



# AMETIS INFOS

Bulletin numéro 2

## « ÉDITO »

Le 18 mars dernier, notre groupe d'anciens de Billancourt se réunissait pour la 13<sup>e</sup> année consécutive depuis l'arrêt des chaînes de l'Île Seguin, en mars 1992.

Devenus Association AMETIS depuis janvier 2004, nous tenions aussi en cette occasion notre première Assemblée Générale, avant notre traditionnel dîner.

C'est à Square Com que nous nous sommes retrouvés pour cette soirée très conviviale.

Création de l'architecte Claude Vasconi, ce bâtiment, inauguré en 1983 pour y accueillir les activités du 57 Métal, a été remarquablement rénové pour devenir ce qui est maintenant le Centre de Communication moderne dont Renault avait besoin. Tout un symbole aussi dans le cadre de la mutation de nos terrains, puisque Square Com est, de fait, le premier bâtiment du nouveau quartier de Boulogne-Billancourt qui va naître de l'urbanisation des "terrains Renault".

Nous étions une centaine à l'Assemblée Générale proprement dite. Elle a permis, au-delà des formalités habituelles de toute AG, informations et échanges sur le devenir de l'Île et du Trapèze et sur le rôle d'AMETIS dans ce projet.

En point d'orgue, la projection du film sur la déconstruction de l'Île, réalisé par notre ami René Luchon avec l'aide de la Direction des Affaires Immobilières de Renault. Le nombre d'acheteurs du DVD, réservé aux adhérents, atteste, si tant est que ce soit nécessaire, de la qualité du travail.

Après le cocktail, la visite du Président Louis Schweitzer, et le dîner, il nous a été bien difficile de nous quitter. Soirée réussie, à reconduire, c'est vous qui nous l'avez dit !

Mais revenons à AMETIS, Association et force de propositions.

Nous sommes près de 200 adhérents aux rangs desquels des agents de maîtrise qui nous rejoignent régulièrement, ... mais encore timidement. A vous, chers sociétaires, de les conforter et, si nécessaire, de les convaincre de soutenir notre travail de pérennisation de la mémoire industrielle de RENAULT sur le site.

Une sous-commission "mémoire" vient de se mettre au travail, pilotée par la SAEM, la Société d'Economie Mixte en charge de l'urbanisation. C'est cette instance qui recueille les suggestions des Associations participantes, dont nous faisons partie. Dans sa réunion du 24 mai dernier,

lui a été présenté un premier travail de propositions validé par le Conseil d'Administration d'AMETIS et réalisé avec la participation active de la Société d'Histoire du Groupe Renault.

Nous aurons l'occasion de revenir sur son contenu en le commentant dans AMETIS Infos de rentrée, mais cette étape correspond bien à cette longue réflexion qui se développera tout au long de la transformation du site. Nous devons être actifs, attentifs et... patients, d'autant que la récente décision de M. François Pinault de renoncer à son projet de Fondation risque d'allonger les délais de mise en œuvre de la transformation de l'Île Seguin. Mais c'est à ce prix que nous ferons un jour ensemble le constat que nous avons été moteurs dans la conservation de la mémoire sans laquelle une entreprise, aussi prestigieuse soit-elle, n'a pas d'âme.

Mais je vous laisse à la lecture de cet AMETIS Infos n°2 qui, comme vous le constatez, a pris sa forme définitive avec son logo identifiant.

A très bientôt,

*Le Président,  
Michel Auroy*

# « LA DÉPOLLUTION DES TERRAINS DE BILLANCOURT : DES QUESTIONS, DES RÉPONSES »

L'activité de Renault à Billancourt s'est créée et développée en plein milieu urbain. Dès la décision prise de mettre fin à cette activité, l'entreprise a su se montrer pleinement responsable et orienter résolument sa réflexion d'abord, son action ensuite, dans le sens du développement durable. A l'opposé des comportements consistant à "mettre la clé sous la porte" et à laisser à l'abandon des cimetières industriels, Renault a eu la démarche d'assumer complètement son histoire et prendre en main ce qu'on peut appeler la "re-mutation" de terrains d'usine en morceaux de la ville qui a hébergé ses ateliers et ses bureaux pendant un siècle et qui va vivre une nouvelle évolution.



