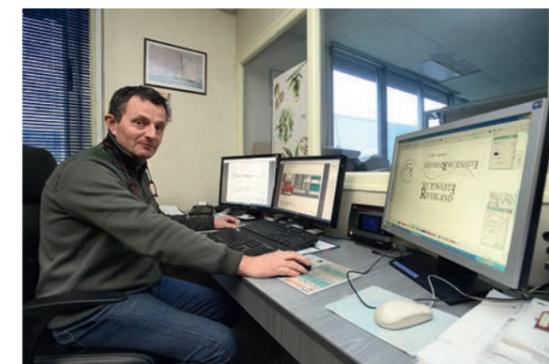


PAILLARD, l'auto didacte

Comme l'aurait chanté le regretté Bashung, elle ne connaît pas la crise. "Elle", c'est la Carrosserie Paillard, petite entreprise bretonne qui œuvre dans une relative discrétion depuis plus de 25 ans maintenant. D'abord spécialisée dans le secteur du cheval, elle s'est récemment orientée vers le motorhome de loisirs, marché de niche attractif, après avoir constaté une demande croissante. Stéphane Paillard a accepté de nous ouvrir les portes de son atelier pour nous dévoiler les secrets de fabrication de ses véhicules hors normes.

Texte : Benoît Di Benedetto - Photos : Virginie Pelagalli



Longtemps présent dans l'atelier, Stéphane Paillard passe désormais beaucoup de son temps derrière un bureau, pour gérer toute la partie administrative.



Avec des idées plein la tête et de l'or dans les mains, Stéphane Paillard et sa carrosserie éponyme ont réussi à se faire un nom dans l'univers du camping-car d'exception. Pourtant, il le conçoit volontiers,

il n'a pas vocation ni ambition à rivaliser avec des marques au caractère industriel comme STX ou tout autre grand nom du secteur. Lui, ce qu'il souhaite, c'est conserver un esprit de construction artisanal. En témoigne le nombre de véhicules

qui sort de l'atelier chaque année. Avec un délai moyen d'un an pour mener un projet de A à Z, de l'acceptation des plans à la construction à proprement parler – laquelle s'étale sur cinq à six mois –, ce ne sont pas plus de douze véhicules qui sont produits.



Du châssis nu au produit fini, il faut compter environ six mois de travail, que ce soit sur un modèle pour chevaux ou un motorhome de loisir.

Tous les ouvriers sont spécialisés mais beaucoup d'entre eux revendique une grande polyvalence.



Avec un atelier de 1 700 m², il est possible de travailler sur plusieurs grandes unités en parallèle.



3



5



4

Panel de propositions



Les réalisations de la Carrosserie Paillard se veulent extrêmement variées, répondant parfaitement aux exigences des différents clients.

1/2. Cet ouvrier s'affaire sur une porte à bascule pour l'arrière d'un camion de chevaux; un élément qui pèse plusieurs centaines de kilos.

3/4/5. La peinture est toujours réalisée dans l'atelier prévu à cet effet. Le plus long dans ce travail consiste dans le nettoyage et la préparation, qui représentent 80 % du temps.

6/7. Ce n'est pas parce que le véhicule adopte un gabarit court qu'il ne peut pas disposer d'un slide out latéral.



6



7

Mais faut-il parler d'atelier, d'usine ou de chaîne de montage? Difficile de savoir quel qualificatif employer. Alors que nous nous attendions à découvrir un "petit" atelier, où chaque centimètre carré serait compté, nous avons la surprise de pénétrer dans un bâtiment de 1 700 m²! Surface à laquelle s'ajoute une cabine de peinture dédiée, comme son nom l'indique, au recouvrement des carrosseries. Là, armoire de stockage avec mélangeur intégré, balance pour la teinte des couleurs, aspiration verticale et grande hauteur sous plafond pour les motorhomes..., Stéphane Paillard

a mis les petits plats dans les grands. Historiquement, ce géant ne se destinait pourtant pas à l'univers du camping-car. Photographe de formation, il s'est ensuite orienté vers le milieu du cheval, une passion qui continue de l'animer. En effet, il cumule à l'heure actuelle une activité d'élevage de chevaux de compétition, compétition que lui-même pratique en tant que dresseur. Cela fait 25 ans que Stéphane œuvre dans l'univers hippique, il connaît donc parfaitement les exigences de chacun en matière de transport et de confort, aussi bien des cavaliers que des chevaux. Comme

