



# AMETIS INFOS

Bulletin numéro 16  
Juin 2010

*“ L’histoire ne s’oublie quand on veut qu’elle vive,  
Après l’avoir créée, faisons qu’elle survive ;  
Rendons-la immortelle un peu comme Osiris,  
Saisissons cette chance et portons AMETIS.”*

R.E. Sidorkiewicz

## SOMMAIRE

Éditorial p 1

Trapèze Ouest :  
La métamorphose p 2

La piste d’essais p 6

Quelle foi les anime p 8

## ÉDITO

# « Rive droite..., retour à l’atelier... »

Nombreux sont nos lecteurs qui ont passé des années de travail dans les différents départements de fabrication du Trapèze Ouest.

Qu’ils se rassurent, nous n’allons pas les inviter à se présenter devant la « pointeuse » -supprimée en 1968- dans les prochains jours pour reprendre l’usinage d’une pièce abandonnée voilà près de 30 ans ou vérifier la composition d’un bain de chromage de segments.

Non, la proposition est toute autre.

Dans ce numéro, nous vous suggérons un exercice dans le genre « Que sont-ils devenus ? »

Il s’agit non pas des hommes « perdus de vue » mais des ateliers d’antan qui ont laissé place aux immeubles flambant neufs qui abritent des bureaux, des logements, ainsi que des commerces ; sans oublier la voirie, les équipements collectifs et les nombreux îlots de verdure dont le grand parc central de 7 ha.

Ainsi, tel emboutisseur ou tel tôlier du département 38 se retrouvera-t-il dans le bureau du rédacteur en chef du journal « L’Equipe » ; tel forgeron se verra-t-il promu en barman du « Café Renaud », en bord de Seine..., etc.

L’exercice était délicat car, pour que cette mutation puisse trouver sa juste figuration facile de lecture, seuls les plans et les images apportaient une réponse raisonnable. Un texte, probablement précis mais aride à la lecture, n’aurait pas suffi.

Travail de documentation, de réflexion technique et de composition auquel s’est livré notre rédacteur en chef avec la collaboration active de ses correspondant(e)s à la SAEM Val de Seine Aménagement, la médiathèque Renault, la S.H.G.R. et Publipole (l’ex « imprimerie Renault »).

Que tous et toutes soient remercié(e)s de leur apport qui vous permettra ce retour sur un

passé qui s’éloigne doucement mais sûrement.

Pendant ce temps, l’île Seguin a été ouverte au public en attendant que le programme d’urbanisation sur lequel travaille le cabinet d’architecture de Jean Nouvel soit précisé et adopté par le Conseil Municipal.

Ainsi, les habitants de Boulogne et des communes avoisinantes peuvent-ils désormais se promener dans les jardins plantés au cœur de l’île où sera réinstallé l’an prochain le pavillon d’information de la SAEM -actuellement situé rue Yves-Kermen- qui offrira aux visiteurs une découverte de 200 ans d’histoire de ce lieu mythique. 1850 à 2050 : la campagne, l’usine et la ville de demain.

Nous reviendrons sur ce sujet dans notre numéro de rentrée.

Bonne lecture et bonnes vacances à tous !

Le Président, Michel Auroy

# « Trapèze Ouest : la métamorphose »

*Moins de huit ans après l'arrêt de l'activité industrielle sur le site Billancourt, tout un pan des terrains de l'usine situé sur la partie Ouest du Trapèze -entre l'avenue Emile-Zola et la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres- a radicalement changé de visage. Les sheds, les cheminées, les extracteurs d'air, les murs de briques et les espaces où, dominés par le château d'eau, s'entassaient les matières premières comme les déchets de fabrication ont disparu. Et à leur place se dressent désormais des immeubles qui abritent des logements, des bureaux, des commerces, des équipements publics -tels que crèches et écoles-. L'ambition de cet article est à la fois d'informer nos lecteurs sur la réalisation de cette première tranche du nouveau quartier de Boulogne-Billancourt, mais aussi de tenter d'illustrer cette transformation en superposant au chantier en cours d'achèvement des images illustrant ce que fut l'usine-mère de Renault, pour tous ceux qui ont eu le privilège d'y travailler et d'y circuler, quelle que fût la tâche qu'ils avaient à y effectuer.*

