

Etude des différents Services
et de leur Personnel

Etude des différents Services et de leur Personnel

LES DIFFÉRENTS SERVICES TECHNIQUES ET LEUR PERSONNEL

Nous énumérerons ici les différents services techniques et le personnel nécessaire à leur bonne marche pour un atelier de réparations important. Pour les ateliers moindres, on se contentera de faire les réductions de personnel proportionnellement aux dimensions de l'affaire et parallèlement aux réductions des fiches, imprimés et formalités qu'il sera nécessaire d'effectuer.

1° *La Direction technique.*

Ce poste sera confié à un technicien connaissant parfaitement la voiture, ayant l'expérience de l'atelier et de l'outillage moderne, sachant commander des ouvriers et possédant au moins quelques notions de dessin et de métallurgie. C'est lui qui s'occupera des questions de garantie et de la liaison technique avec les usines.

Pour une affaire importante, il sera bon que le chef technique ait un adjoint. La Direction technique suivra de près la question des prix de revient avec la Comptabilité. (Voir page 46.)

2° *Service des essais et de réception.*

Un réceptionnaire peut s'occuper de l'entrée ou de la sortie de vingt à vingt-cinq voitures par jour. Ce réceptionnaire sera chargé de recevoir les clients et d'assurer toutes relations avec lui. Il devra par conséquent posséder toutes les qualités nécessaires : présentation et amabilité.

Il connaîtra la voiture et devra être bon essayeur. Sans cependant connaître les moyens de remédier à telle ou telle déféctuosité, il devra pouvoir diagnostiquer d'une façon certaine la cause d'un bruit anormal ou les raisons d'une diminution de certaines qualités de la voiture, afin de conseiller le client et de renseigner l'atelier.

Il désignera l'équipe sur laquelle la voiture sera dirigée et, d'accord avec le contre-maître, il fixera le client sur la durée approximative de la réparation. Il fera viser la commande au client, après lui avoir fixé, le plus exactement possible, le montant des travaux envisagés. Il suivra l'avancement des travaux. Si, pour une raison quelconque, lors du montage, il est nécessaire d'effectuer une réparation non prévue, ce sera encore le réceptionnaire qui préviendra aussitôt le propriétaire de la voiture et lui demandera son accord.

De même, en cas de changement de date de livraison, il se chargera d'en avertir l'intéressé en lui fixant un délai exact. Enfin, il assurera la livraison de la voiture.

DÉSHABILLAGE

C'est le réceptionnaire qui contrôle le déshabillage de la voiture, si toutefois il est réglementaire.

Par cette opération on désigne le travail effectué avant toute réparation pour débarasser la voiture de toutes les pièces amovibles qui pourraient être volées ou détériorées (coussins, tapis, roues de secours, outillage, thermomètre, etc.).

Tous ces objets sont enfermés dans une mallette ou un panier à couvercle avec serrure. On utilisera de préférence des paniers à fermeture spéciale scellés d'une étiquette portant la signature du client et ne pouvant s'ouvrir qu'en détériorant cette étiquette. (Voir photo page 24.) Ce travail est long et fastidieux; obligatoirement fait en présence du client qui doit signer sur le scellé, le déshabillage le contraint à attendre, surtout si plusieurs voitures sont précisément amenées en même temps à la réparation.

D'autre part, dans les ateliers importants, le déshabillage mobilisera un nombre élevé d'ouvriers. Aussi, a-t-on envisagé de le supprimer purement et simplement et de compenser ainsi, par l'économie réalisée, les dépenses pouvant résulter du vol ou de la détérioration d'un objet appartenant à un client.

Les deux théories ont des partisans, et les opinions sont diverses à ce sujet. Si, croyons-nous, il est possible de supprimer le déshabillage dans les petites installations, où le chef d'atelier connaît bien son personnel, on évitera bien des difficultés en le rendant obligatoire dès qu'il s'agit d'une installation plus importante.

L'ATELIER

Sous la direction du chef d'atelier, nous aurons deux grands départements : châssis et carrosserie, à la tête de chacun desquels sera un contremaître.