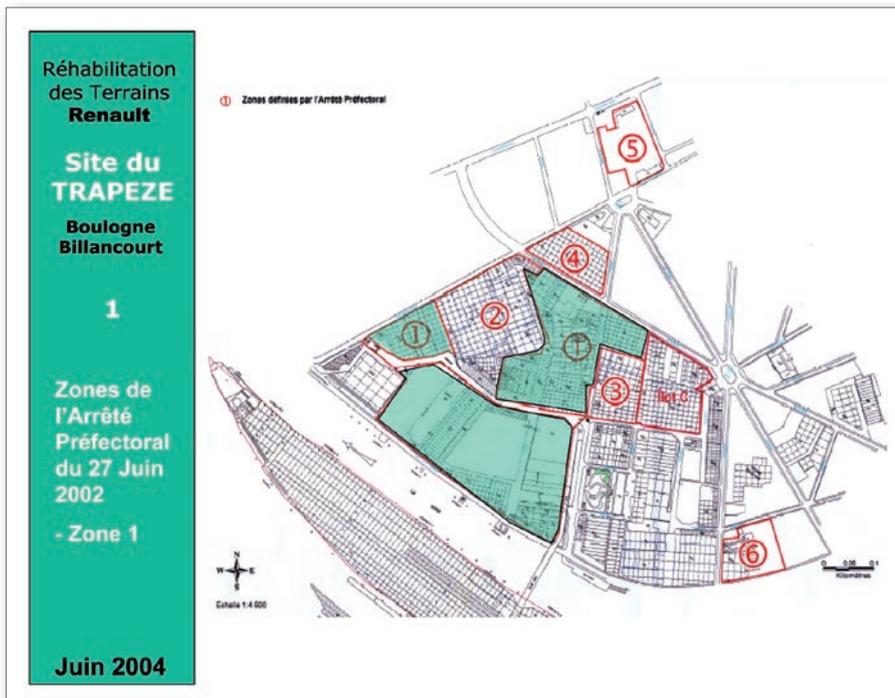
## > Les études détaillées des risques

Sur cette base, l'action a été entamée dès la libération des terrains,

sans perte de temps ni précipitation. Elle s'inscrit naturellement dans un cadre strict de lois et règlements.

La première étape, de ce point de vue, est la présentation d'Études Détaillées des Risques, ou EDR. Ces études analysent quasi mathématiquement la situation, en tenant

compte des sources de pollution (quels produits), des transferts (comment ces produits évoluent dans le temps), de l'occupation à venir (en l'occurrence quatre types d'utilisation future ont été pris en compte : logements + parkings ; bureaux + parkings ; voiries ; espaces verts). Soumises à l'Administration (le Service Technique Interdépartemental des Installations Industrielles Classées ou STIIIC), et après passage en Comité Départemental d'Hygiène, elles débouchent sur des arrêtés préfectoraux fixant ce qui doit être fait. Tout cela demande du temps, aussi bien dans la préparation des dossiers que dans leur instruction. C'est ainsi que deux premiers arrêtés préfectoraux ont été pris en 1995 concernant le Bas-Meudon et l'Île Seguin, un autre en 2002 (dossier déposé en 2000) concernant le Trapèze Ouest, un autre en 2004 concernant le Trapèze Nord-Ouest / Ilot C, un autre étant attendu en 2005 concernant le Trapèze Est.



## PLANNINGS ET DÉLAIS

1992 : début de l'enlèvement des matériels et process conservés. Début de l'enquête historique

2008 : fin des opérations

Dans un tel processus d'urbanisation, il existe, on le sait, des phases où rien ne se passe (du moins en apparence), précédant des phases où il faut aller très vite et où tout se bouscule.