## 2010, ANNÉE CHARNIÈRE

D'emblée, il importe de préciser que, les lancements des différents programmes ayant été décidés avant le déclenchement de la crise économique, celle-ci n'a eu aucune conséquence sur la réalisation de cette partie de la ZAC, dénommée « Rive de Billancourt Ouest » dont l'achèvement est programmé pour le deuxième semestre 2012. Et en ce qui concerne le Trapèze Est -« Rive de Billancourt Est »-, si les programmes ne sont pas remis en cause, néanmoins, il est probable qu'il y aura un peu plus de souplesse dans le calendrier de mise en œuvre en fonction de l'évolution de la conjoncture.

De onze bâtiments livrés fin 2009, on passera à vingt-quatre fin 2010, soit 207 400 m<sup>2</sup> contre 112 500 m<sup>2</sup> un an plus tôt. Pen-

dant cette même période, le nombre de logements et de résidents permanents aura plus que doublé : de 720 appartements accueillant 1 600 « pionniers », on atteindra 1 450 logements abritant environ 3 500 nouveaux Boulonnais. Ne reste aujourd'hui en friche que l'îlot « D3 » qui, le long du quai, correspond aux anciennes parcelles « E » et « P », en aval du pont Daydé, où se situaient autrefois la centrale électrique du Trapèze, la gare routière et le PC des pompiers de l'usine.

## « LAISSE BÉTON... »

Il est étonnant de constater que, là où s'élevaient les bâtiments abritant les ateliers, nous sommes désormais au cœur d'un vrai quartier caractérisé par la volonté d'imposer

une réelle mixité sociale sur tout son territoire et par la mise en œuvre de normes rigoureuses allant dans le sens du développement durable (cf. : l'article « Le développement durable sur la ZAC Île Seguin-Rives de Seine » AMETIS Infos N° 9, mars 2008). Cet espace urbain s'organise autour de son parc de 7 ha dont un premier tiers est déjà planté, de sa crèche -60 berceaux et 20 places en halte garderie-, de son groupe scolaire, appelé « Robert-Doisneau », qui, comprenant 18 classes de maternelle et de primaire, ouvrira dès septembre prochain, et aussi de ses commerces : autant d'équipements indispensables pour créer une animation et du lien social au sein de ce nouvel espace urbain.

Le premier d'entre eux a ouvert il y a quelques mois. Il s'agit du café-restaurant « Renaud » situé sur le quai Georges-Gorse, au rez-de-chaussée de l'immeuble Khapa. Renaud avec un « d » et non pas Renault, « lt », peut-être parce que désormais l'usine c'est « laisse béton » pour reprendre le titre d'une chanson bien connue..., à moins qu'il s'agisse simplement du nom du propriétaire.

Apparaîtront ensuite une supérette, une boulangerie et un salon de thé sur le cours de l'île Seguin... Sans compter les modernisations et les changements en cours des boutiques situées à la périphérie du quartier, comme on le constate aux alentours de la place Jules-Guesde.

Et, même s'ils seront loin d'atteindre les effectifs de l'ancien site industriel, les emplois créés sur la zone sont également en progression constante : de 2 200 fin 2009 à 3 300 prévus fin 2010.

## LA CHUTE DU MUR

Cette partie de la ZAC comporte une particularité : la présence, face aux immeubles flambant neufs, du quartier du Pont de



Chantier du groupe scolaire « Robert-Doisneau » et de l'immeuble d'habitation dans lequel il est inséré vu depuis la nouvelle rue Marcel-Bontemps, située non loin du tracé de l'ancienne rue Gustave-Sandoz.