Organisation du travail. — Les ouvriers seront groupés en équipes, ayant à leur tête un chef d'équipe. Leur nombre variera avec l'importance de l'organisation. Ces équipes devront être ou bien spécialisées chacune sur un type de voiture ou bien affectées aux réparations qui doivent immobiliser la voiture pendant une plus ou moins longue durée : par exemple une équipe rapide, une équipe pour les travaux pouvant durer deux à trois jours, une équipe huit jours.

Nous conseillons d'avoir recours à la première méthode, c'est-à-dire de former des équipes spécialisées par type de voiture si c'est possible.

Cela permet d'avoir un personnel bien au courant des voitures sur lesquelles il aura à travailler et une connaissance parfaite de l'outillage à employer, donc un travail soigné et rapide.

La seconde méthode a l'avantage de permettre une répartition plus facile du travail dans l'équipe puisque les travaux de même importance s'y trouvent groupés et peuvent donc être entrepris dans leur ordre d'arrivée.

L'équipe organes. — A prévoir seulement si le concessionnaire a organisé les réparations standard.

L'équipe organes recevra les organes des équipes mécaniques et aura à les démonter, nettoyer, réparer, remonter, vérifier, régler et essayer. On confiera donc à cette équipe non

seulement la réparation des organes standard proprement dits, mais encore celle des organes des diverses voitures en réparation. La spécialisation des ouvriers de l'équipe réparation d'organes garantit l'excellente exécution du travail.

De l'atelier d'organes dépendront donc les opérations de démontage, nettoyage des pièces, et la réparation des moteur, embrayage, boîte de vitesses, pont AR, direction, essieu avant, et les machines-outils; forges et soudure autogène, banc d'essai et de rodage.

On proscrira complètement le travail sur fosse, insalubre et dangereux.

Atelier d'électricité. — L'atelier d'électricité reçoit de l'atelier mécanique les appareils électriques nécessitant des réparations; ceux-ci sont alors vérifiés, démontés, nettoyés, remontés, réglés et essayés, puis retournés à l'équipe mécanique expéditrice pour être reposés sur les voitures. Il doit aussi pourvoir à la recharge des accumulateurs.

Atelier de carrosserie. — Cet atelier n'existera que dans une organisation assez importante; il comprendra toutes les équipes travaillant à la caisse et à la garniture intérieure. L'une de ces équipes sera une équipe volante dont les ouvriers iront dans les équipes mécaniques procéder aux petites réparations qui peuvent être exécutées sur place.

Une autre équipe sera chargée des réparations rapides nécessitant cependant une immobilisation de la voiture de moins de six jours (remplacement d'ailes, de marche-pieds, raccords de peinture, redressage).

Enfin, une dernière équipe sera chargée des gros travaux, immobilisant la voiture une semaine et davantage, c'est-à-dire :

- Le démontage des caisses;
- Le redressage;
- Le remontage;
- La menuiserie;
- La tôlerie, ferrage et soudure autogène;
- La sellerie, garniture et vernissage;
- La peinture (peinture grasse et peinture cellulosique) (voir photo);
- La finition.

MAGASIN DES PIÈCES DÉTACHÉES

Nous ne parlerons pas de l'organisation du magasin lui-même qui a fait l'objet d'une étude spéciale.

En ce qui concerne le rôle du magasinier dans ses rapports avec l'atelier, on trouvera page 43 toutes les explications nécessaires. Nous parlerons seulement de trois questions qui lui incombent.

- 1° Les petites fournitures;
- 2° La récupération;
- 3° Le contrôle de l'outillage.

Petites fournitures. — Il s'agit de petites pièces : rondelles, écrous, vis, etc. constamment employés.

Il sera bon de prévoir un chariot spécial à casiers qui en contiendra une provision suffisante. Ce chariot, qu'un manœuvre poussera à travers l'atelier, sera d'une utilité constante pour les ouvriers (*voir photo*).

Récupération. — Elle pourra se faire au magasin qui recevra toutes les pièces usagées, échangées sur des voitures. Après vérification, ces pièces seront triées et réparties en pièces récupérables et pièces inutilisables. Ces dernières seront mises à la ferraille. La récupération recevra aussi les huiles usées provenant des vidanges.