souvent dans le secteur, la construction de véhicules spécifiques pour les chevaux fait suite à une demande particulière. Un voisin en l'occurrence, qui, pour sa retraite, a eu l'idée de faire construire un van selon ses envies. "Une sorte de bêtaillère améliorée" préfère-t-il préciser. Pour son propre usage, Stéphane Paillard s'était déjà attelé à la construction d'un véhicule pour transporter ses chevaux; cette commande extérieure aura fini de le convaincre de se mettre à son compte pour offrir ses services à d'autres clients potentiels. En juillet 1993, avec une première commande sous le bras, il franchit le cap et lance son activité. La Carrosserie Paillard est née, laquelle, comme son nom ne l'indique pas forcément, se consacre en premier lieu à la réalisation d'un motorhome conjuguant trans-

port de chevaux et partie habitable. Un véhicule qui n'a pas mis longtemps à prendre vie dans les ateliers. "On a encore un petit avantage dirons-nous, c'est que nous sommes français, et que certains clients sont encore friands voire demandeurs de cette fabrication nationale", souligne Stéphane Paillard. Une fois le doigt dans l'engrenage du motorhome hippique, il devient relativement logique que la société s'essaie aux camping-cars. Ce fut chose faite il y a trois ans, avec une première commande sur ce créneau qui représente aujourd'hui tout de même 40 % de l'activité.

Que du poids lourd

Si la Carrosserie Paillard ne fabrique que des poids lourds, la gamme des possibilités est large, du petit modèle de 5,0 ou

6,0 tonnes greffé au châssis Iveco Daily au tracteur camion de type MAN, Mercedes voire Volvo, en passant par une cellule fixe sur pick-up Ford Ranger renforcé, commande spécifique d'un client fidèle et exception qui confirme la règle. "Souvent, quand le client arrive, il dispose d'un cahier des charges épais avec beaucoup d'exigences, à la vis près. Il choisit son châssis, qu'il peut commander de son côté ou par notre intermédiaire, neuf ou d'occasion". Daniel est un fervent admirateur. Il possède deux véhicules signés Paillard, qui se distinguent l'un de l'autre pour des usages différents (voir Focus p. 95). Il s'agit pour lui de s'approcher du véhicule idéal après trente années de pratique du camping-car. "Nous avons cherché un aménageur spécialisé proche de chez nous et nous avons pous-

sé la porte de la Carrosserie Paillard. Nous sommes venus avec le véhicule allemand d'un ami pour orienter nos attentes. Il faut admettre que nous n'avons pas été déçus sur la qualité de fabrication. De plus, d'après notre utilisation et nos précédents véhicules, M. Paillard nous a conseillé le slide out sur notre première réalisation et nous ne regrettons pas ce choix", affirme Daniel. Il faut avouer que commander deux véhicules en un peu plus de deux ans - et utiliser les deux régulièrement - démontre sa grande satisfaction quant à la fabrication. On trouvera difficilement meilleur ambassadeur de la marque! Comme indiquée précédemment, la Carrosserie Paillard ne s'attelle qu'aux châssis poids lourds. Vous l'aurez compris, il s'agit là d'une histoire de ratio

entre la charge utile et le PTAC du véhicule. "Compte tenu de notre fabrication et des exigences en équipement de nos clients, nous ne pouvons et nous ne voulons pas faire du véhicule standard sur 3,5 tonnes". Il faut dire qu'en termes de fabrication, tous les modèles, aussi variés soient-ils, adoptent le même processus de conception. Le porteur se voit greffé un faux châssis en acier peint qui continue de répondre aux exigences techniques du tracteur d'origine. La cellule a recours à l'assemblage par collage et vissage de panneaux sandwich polyester (en parties visibles) et contreplaqué, le tout isolé par de la mousse polyuréthane. Une mousse dont l'épaisseur peut aller de 40 à 100 mm si besoin. "Le client est le seul décideur final. De la même manière, si nous préconisons traditionnellement l'u-

Chaque année, douze modèles quittent les ateliers Paillard.



1/2. Sur ce véhicule en cours de réalisation, la cuisine a été intégrée dans la partie mobile du slide out, afin de glaner de précieux centimètres dans l'habitacle.

sage de tasseaux en bois, il n'est pas rare que nous ayons recours à de l'aluminium sur la demande du propriétaire."