© SAEM Val de Seine Aménagement / photo H. Abbadie



Esquisse de la tour « Horizons » telle qu'elle apparaîtra en 2011. Au premier plan le Renault Square Com et la place Georges-Besse.  
© Ateliers Jean Nouvel



Débouché du cours de l'île-Seguin rue Yves-Kermen, à l'emplacement de « W14 » et de l'ancienne porte d'entrée des bureaux de l'U.F.M.B. A gauche l'immeuble de bureaux « Aurélium », et séparant la nouvelle voie de la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, « L'Angle », nouveau siège du journal L'Equipe.  
© SAEM Val de Seine Aménagement / photo H. Abbadie

Sèvres construit à la fin des années 70 selon des normes qui se révèlent aujourd'hui mal adaptées aux exigences environnementales du nouveau siècle. Même si cette opération est moins spectaculaire, réussir la mise à niveau et l'intégration au nouveau quartier du Trapèze de cette zone d'habitat dense de conception plus ancienne demeure un véritable challenge urbanistique. Une tâche délicate qui nécessite beaucoup de talent

et une concertation permanente avec une population dont une grande partie y réside depuis près de trente-cinq ans.

Aujourd'hui, la construction des piliers de la passerelle destinée à relier la dalle haute du quartier du Pont de Sèvres est bien engagée et la pose du tablier est imminente. De même, la réalisation du mail commercial qui ira de l'avenue du Général-Leclerc jusqu'à

la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres -en partant de l'actuel Carrefour-Market- est en cours. Le désamiantage des tours de bureaux a commencé, reste à en moderniser l'aspect extérieur et les mettre en conformité avec les nouvelles normes environnementales. Quant aux nombreux logements sociaux caractéristiques de cet ensemble, leur propriétaire, Paris-Habitat, a consulté les résidents sur les améliorations que ceux-ci souhaitaient voir apporter aux accès et aux parties communes des immeubles.

Il convient de souligner qu'une des transformations majeures de cette partie du quartier est particulièrement perceptible depuis la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres. Jusqu'à ces dernières années, avec d'un côté le glacis des parkings des immeubles du quartier du Pont de Sèvres et de l'autre les murs de l'usine, c'était, surtout les soirs d'hiver, une tranchée sinistre et mal éclairée, simple voie de passage pour les automobilistes pressés tentant d'éviter les bouchons de l'avenue du Général-Leclerc. Désormais, avec la mise en place d'un éclairage public flambant neuf, les débouchés des nouvelles voies conduisant au cœur de l'ancien Trapèze et l'alternance des styles architecturaux des façades des immeubles ont redonné vie à cette rue qui ne fut longtemps qu'un no man's land, symbolisant la frontière entre le monde de l'usine et le reste de la ville.

Rédaction : Pierre Zigmant



Le Parc de Billancourt qui recouvre une grande partie des anciens ateliers de la fonderie. A gauche les immeubles d'habitation en construction le long de la nouvelle avenue Pierre-Lefauchoux. Photo prise le 5 juin 2010 lors de l'inauguration.  
© Ametis / Photo Etienne Lésillour

**A** Pont Daydé.

**B** Quai Georges-Gorse.

**C** « Khapa » (immeuble de bureaux).

**D** Bâtiment Pierre-Dreyfus (X).

**E** Parc de Billancourt (1ère tranche).

**F** Avenue Emile-Zola.

**G** Allée Robert-Doisneau.

**H** « Anthos » (immeuble de bureaux).

**I** Rue Marcel-Bontemps.

**J** « La Factory » (immeuble de bureaux).

**K** Pont Renault.

**L** Renault Square Com.



**M** Rue du Vieux-Pont-de-Sèvres.  
**N** Place Georges-Besse.  
**O** Tour « Horizons ».  
**P** Passage Pierre-Bézier.

**Q** Groupe scolaire Robert-Doisneau.  
**R** Place Joseph-Frantz.  
**S** « Aurélium » (immeuble de bureaux).  
**T** « L'Angle » (immeuble de bureaux).