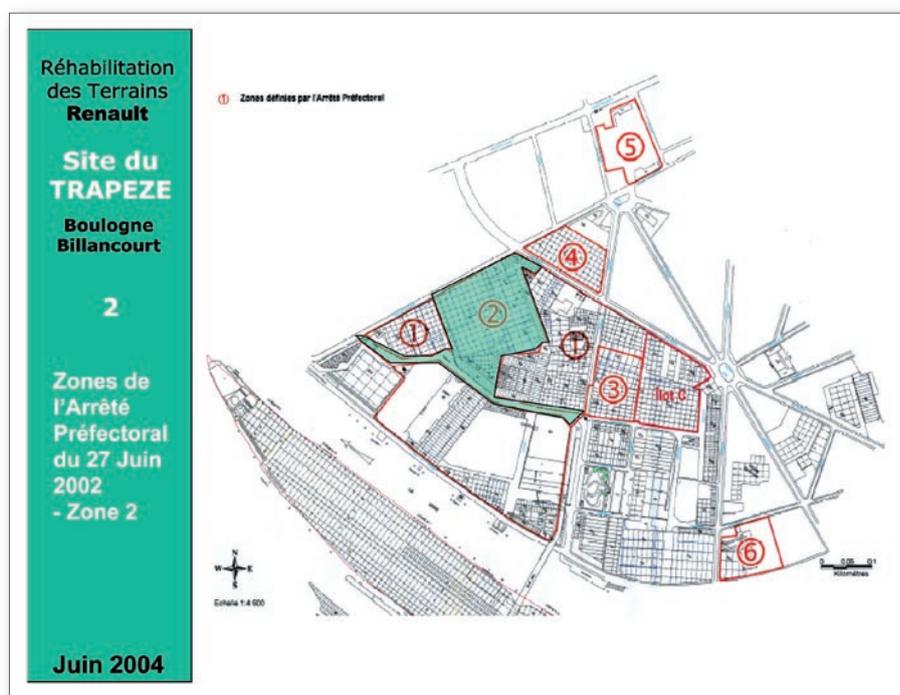
L'intelligence a consisté pour Renault à utiliser ces moments de « creux » pour préparer les moments de « presse ». Exemple : on a anticipé la dépollution et le désamiantage de la pointe aval (Centrale notamment), ce qui a permis, quand les choses se sont décidées, de libérer la zone dévolue à ce qui aurait dû être la Fondation Pinault en quatre mois, ce qui est un temps record. Autre exemple : on a démolit les 220 000 m<sup>2</sup> de planchers de l'Île Seguin en un an, soit 20 000 à 30 000 m<sup>2</sup> par mois. Un rythme étonnant, et cela sans donner l'impression d'un chantier précipité, parce que beaucoup de choses ont été faites dès 1992. Dès le permis de démolir, on a pu ainsi aller très vite.

On le voit donc, au total plus de 10 années très actives de travail et de concertation. Quel travail ?

### > Une enquête historique

D'abord un travail fondamental au sein de Renault, qui a mobilisé nombre d'anciens responsables du site, une véritable enquête historique visant à identifier et localiser précisément toutes les activités passées qui ont pu avoir un impact sur l'environnement.

Les archives historiques de l'entreprise ont constitué une première base de documentation, ce qui a permis de remarquer que Renault conserve un bon souvenir de ce qu'il a fait sur le site. Tous ceux qui, au fil des décennies, ont compris la nécessité de maintenir une mémoire Renault n'y sont sûrement pas étrangers. Mais, bien au-delà de ces archives, les hommes qui furent les derniers acteurs de cette épopée industrielle ont apporté leurs précieux témoignages, quasiment m<sup>2</sup> par m<sup>2</sup> : quelles activités se sont succédé à tel endroit, quels produits y utilisait-on, etc. A cette enquête, les hommes de la maintenance ont apporté une contribution décisive, eux qui, bien sûr, avaient à connaître non seulement telle zone de



production, mais aussi toutes les liaisons entre elles. C'est ainsi que par leurs interviews et leurs témoignages, nombre de nos camarades ont apporté cette première pierre à l'œuvre de dépollution dont nous parlons. Dans cette phase de reconstruction, où il s'agit de positionner sur un plan les zones à risques afin de sonder les sols, il est important de savoir ce que l'on va chercher. Selon qu'il y avait à tel endroit un stockage d'hydrocarbures ou un atelier utilisant du mercure, c'est du pétrole ou

du mercure dont on ira mesurer la présence. Tous les responsables de cette enquête historique, extrêmement importante et décisive, ont rendu hommage à la qualité et à la précision de l'apport des anciens "praticiens" du site.