Cellules à géométrie variable

Outre sur son degré d'exigence en termes de fabrication, c'est avec le principe du slide out que Paillard parvient à se différencier de la concurrence. Si le fait que ces extensions soient greffées sur de grands motorhomes n'a rien de révolutionnaire, la société les propose également sur de plus petits modèles de type profilés de 6,00 ou 7,00 m, sur Iveco Daily routier ou 4x4. Des extensions latérales, mais aussi longitudinales (sur la face arrière) voire verticales. En effet, ce dernier dispositif a été imaginé suite à la demande d'un client qui souhaitait profiter d'un véhicule de faible hauteur sur route... sans pour autant se priver d'un habitacle de beau

volume à l'étape. Un ouvrage qui a nécessité quelques heures de labeur mais au rendu impeccable et pour le moins étonnant. À tel point que le propriétaire a (re)signé pour un véhicule plus passe-partout, celui sur Ford Ranger évoqué plus tôt. À croire que chez Paillard les commandes se passent par paire. En attendant, l'activité ne faiblit pas et les idées ne manquent pas. En témoigne le projet en cours qui entraîne le constructeur sur un nouveau terrain de jeu. En effet, Stéphane Paillard commencera très prochainement à travailler sur une sorte de méga liner sur base Mercedes Actros, avec grand garage pour voiture citadine. Une réalisation dans la veine de ce que peuvent fabriquer et commercialiser ses concurrents, notamment des marques industrielles allemandes. Les premiers plans 3D sont prêts et le géant des routes devrait faire ses premiers tours de roue d'ici la fin de l'été 2016.

FOCUS



Taillé pour la piste

Cette épatante cellule greffée au châssis MAN 4x4 attire l'œil et ne laisse pas indifférents les badauds qui peuvent penser que ce camping-car s'est embourbé pour la séance photo... C'est bien mal le connaître ! Il excelle dans l'art du franchissement.

Véhicule hors normes sortant de l'atelier de la Carrosserie Paillard, ce camping-car sur châssis MAN 4x4 en impose avec son look de baroudeur. Pour autant, il ne fait pas dans la démesure en termes de gabarit. En effet, Daniel, son propriétaire, a souhaité voir court pour ce modèle : 6,90 m de longueur seulement. À son bord, le plan de l'aménagement émane de la réflexion de ce couple de propriétaires bretons, déjà acquéreur d'un premier véhicule signé Paillard, plus spacieux mais également plus imposant, avec notamment un slide out latéral en partie salon. Leur seconde création, que nous avons pu essayer, est ainsi née du désir de disposer d'un autre véhicule plus passe-partout, mais qui, au vu de son caractère 4x4 et de son gabarit, est parfaitement à l'aise hors

des sentiers balisés. La cellule, qui ne communique pas avec la cabine, est totalement indépendante afin d'autoriser toutes les contraintes et les torsions qu'impliquent les terrains accidentés. Côté agencement, Daniel et son épouse ont souhaité disposer d'un grand lit positionné contre le panneau arrière. Caractéristique non négociable : une largeur de 160 cm pour ce couchage transversal confortable. En plus de disposer d'un équipement fourni (réfrigérateur, congélateur et four), la jolie cuisine est pourvue de nombreux rangements. Elle fait face à un petit salon composé de deux assises en vis-à-vis. Un coin repas volontairement dimensionné pour deux personnes seulement, compte tenu de l'usage que les propriétaires souhaitent avoir de leur véhicule. Enfin, installée contre la paroi côté cabine,

FICHE TECHNIQUE

L x l x h : 6,90 x 2,40 x 3,60 m
Porteur : MAN 4x4
PTAC/CU : 12,0/3,1 tonnes
Principaux équipements : générateur, panneaux solaires, machine à laver de 3 kg, réfrigérateur avec congélation
Eaux propre/usées : 500/80 l, réservoir W.-C. : 200 l



Le lavabo en aluminium se relève (d'où le positionnement de la bonde face à l'utilisateur) pour permettre d'utiliser le W.-C. nautique.



1. Greffé au tracteur MAN 4x4, ce véhicule repose sur un faux châssis avec axe de torsion central pour que la cellule supporte de plus grandes contraintes physiques.

2. La cuisine dispose d'un riche équipement dont un four et un très grand réfrigérateur.

3. La douche offre un espace très appréciable dans lequel il est agréable d'évoluer. De plus, les 500 l d'eau garantissent une certaine autonomie.

la salle d'eau abrite un bac à douche avec caillebotis de belles dimensions, tandis que le W.-C. partage son emplacement avec le lavabo alu rétractable. Notons au passage que Daniel, pour profiter jusqu'au bout de l'excellente isolation polyuréthane de la caisse, a opté pour des baies de marque KCT, garantissant un confort thermique et phonique irréprochable.

Les ambiances intérieures sont réalisées selon le panel de couleurs du catalogue dont dispose Paillard.



99 000 € H.T.
 Cellule seule