir : des chercheurs de l'ONSER, de l'INRETS, ont ensuite travaillé là-dessus, surtout à Lyon. HM : Tu as eu des collaborateurs directs ?

RR : À la fin, j'avais une bonne équipe, composée de psychologues, de médecins, d'ingénieurs, pour m'occuper du produit exclusivement. C'est pourquoi, assez rapidement, j'ai quitté Claude Tarrière et je me suis implanté au sein même du bureau d'études, au milieu des ingénieurs, des carrossiers, etc., afin d'être présent dès le début, dès que le projet commence à s'élaborer, et même être présent pour l'élaboration du cahier des charges, dès les premiers dessins du véhicule. C'est que je voulais faire !

MP : C'était aussi une idée de Wisner d'être en relation étroite avec le bureau d'étude.

RR : Oui, Wisner me l'avait dit très tôt : « Si tu veux réussir, il faut vraiment que tu rentres dans le milieu des ingénieurs et que tu travailles sur le produit ». Il avait une bonne vision des choses.

MP : Pour toi, c'était peut-être plus facile que pour un médecin...

RR : Oui, j'ai voulu m'implanter au sein même des ingénieurs et devenir un passage obligé dans la conception d'un produit. Et ça a bien marché.

HM : Et tu as touché un peu à l'anthropométrie ?

RR : C'était même mon domaine de prédilection, qui m'a apporté beaucoup, en particulier pour les aménagements dimensionnels des voitures. On était toujours à la recherche de travaux anthropométriques nous donnant quelques références. En France, Il n'y avait pas grand-chose, sauf vous et Bouisset.

HM : Oui, j'ai fait des choses en anthropométrie, ainsi que Bouisset. Wisner aussi s'est occupé d'anthropométrie, tu t'en souviens ?

RR : Je me souviens des premières études anthropométriques de Wisner, que vous avez peut-être faites ensemble, en relation avec un médecin orienteur de l'ONSER : sur 100 ou 200 conducteurs de camions. C'était un type bien Wisner, qui m'a beaucoup marqué. Je me souviens aussi de Madame Wisner, des gens qui, dans une vie, vous marquent. Chez moi, ça fait resurgir beaucoup de souvenirs.

MP : Après Wisner, est-ce que les relations entre le laboratoire de la Régie et le laboratoire du CNAM ont continué, est-ce qu'il y a eu des études communes ?

RR : Non, quand Wisner est parti au CNAM, il n'y a plus eu de relation de travail entre Renault et le CNAM, à ma connaissance. J'essaie de me souvenir, mais je n'ai pas idée qu'il y ait eu des collaborations. C'étaient deux domaines distincts. Wisner s'orientait différemment, il travaillait beaucoup avec les pays africains et sud-américains, il s'intéressait à l'anthropotechnologie en particulier.

HM : Quand Wisner est arrivé rue Gay Lussac, il n'a pas eu tout de suite la direction du labo.

RR : Il est resté assez longtemps chef de travaux pratiques.

HM : Oui, il m'y a succédé.

RR : Il y avait aussi le colonel Monier, en retraite, et Camille Soula, qui était le patron, puis Scherrer.

HM : Tu as connu Scherrer ?

RR : Je l'ai connu, bien sûr. Plus tard, Scherrer a laissé la place à Wisner au CNAM, pour le grand bonheur de Wisner !

HM : Je voudrais maintenant orienter l'interview sur ta participation à l'enseignement.

RR : L'enseignement m'a beaucoup apporté et j'ai beaucoup aimé en faire. J'ai fait beaucoup d'interventions d'enseignement, chez vous entre autres, aussi à l'École des Arts et Métiers. J'en ai fait dans tous les domaines et un peu partout, également beaucoup au Québec, plusieurs fois, à l'université du Québec à Montréal et à l'université Polytechnique de Montréal. De me frotter aux gens m'a apporté énormément pour mon épanouissement.

MP : Et les étudiants étaient intéressés et intéressants...

RR : Oui, ils étaient très motivés. C'était un public varié, où il y avait aussi des médecins du travail.

HM : Tu étais membre de la SELF ? Comment l'as-tu connue ?

RR : C'est par Wisner que je suis rentré à la SELF, au tout début, en 63, à la création de la SELF. Wisner croyait beaucoup au rôle que la SELF allait jouer. Avant la création de la SELF, il existait déjà la société anglaise qui fonctionnait, et il y avait déjà des congrès internationaux, l'IEA, etc. La SELF est venue se greffer après coup. Je me souviens du premier congrès à Strasbourg, je crois. Vous étiez, avec Wisner, Bouisset, et quelques autres, des pionniers de la SELF. Il y avait aussi Scherrer, Grandjean, Coppée, Bernard Metz, et des femmes, peu nombreuses à cette époque-là : Denise Lecoultré, Suzanne Pacaud, Paule Rey, tous ces noms resurgissent, des gens qui ont joué un rôle important, notamment par l'intermédiaire de la CECA, la Communauté Européenne du Charbon et de l'Acier. Nous avons eu nous aussi pas mal de contrats avec la CECA sur les conditions de travail dans les ateliers.

HM : James Carpentier...

MP : Albou a fait beaucoup aussi.

RR : Oui, je me souviens d'eux, mais je ne travaillais pas directement avec eux, ils étaient plus à un niveau administratif, et pour moi, c'est maintenant de la vieille histoire !