### > Le désamiantage

En parallèle, une phase de désamiantage s'est déroulée. Relativement simple et classique pour les bâtiments, elle fut plus difficile sur les éléments du process et sur la centrale thermique

où, par exemple, les joints des maçonneries de brique contenant de l'amiante, il a fallu pour les extraire démonter pratiquement brique par brique les huit chaudières.

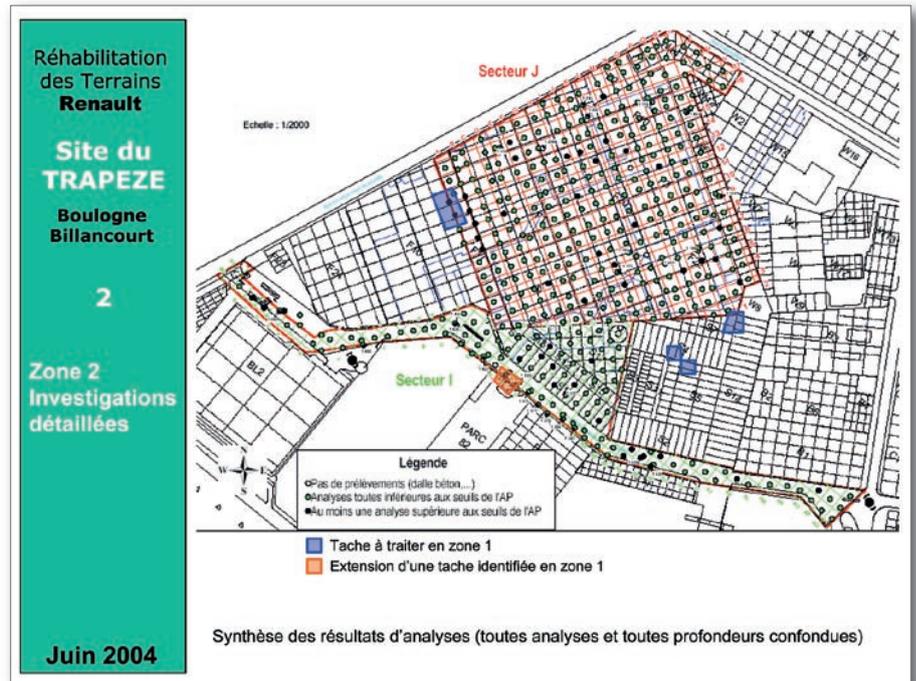
Mais le plus lourd, c'était bien la remise en état des sols.

### > Les deux stratégies

Deux stratégies différentes ont été adoptées pour l'Île Seguin et pour le Trapèze.

**L'Île Seguin.** Au moment de l'arrêté préfectoral de 1995, le permis de démolir n'était pas encore accordé et les schémas d'urbanisme pas encore déterminés. On pouvait donc travailler in situ avec une méthode "douce" qui nécessitait un peu de temps.

L'impact le plus important de l'activité d'une usine de montage sur les sols est constitué par les hydrocarbures. La technique adoptée a été celle du "bio-venting", qui repose sur un constat : il existe dans le sol à l'état naturel des bactéries qui attaquent les carbones. On va tout simplement les inciter à accélérer le processus de biodégradation et à faire leur travail en 2 ou 3 ans. Pour



cela il suffit d'injecter dans le sol de l'oxygène... Toute une surveillance est mise en place par des puits de contrôle, des prélèvements, des analyses en laboratoire pour s'assurer de la biodégradation. Ce processus a fait ses preuves. Il est long, mais doux et relativement peu coûteux.

**Le Trapèze.** Au contraire de l'Île Seguin, il a fallu mettre en place des techniques de dépollution rapide, compte tenu du calendrier de

cession des terrains. Mais les bâtiments, ici, étaient démolis, ce qui a permis d'utiliser les techniques d'excavation. On creuse des trous et on extrait du sol les éléments pollués, dirigés vers des centres de bio-traitement, les terres ainsi assainies servant, par exemple, au recouvrement de décharges à combler. Les terres saines, elles, sont stockées en attente sur place. C'est ainsi qu'on a pu voir le site du Trapèze remué, retourné, avec un ballet incessant de camions et d'engins, et les nombreuses installations des chimistes analysant et contrôlant.