**U** Rue Yves Keermen.  
**V** Cours de l'île-Seguin



© SAEM Val de Seine Aménagement / Photo G. Halary

# « La piste d'essais » »

1930 : la production démarre sur les chaînes de l'île Seguin que les journalistes spécialisés ont pu découvrir quelques mois auparavant. Mais la construction de l'usine n'est pas terminée. Une deuxième tranche de travaux est mise en chantier en 1933 et en 1934, qui va lui donner sa silhouette quasi-définitive. Le bâtiment central -appelé bâtiment 6- est surélevé pour accueillir à son sommet les cabines de peinture. Et l'immense espace situé entre les deux ponts est couvert, constituant ainsi l'esplanade de l'île dont la charpente culmine à une hauteur 9 mètres. Toutefois, il manque encore un des équipements qui va ajouter une touche de modernité à cet ensemble industriel unique en son genre : la piste d'essais. Ce sera chose faite en 1935. Réservée aux véhicules de tourisme, elle sera modernisée mais guère modifiée au fil des années et continuera à être utilisée jusqu'à ce que cesse la fabrication en 1992.



Vue intérieure de la piste d'essais en 1934, avant sa mise en service. A noter : l'absence de glissières de sécurité.

© Renault Communication DR

## LA PISTE TURINOISE

Pour Louis Renault, la décision de construire une usine sur l'île Seguin correspondait à une préoccupation majeure : mettre fin à la dégradation continue de la rentabilité des installations anciennes situées sur le Trapèze en rationalisant et en modernisant les méthodes de fabrication. Il s'est inspiré du modèle américain en allant observer sur place en 1928 comment Ford, General Motors et d'autres constructeurs de moindre importance s'étaient organisés au sortir de la guerre. Et, ce, avec d'autant plus d'attention, que c'est sur ces bases que Citroën venait d'édifier son usine de Javel.

Dès le début, on trouve au bout des chaînes de l'île des bancs à rouleaux qui permettent de vérifier que le moteur et la boîte de vitesses fonctionnent, que les trains sont correctement réglés et les freins bien équilibrés. Mais Renault ayant choisi de faire

de la qualité, de la fiabilité et du niveau de finition de ses modèles les piliers de son image de marque, la nécessité de disposer d'une piste spécialement conçue pour des contrôles plus poussés permettant de déceler d'autres défauts, tels que les bruits de carrosserie ou les réglages des suspensions, s'est finalement imposée.

Et c'est en regardant chez FIAT que l'idée se concrétise. Inaugurée en 1922, l'usine du Lingoto à Turin est dotée d'une piste d'essais en 1926. Située sur le toit de l'usine, accessible par deux rampes hélicoïdales, elle comportait deux lignes droites de 400 mètres reliées entre elles par deux courbes paraboliques inclinées, situées à chacune des extrémités du bâtiment. A Billancourt, il était impossible de reproduire l'original. Le bâtiment 6 était bien trop étroit et beaucoup trop court, sans compter qu'il n'avait pas été conçu pour supporter le poids d'une telle piste. Il ne restait plus qu'à construire -plus

exactement à creuser- la piste d'essais à la pointe amont, en la plaçant au ras de du fleuve, au niveau ancien de l'île, où elle allait former un triangle isocèle dont la pointe faisait face à l'île Saint-Germain et dont la base était située dans l'axe des deux ponts.

## RIVE DROITE, RIVE GAUCHE..., CONDUITE À GAUCHE, CONDUITE À DROITE...

Les essayeurs devaient effectuer un tour trois quart de la piste, soit un tour complet du triangle auquel s'ajoutaient les deux côtés longeant les deux rives. Il y avait donc deux passages de l'épingle à cheveux de la pointe amont. Le trajet était d'environ un kilomètre. A l'origine, l'entrée de la piste était située rive gauche -côté Meudon- et la sortie rive droite -côté Billancourt. Mais en 1968, avec l'installation des premiers postes de contrôle antipollution côté Meudon, le sens d'entrée et de sortie fut inversé.



4 CV dans la rampe d'accès à la piste d'essais en 1950 -pointe amont, côté Meudon-.

© Renault Communication DR



Renault 6 sur la piste d'essais en 1977  
© Renault Communication DR

à imposer une barre anti-roulis sur le train arrière. Il fallait donc visualiser la réaction du futur modèle en situation critique dans les deux configurations. Les deux modèles furent testés sur la piste d'essais. En soirée, après le départ des ouvriers, Henri Larousinie, directeur de l'usine, Michel Auroy, responsable du projet Renault 6, François Peigney, chef du service qualité et Guy Monteil, son adjoint, se postèrent derrière les glissières de sécurité à la sortie de l'épingle de la pointe amont. Et, les tympans martyrisés par les miaulements des pneus sur le bitume, examinèrent avec soin les réactions des différents prototypes. Conclusion : la barre anti-roulis fut spécifiée.