Outillage. — Un magasin spécial destiné à l'outillage sera établi dans le même esprit que le magasin P.D.

La classification se fera pour les outillages spéciaux par type de voiture et organes. Les outillages communs (mèches, clefs, etc.), seront disposés dans des casiers spéciaux et rangés par dimensions. Le magasin d'outillage sera souvent incorporé dans le magasin des pièces détachées.

Contrôle de l'outillage. — L'outillage d'atelier est en magasin sous le contrôle du chef magasinier et il est délivré aux ouvriers en échange de jetons numérotés qui leur sont remis par le chef d'équipe.

Au dernier samedi de chaque mois, tout l'outillage doit être rentré au magasin pour contrôle.

L'outillage d'équipe est placé dans une armoire fermant à clé, à la disposition du chef d'équipe qui le sort sans formalités pour les travaux de ses ouvriers et qui en a la responsabilité absolue; un inventaire est tenu à jour par les soins du magasin et sert de décharge à un chef d'équipe en cas de cessation de travail; tout son outillage doit être chaque samedi rentré dans l'armoire et contrôlé par lui.

L'outillage individuel est remis à chaque ouvrier dans une caisse avec un carnet d'outillage comportant l'inventaire d'atelier et le prix de revient de chaque outil; l'ouvrier est personnellement responsable de l'outillage qui lui est confié.

Les échanges d'outillage usagé (individuel ou d'équipe) sont effectués par le magasin sur présentation de l'outil défectueux et d'un bon du chef d'équipe.



A titre indicatif nous donnons ci-dessous une répartition théorique du personnel dans deux organisations de 3.500 mq. et 1.500 mq.

PERSONNEL NÉCESSAIRE A UNE INSTALLATION POSSÉDANT UN ATELIER DE 3.500 MÈTRES CARRÉS

Un minimum de 80 personnes sera nécessaire au bon fonctionnement d'une telle installation et se répartira comme suit :

La direction, comprenant : 1 directeur, 1 adjoint, 1 sténo-dactylographe.

La réception. — 1 réceptionnaire, 1 adjoint-déshabilleur, 1 contrôleur.

La comptabilité. — 1 chef-comptable, 2 aides-comptables, 1 caissier.

L'atelier: a) Voitures. — 1 chef d'équipe rapide, 1 chef d'équipe normale, 27 ouvriers, 5 manœuvres.

b) Organes. — 1 chef d'équipe organes, 6 mécaniciens, 3 électriciens, 1 manœuvre.

c) Carrosserie. — 1 chef d'équipe, 2 tôliers, 1 menuisier, 2 peintres, 1 sellier, 2 manœuvres.

Le magasin pièces détachées. — 2 magasiniers.

Le garage. — 2 manœuvres, 1 gardien-chauffeur.

Le Service ». — 1 chef d'entretien, 1 secrétaire, 2 mécaniciens, 1 électricien, 1 graisseur, 2 laveurs, 1 manœuvre.

PERSONNEL NÉCESSAIRE A UNE INSTALLATION POSSÉDANT UN ATELIER

DE 1.500 MÈTRES CARRÉS

Un minimum de 37 personnes serait nécessaire pour le bon fonctionnement d'une telle installation. il se répartirait comme suit:

La direction. — 1 chef d'atelier, 1 sténo-dactylographe, 1 employé déshabilleur, 1 comptable-caissier, 1 aide-comptable.

L'atelier. — 1 chef d'équipe mécanique, 1 chef d'équipe carrosserie, 15 mécaniciens, 1 peintre, 1 tôlier, 1 menuisier, 1 électricien, 3 manœuvres.

Le magasin pièces détachées. — 1 magasinier.

Le « Service » et le garage. — 1 chef d'entretien, 1 mécanicien, 1 graisseur, 1 électricien, 1 laveur, 1 manœuvre, 1 gardien-chauffeur.

Les chiffres ci-dessus sont légèrement inférieurs à ceux indiqués sur le tableau de la page 2. Cela tient aux mêmes raisons que celles indiquées pour expliquer les différences de superficie. On fera bien de commencer par des chiffres minima, quitte à augmenter au fur et à mesure que les nécessités l'exigeront.