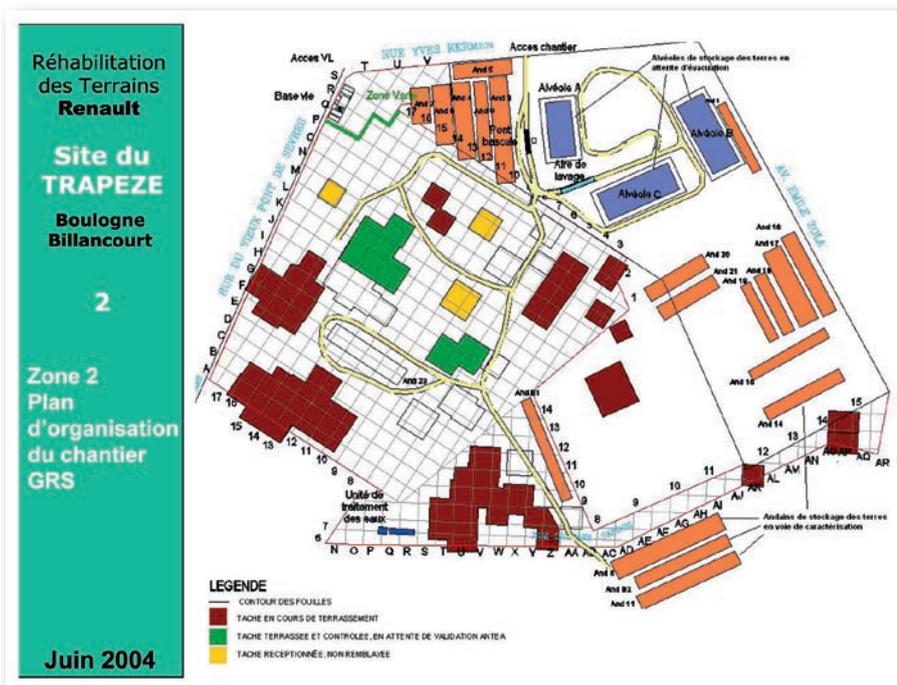
### QUELQUES CHIFFRES

#### > Île Seguin :

- 10 hectares au sol
- 220 000 m<sup>2</sup> de planchers

#### > Trapèze :

- 35 hectares au sol
- 380 000 m<sup>2</sup> de planchers, sur lesquels, il reste, à juin 2005, environ 150 000 m<sup>2</sup> à démolir





Sur le site du Trapèze, un "bio-tertre"

saluée dans le monde du bâtiment et des travaux publics.

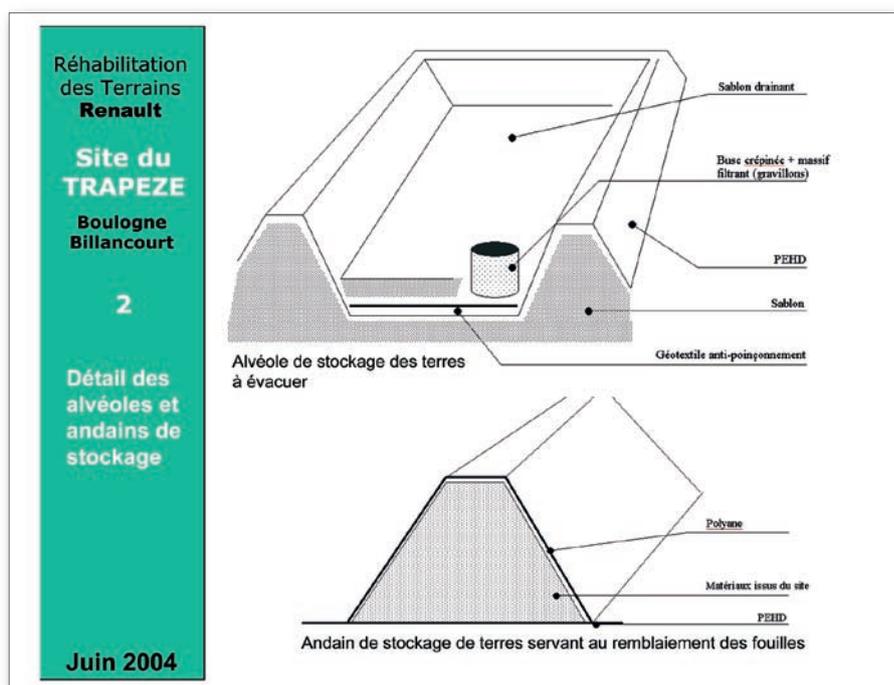
### > Des innovations technologiques nombreuses