Malheureusement, l'histoire de la piste d'essais ne comporte que fort peu d'anecdotes croustillantes. Il y a bien cette camionnette d'un fournisseur qui un jour s'est coincée dans l'entrée et dont il a fallu dégonfler les pneus pour la dégager. Ou bien cette journée de grève de la RATP au cours de laquelle la circulation fut malicieusement détournée vers l'avenue Emile Zola. Les automobilistes traversaient donc l'île Seguin par les deux ponts pour déboucher au Bas-Meudon. Ce fut un embouteillage monstrueux, on vit même un bus traverser l'île ! Néanmoins, les essayeurs parvenaient toujours à traverser ce flux et à emprunter la piste. Jusqu'au moment où une conductrice prit l'initiative de suivre l'un d'entre eux... Après avoir tourné pendant un certain temps, incapable de ressortir et ayant fait passé tous les feux au rouge, elle ne dut son salut qu'au bon vouloir des essayeurs qui la firent enfin sortir !

Rédaction Pierre Zigmant d'après les propos recueillis auprès de Michel Auroy, Robert Drouin, René Luchon et Guy Monteil

Conséquence logique mais cependant surprenante : les meilleures performances, obtenues auparavant avec les véhicules avec conduite à gauche, devinrent l'apanage de ceux équipés d'une conduite à droite.

Du point de vue de la sécurité, l'entrée de la piste fut rapidement commandée par un feu indiquant que la voie était libre. Ultérieurement, ce système fut complété par d'autres feux et un système de cellules photo-électriques commandant le passage au rouge en cas d'incident. Plus tard, dans les années 60, des glissières de sécurité de type autoroutier furent installées tout au long du parcours. Précisons qu'à cette époque, on avait atteint une fréquence d'entrée sur la piste d'environ une voiture par minute.

Au plus fort de l'activité de l'usine, dans les années 70, le chef d'atelier avait sous sa responsabilité deux équipes d'une quinzaine d'essayeurs, encadrées chacune par un chef d'équipe et deux réglers. Pour devenir essayeur, aucune aptitude particulière n'était exigée au départ, en dehors de la possession du permis de conduire. Peu de femmes -deux à trois maximum- ont pu s'intégrer au sein de ce milieu très fermé, alors que, par ailleurs, les « jocquettes » chargées de déplacer les voitures en retouche et de les convoier vers la barge ont été de plus en plus nombreuses dans l'usine après 1968.

Au bout de la piste, au niveau de la pointe amont, une cabine avait été installée. C'était la « cabine des bruits » ; en amont étaient disposés au sol des boudins destinés à faire vibrer les véhicules. Un technicien spécialisé s'y réfugiait et tentait d'analyser les bruits anormaux. En cas de besoin, il pouvait en manœuvrant la glissière faire pénétrer la voiture dans la cabine pour l'examiner de plus près.

### INCIDENTS, MISES AU POINT ET ANECDOTES

La piste de l'île Seguin n'a jamais eu l'ambition de rivaliser avec celles du bureau d'études, et, dans 99% des cas, la fiche d'essais ne mentionnait aucune anomalie. Néanmoins, elle a permis de faire apparaître un certain nombre d'incidents et faire remonter l'information à la direction des achats. Qu'il s'agisse d'amortisseurs défectueux, de vis de purge de circuit de freinage desserrées, de rotules de directions rompues dès le premier choc sur la route ou du flambage de tiges de commande des maîtres-cylindres de freins... Autant de défauts détectés avant que les clients en subissent les conséquences.