HM : Tu as été en relation avec Laville ?

RR : Pas directement dans mon travail chez Renault. J'ai connu Laville comme enseignant au CNAM. C'était un homme charmant.

HM : Tu as assisté à des congrès de l'Ergonomics Society ?

RR : J'y suis allé plusieurs fois, par exemple à Dortmund. Et à Prague aussi.

HM : Dortmund, c'était le congrès international. Donc tu as bien suivi la vie associative ?

RR : Oui, je pense. J'ai même été membre du bureau à une époque.

HM : Tu as participé à l'AFNOR ?

RR : J'ai fait partie de plusieurs commissions de l'AFNOR. J'ai participé à pas mal de réunions, entre autres sur les sièges, les bureaux. J'ai même été président d'une commission. C'est Bernard Metz qui a lancé l'ergonomie à l'AFNOR. Quelqu'un que j'appréciais beaucoup chez Metz, c'est le docteur Jean-Jacques VOGT.

HM : Depuis qu'il a pris sa retraite du CNRS, on n'a plus de nouvelles. Chez Metz, il y avait aussi Libert et Candas qui travaillaient sur les problèmes de chaleur dans les zones à risques, ils venaient traiter ces questions au cours d'ergonomie.

MP : Il y avait aussi Muzet, qui travaillait sur la sécurité routière, la vigilance, la chronobiologie.

RR : Ceux-là, je ne les connaissais pas trop. Par contre, Vogt, oui. Nous l'avions même invité une journée chez Renault pour enseigner la climatisation des voitures. Cela avait beaucoup plu.

MP : Tu avais certainement fait un stage ouvrier, obligatoire pour toi. Les médecins n'étaient pas forcés de le faire, mais nous n'étions pas considérés comme médecins, nous étions considérés comme des ingénieurs. J'ai fait le stage ouvrier parce que j'ai vraiment insisté... Ils avaient la crainte qu'on mette le nez dans le caca. J'ai quand même fait des visites de poste avec Wisner.

RR : Quel que soit le statut que l'on avait, ingénieur ou médecin, stagiaire ou ancien, quand on visitait les ateliers il fallait toujours y aller avec des pincettes. Par exemple, quand on demandait au chef d'atelier des volontaires qui acceptent de se laisser coller des électrodes pour faire un certain nombre de mesures, l'accord du chef, comme celui des volontaires, n'était pas évident à obtenir ! Même Wisner restait très prudent et nous demandait de l'être. Il était syndicaliste à la CFTC, délégué du personnel, il ne cachait pas sa coloration, mais des gens se demandaient : un toubib syndicaliste qui arrive comme ça à un bon niveau et qui est contestataire, qu'est-ce que ça signifie ? De plus, c'était l'époque de la fin de la guerre d'Algérie, il y avait l'OAS, les attentats, la crainte même que les paras fassent un coup d'État. Le climat politique était tendu à cette époque. Pour moi, c'est une vieille histoire !

MP : Tu as aussi vécu mai 68 chez Renault. Est-ce que ça a changé les choses du point de vue de l'amélioration des conditions de travail ?

RR : À ce moment-là, sur le coup, non, cela n'a rien changé. Ce qui a changé les choses, si on compare les conditions actuelles à celles des époques anciennes, c'est surtout la technique, la technologie des ateliers de montage, les robots. Le travail actuel n'a plus rien à voir avec le passé, le problème des conditions de travail, disons physiques, n'y sont plus d'actualité. Quand on se balade dans une chaîne de montage, maintenant, on ne voit plus personne. On voit des robots qui font le travail. Il y a d'autres problèmes, mais pas du point de vue de la pénibilité physique. Plus rien à voir avec l'époque où la chaîne défilait ! Les gens étaient assis sur leurs petits bancs à roulettes pour suivre le déplacement de la chaîne. Je me souviens que dans la chaîne de montage de la 4 chevaux, par exemple, il y avait des gens qui travaillaient accroupis dans l'habitacle, pour installer les percales de pavillon. C'était un travail épouvantable. Il faisait chaud et il fallait exercer des efforts considérables pour bien la tendre, la clipser. Nous y avons fait beaucoup d'enregistrements des fréquences cardiaques. Typiquement, ces activités pénibles étaient sous-estimées dans la cotation des postes. Il y avait aussi d'autres postes où on intervenait pas mal, c'était dans les fonderies, les gens qui fabriquaient les moules. La chaleur y était épouvantable, la chaîne défilait, on tirait sur un truc, du sable se remplissait, après il fallait le tasser, puis retourner le moule, 20, 30, 40 kg. On voyait des gens qui, après le repas, montaient à des fréquences de 150 ou 160. Tout était réuni, travail physique, chaleur, digestion. Ça m'a beaucoup apporté de ce point de vue-là de voir les conditions dans lesquelles les gens ont pu travailler.

HM : *Depuis que tu es en retraite, tu as gardé des activités professionnelles ?*

RR : Non, aucune. Depuis ma retraite, j'ai vraiment tiré un trait sur mes activités antérieures. Pendant 10 ans, j'ai fait de la musique, de la clarinette, mais quand on commence un instrument aussi difficile à 60 ans, on ne progresse pas beaucoup. J'ai fait aussi beaucoup de tennis. Pour le moment, nous vivons bien notre retraite, ma femme et moi, c'est pas mal ! La maison, le jardin, et puis les balades...