Tout le travail sur les terrains de Billancourt, effectué en coopération avec la société ANTEA (émanation du Bureau de Recherche Géologique et Minière), a par ailleurs été l'occasion de réflexions de fond sur des sujets un peu ardues comme les limites de quantification, qui intéressent les spécialistes. Des communications s'appuyant sur l'expérience de Billancourt seront d'ailleurs présentées au prochain grand rassemblement international de ces spécialistes (le congrès CONSOIL). D'autres avancées ont eu lieu. Par exemple, sur la prise en compte des phénomènes de transfert entre la nappe, le sol et les gaz du sol. Ou sur le problème spécifique du chrome, avec un système de traitement des eaux sur des résines échangeuses d'ions pour piéger les atomes de chrome. Ou encore sur la technologie du "bio-tertre", qui consiste à créer des tas de terres impactées par des hydrocarbures, d'y

### > Une grande innovation dans la méthode : la cartographie numérique du site

Pour remplir complètement ses obligations vis-à-vis des futurs acquéreurs de ses terrains, et compte tenu du fait qu'en dehors des quatre scénarios classiques d'utilisation (logements, bureaux, voiries, espaces verts), d'autres évolutions de l'espace pouvaient apparaître, Renault a décidé de créer et de mettre à la disposition des futurs bâtisseurs une véritable cartographie du site du point de vue des réalités du sous-sol. Elle est connue sous le nom sympathique de "plan varicelle". Le territoire est quadrillé en carrés de 10 m x 10 m, chacun faisant l'objet d'un sondage précis. Il en résulte un outil de connaissance fine de toutes les natures de sol existant sur le site, permettant de gérer les futurs terrassements dans des conditions inégalées. Des milliers de sondages, 3 fois plus d'analyses, 24 paramètres par échantillon de terre : une masse énorme d'informations mises en place dans des banques de données. Chaque échantillon étant repéré par GPS, le laboratoire envoie par Internet toutes les données le concernant, y compris sa

localisation précise. On dispose ainsi (l'opération est en cours) d'une cartographie de tout le site pérennisée sur des systèmes informatiques. Un outil unique, une innovation Renault, qui aidera la gestion des chantiers, assurera la traçabilité, et aussi permettra à l'entreprise de conserver en mémoire toutes ces précieuses informations. Il faut savoir en effet que, juridiquement, la responsabilité de Renault n'a aucune limite dans le temps. Cette démarche volontariste, sous le signe de la qualité, de la responsabilité citoyenne et du développement durable est unanimement



placer des drains, d'y injecter de l'air, et de retrouver le même processus que le "bio-venting" utilisé sur les sols de l'île. Autant de techniques développées et mises en place à l'occasion du chantier Renault, un chantier très observé par la profession, sans être expérimental pour autant. Aujourd'hui, sur la dépollution des sols, Renault fait figure incontestée de novateur, sur le double plan de la réflexion sur l'optimisation des Etudes Détaillées des Risques et sur des innovations technologiques.

### > L'image de la mémoire

Ainsi, Renault boucle la boucle sous le signe du développement durable. L'entreprise s'est installée dans la

ville. Elle y a développé des activités. Elle restitue ses terrains, qui redeviendront de nouveaux quartiers, en assumant toutes ses obligations jusqu'au bout.

Elle sait que son nom restera attaché à jamais au site, comme y contribue notre Association. Raison de plus pour se féliciter de ce que le travail accompli ici par la Direction des Affaires Immobilières concoure largement à son image.

*(Cet article a été réalisé grâce aux informations recueillies auprès d'Alain Degraeve, responsable du projet à la Direction des Affaires Immobilières).*

## UN VRAI PROJET

L'opération est gérée par la Direction des Affaires Immobilières comme un vrai projet, avec un chef de projet. Avec, comme tout projet, une maîtrise des coûts-délais et la recherche de la qualité au bon prix, d'où la volonté de prendre des technologies fiables dans le cadre du budget. Ainsi, les "bio-terres" dont on parle dans l'article sont intéressants

économiquement, génèrent des économies, tout en faisant avancer les réflexions sur les méthodes de dépollution des sols.