Avec la mise au point de la Renault 6 -fin 1967, début 1968-, la piste d'essais a, pour une fois, joué un rôle plus important. En raison de son coût, le bureau d'études hésitait



Entrée de la piste d'essais en 2002 -pointe amont, côté Billancourt-, trois ans après la fermeture de l'usine.  
© Renault Communication / photo Pierre Zed

*Vous le savez, la plume de notre ami et poète René Sidorkiewicz est féconde !*

*Vous avez pu découvrir ses productions traitant de sujets très variés : culturels, ludiques, philosophiques parfois. Vous pouvez retrouver régulièrement ses vers dans la rubrique « Le coin des poètes » de notre site internet.*

*Mais sa dernière livraison, inspirée par l'atmosphère qui régnait lors de notre dernière Assemblée Générale, nous a paru à la fois originale et touchante. C'est pourquoi nous avons décidé de la publier dans ce numéro d'AMETIS Infos. A vous de juger, après avoir lu ce qui suit...*

**Michel Auroy**

## « Quelle foi les anime ? »

Quelle foi les anime ? Ils sont toujours fidèles,  
Et c'est là leur mérite eux que le temps harcèle,  
Aimant se retrouver, évoquant le passé,  
Parlant du jeune temps qu'ils ont tous caressé.

Ils se sont rencontrés pour la même aventure,  
Quel que fût leur métier, ils créaient la voiture  
De la marque au « losange », au symbole si grand  
Au symbole si fort, choyé comme un parent.

Ils ont grandi ensemble, ils ont vieilli ensemble,  
Leur histoire aujourd'hui, les unit, les rassemble,  
Fiers de leur parcours, tous un peu créateurs,  
Les voilà devenus des humbles narrateurs.

Si l'usure du temps ride un peu leur visage,  
Leur esprit reste jeune en oubliant leur âge,  
Ils veulent que l'histoire épouse aussi leur temps,  
Ils se sont tant donnés, ce sont des conquérants.

Ils avaient des valeurs, Renault fut leur famille,  
Avec ses bâtiments, Billancourt leur flottille ;  
On ne peut oublier ces temps de passion,  
C'est pour cette raison, ils aimaient l'action,

Qu'ils viennent si nombreux écrire d'autres pages,  
Nous conter leurs exploits, narrer leurs témoignages,  
Dans cette autre famille au parfum d'oasis  
Qui croit en son destin, j'ai nommé Ametis.

Puis quand viendra le temps où l'œuvre désirée  
Posera ses jalons sur l'île redorée,  
Alors il sera temps de ranger ses écrits,  
Chacun pourra souffler: « J'en fus, j'y ai souscrit ».

On me pardonnera en cette circonstance  
D'avoir pris ce recul et un peu de distance,  
Mais en changeant d'habit pour noircir mon papier  
Il m'était plus facile ainsi de les louer.

**Edouard-René Sidorkiewicz  
Malakoff, mars 2010**

### LE CONSEIL D'ADMINISTRATION



De gauche à droite : Guy Monteil, Georges Pérot, René Sidorkiewicz, Roger Vacher, Jean Billaudot, Daniel Théry, Michel Auroy, Marie-Claude Guillet, Jean-Michel Thirard, Michel Pot, René Luchon, François Peigney, Pierre Zigmant, Etienne Lissillour (absent : Gérard Gonthey).

### *Ce Collègue et ami nous a quittés :*

#### **Jean-Claude Renard est décédé le 19 avril 2010**

Après avoir passé la majeure partie de sa carrière à l'usine d'Orléans, il a rejoint le service central Formation de la DCPRS en 1979 où il est resté jusqu'en 1992. Il a notamment participé à l'encadrement de la formation des agents de maîtrise de l'U.B. au centre de Nemours.

*Nous présentons à ses proches l'expression de nos sincères condoléances*



AMETIS Infos est une publication de l'Association de la Maîtrise, de l'Encadrement et des Techniciens de l'île Seguin.

Bureau : M. Auroy, J.-C. Buanic, M.-Cl. Guillet, G. Monteil, F. Peigney, E. Sidorkiewicz, D. Théry, J.-M. Thirard

Adresse postale : AMETIS-FARGR – 27 rue des Abondances – 92100 Boulogne-Billancourt

Site internet : <http://www.ametis-renault.com>

Directeur de la publication :  
Michel Auroy

Rédacteur en chef :  
Pierre Zigmant