## BUDGET :

100 millions d'euros, intégrant le démaillage (l'organisation du Trapèze au fur et à mesure des départs et des transferts), le désamiantage, la démolition, la dépollution (les "4 D").



## LE CADRE RÉGLEMENTAIRE ET LA CONCERTATION

- 1 – Au niveau préfectoral : le STIIC (voir page 2). Tous les trois mois, il reçoit un rapport sur le chantier, les travaux, les contrôles. Par exemple : surveillance de la nappe phréatique, analyse de l'air, traçabilité de tout ce qui est évacué, etc.
- 2 – La Commission Locale d'Information et de Suivi, instance créée en 2002 pour l'occasion, dans le cadre d'une concertation très en phase avec les objectifs et la "philosophie" de Renault. Elle regroupe des représentants de la municipalité (majorité et opposition), le Préfet, le STIIC, la DASS, la DDE, 5 associations de l'environnement, Renault. Elle se réunit environ tous les 6 mois et participe à la clarté de l'opération et à la logique des liens avec l'administration et la municipalité.

# « IL N'Y AURA PAS DE FONDATION PINAULT SUR L'ILE SEGUIN »

## **“Ile Seguin : je renonce”**

C'est le titre sous lequel François Pinault explique sa position dans un long article du journal “Le Monde” daté du 10 mai dernier.

Retards administratifs repoussant l'ouverture de la Fondation à des horizons imprécis et de toute évidence trop lointains, incertitudes sur ce que sera son environnement sont les arguments essentiels développés par l'homme d'affaires, qui fait part de son enthousiasme au départ de l'opération et de sa déception d'aujourd'hui.

Ainsi peut-on relever dans le texte de l'article :

*“J'avais conscience de me lancer dans une entreprise difficile mais exaltante”.*

Puis : *“L'hiver dernier, il m'a en effet fallu prendre acte de l'enlisement administratif de l'opération d'aménagement”.*

Et encore : *“Le temps d'un entrepreneur, c'est celui de son existence, de son âge, de son impatience à concrétiser son rêve”.*

Et enfin : *“Je renonce à ce si beau projet avec une immense déception et une grande tristesse, avec d'autant plus de tristesse que beaucoup de talents s'y étaient engagés à ma demande, ceux bien sûr de Tadao Ando et de son équipe, mais aussi ceux des artistes qui ont conçu des œuvres spécifiques pour ce musée, ceux de l'équipe que j'ai réunie autour de ce projet, ceux des entrepreneurs qui ont répondu aux appels d'offre”.*

Le Sénateur Maire, Jean-Pierre Fourcade, répond dans “Le Monde” du lendemain, déçu de ce retrait. Il commente ainsi les arguments de François Pinault :

*“Il s'agissait d'un financement privé, François Pinault a décidé de mettre son argent ailleurs, je ne peux faire aucun commentaire sur ce point ” (...)* *“Il n'a jamais été question d'inaugurer la Fondation en 2005, nous avons toujours parlé de 2007-2008”.*

Ou encore : *“Il y a eu recours déposés par des associations. J'ai fait le nécessaire pour qu'ils soient retirés et j'y suis parvenu. M. Pinault ne*

*m'en a pas su gré ? Bien. Mais je n'aime pas que la ville de Boulogne serve d'alibi”.*

AMETIS n'a pas à prendre parti dans cette affaire. Nous regrettons néanmoins que ce projet ne puisse voir le jour, car il était, sur le plan de l'architecture en particulier, à la hauteur de ce qu'on peut espérer pour notre Ile du 21<sup>e</sup> siècle. En outre, cet abandon ne manquera pas de retarder le développement du programme d'urbanisation de l'Ile Seguin.

Précisons enfin que Renault fait savoir que cette péripétie n'a aucune incidence financière sur le dossier de la vente de ses terrains de Billancourt.

Pour nous, rien de changé sur le plan de notre action. Un peu plus de patience à avoir sans doute, mais nous saurons mettre à profit cette période pour creuser et préciser encore plus nos propositions, et nous associer encore plus étroitement à toutes les concertations où nous aurons notre mot à dire.

Michel AUROY

## **COTISATION 2005 - 2006**

Depuis le début du mois d'avril nous avons procédé au recouvrement de la cotisation 2005-2006. Rappelons que le règlement de la cotisation est la manifestation matérielle de votre appartenance à AMETIS et de votre soutien à ses actions. En contrepartie, nous vous devons informations et animations, en fonction des événements. Nous nous y employons.

## « INFOS DIVERSES »

### > *Le DVD sur la déconstruction de l'Île Seguin*

Certains de nos adhérents ont pu s'étonner du délai écoulé entre leur prise de commande à l'Assemblée Générale et la réception du DVD. Plusieurs explications à cela.

Nous n'avions pas voulu anticiper la duplication "massive" de l'ouvrage tant que nous n'avions pas une idée du succès qu'il pourrait rencontrer. Devant l'afflux de commandes (nous avons dépassé la centaine !), notre responsable images, René Luchon, a dû réaliser plus d'une centaine de copies avec les moyens de sa section vidéo de l'AGR, dont AMETIS est adhérente, ce qui a pris un peu de temps... Et notre trésorier, Daniel Théry, a négocié avec La Poste les moyens de l'expédition, puis est passé aux actes, bloquant un guichet de son bureau local pendant... un certain temps !

Rappelons enfin que ce DVD, qui n'est pas un objet commercial, est réservé à nos adhérents à jour de leur cotisation 2004-2005 pour les anciens, 2005-2006 pour les nouveaux.

Les commandes nouvelles peuvent être prises auprès de notre trésorier :

**Daniel Théry, 7 rue Louise Michel,  
95130 Franconville.**

### > *La SAEM et la Commission des Associations*

L'urbanisation d'une friche de plus de 50 hectares n'est pas une mince affaire et suscite naturellement intérêts et critiques de tous ceux qui sont touchés de près ou de loin par cette longue mutation, que ce soit dans les choix des caractéristiques du projet ou dans sa mise en œuvre.

Soucieux d'informer les très nombreuses Associations concernées, le Sénateur Maire, M. Jean-Pierre Fourcade, a mis en place en 2002 une commission de concertation coprésidée par Mme Pineau, Adjointe au Maire chargée de l'urbanisme et M. Fauroux, ancien Ministre de la Recherche, médiateur neutre.

Cette commission se réunit régulièrement, mais le rythme s'est accéléré depuis la création de la SAEM (Société d'économie mixte en charge de l'urbanisation) en 2003.

Depuis janvier 2005, Mme Pineau et M. Subileau, Directeur de la SAEM, coprésident cette instance au siège de la société, rue Yves Kermen, en face des terrains Renault.

Afin de faciliter le traitement des sujets, assez variés, des sous-commissions spécifiques ont été mises en place. Ainsi existe-t-il la "sous-commission mémoire", qui

s'est réunie le 5 avril puis le 24 mai, et à laquelle participent naturellement AMETIS et ATRIS, entre autres. La SHGR (Société d'Histoire du Groupe Renault) y a été invitée et a participé aux travaux du 24 mai.

C'est là que nous débattons de nos propositions, la ville de Boulogne et la SAEM restant bien entendu responsables des décisions.

### > *Banquet FARGR d'octobre 2005*

Il a lieu cette année à Paris, organisé par l'AGR Ile de France que préside notre ami Alain Moret. Y participer signifie une garantie de se retrouver entre amis autour de tables réservées à cet effet ; la remarque nous en a été faite à de très nombreuses occasions.

Nous nous proposons donc de regrouper les adhérents de l'AGR faisant partie d' AMETIS qui souhaiteraient se retrouver ensemble pour cette grande fête des Renault.

Retenez la date : **22 octobre**. Nous vous tiendrons informés de la suite donnée à cette initiative.



Ametis Infos est une publication de l'association Ametis :  
Association de la Maîtrise, de l'Encadrement et des Techniciens de l'Île Seguin  
Adresse postale : AMETIS - FARGR - 27, rue des Abondances - 92100 Boulogne-Billancourt

Directeur de la publication :  
Michel Auroy

Rédacteur en chef :  
Jean-Claude Buanic