



# AMETIS INFOS

Bulletin numéro 21  
Janvier 2013

*“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
Le renouveau du quartier du Pont-de-Sèvres	p 2
De fer et de feu, souvenirs de la fonderie de Billancourt 1950-1976	p 6
L’effet pavillon	p 8

## ÉDITO

# « Et maintenant... qu’allons-nous faire ? »

Pari tenu, le “Pavillon sur l’île Seguin” a été ouvert au public avant la fin de l’été.

Inauguration réussie le 10 septembre dernier.

Côte à côte, Pierre-Christophe Baguet, Maire de Boulogne-Billancourt, et Mouna Sepehri, Directeur délégué à la Présidence de Renault, ont coupé le ruban, libérant ainsi l’entrée de cet espace de taille modeste mais riche d’une présentation très élaborée de ces 200 ans d’histoire du site, de l’avant Renault à l’urbanisation du futur.

Trois mois ont passé et près de 7000 visiteurs ont déjà décrypté la fresque, écouté les interviews d’acteurs du passé, du présent et du futur et découvert les maquettes des projets en cours.

Qu’il s’agisse des visiteurs individuels, des familles ou des groupes constitués, le

bouche à oreille fonctionne pleinement suscitant intérêt et curiosité.

A nous, les associations –Ametis, Atris et SHGR–, et comme tous ceux qui sont impliqués dans ce beau projet chez Renault, à la SAEM et à la Ville, de faire en sorte que nul ne soit déçu. Témoins, historiens, spécialistes de la médiation, nous devons, tous ensemble, avec application et objectivité, transmettre notre savoir, nos souvenirs, nos passions. Seul l’attachement à Renault doit nous animer et rien d’autre ! Et puis, forts de nos observations et de l’expérience acquise au fil de ce projet abouti, nous devons dès maintenant préparer le lieu de mémoire pérenne de demain sur la base de trois idées simples :

- S’intégrer harmonieusement dans le projet d’aménagement qui sera retenu pour l’île Seguin.

- Rappeler, toujours et encore, la richesse de l’épopée industrielle, économique et sociale du Renault au XX<sup>e</sup> siècle.

- Mettre en avant l’image d’un Renault en mouvement, une entreprise qui continue à vivre et à se développer, tout en relevant sans cesse de nouveaux défis.

Nous nous y emploierons, comme d’habitude, avec patience et pugnacité !

A vous tous, lecteurs fidèles, au nom de l’équipe d’Ametis, je vous présente mes **Vœux d’Excellente Année 2013.**

**Le Président**  
Michel Auroy

## « Le renouveau du quartier du Pont-de-Sèvres »

*Pour ceux qui ont eu la chance de l'observer depuis le toit-terrasse de l'île Seguin, avant que celle-ci ne soit démolie, le quartier du Pont-de-Sèvres semblait posé entre ciel et terre, tel un gigantesque vaisseau spatial issu de l'imagination d'un auteur de science-fiction qui aurait été inspiré à la fois par l'univers de Walt Disney, l'utopie constructiviste soviétique et la cité radieuse de Le Corbusier.*

*Construit entre 1974 et 1978 sur d'anciens terrains Renault – les îlots K et T – bordés par le quai, l'avenue du Général-Leclerc, la rue Yves-Kermen et la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, cet ensemble dense d'immeubles d'habitation et de tours de bureaux a contribué à couper le Trapèze et son bâti industriel vieillissant du reste de la ville de Boulogne-Billancourt.*

*Lorsque Renault eut transféré la quasi-totalité de l'activité du site et que la création du nouveau quartier devint palpable, il apparut évident que celui-ci ne pourrait pas être simplement juxtaposé à l'ancien. Sa rénovation, son embellissement et son ouverture sur la ville s'imposaient d'emblée dans le cadre de la réalisation de la ZAC Île Seguin-Rives de Seine.*



Vue aérienne récente du quartier du Vieux-Pont-de-Sèvres sur laquelle apparaissent "La Montée", la passerelle Constant-Lemaître, la place Georges-Besse et le Mail des Régions de France. © Philippe Guignard.

### Un quartier à l'urbanisme très daté "seventies"

Exemple typique de l'urbanisme sur dalle qui avait le vent en poupe à cette époque, le quartier du Pont-de-Sèvres se caractérise par sa densité. Dès l'origine, le programme rassemblait sur plus de 10 hectares – soit une surface comparable à l'île Seguin ! – neufs tours, dont la plus haute atteint 120 mètres, accueillant 72 000 m<sup>2</sup> de bureaux, 1 200 logements sociaux et 950 en copropriété, avec plus de 10 000 m<sup>2</sup> dédiés aux commerces et aux équipements collectifs. Il avait même été envisagé d'implanter un hôtel, au pied des tours, face à l'île Seguin. Mais alors que le chantier avait démarré, le projet fut abandonné et transformé in extremis en immeuble de standing : "Le Trident". Outre la concentration de la population, le principal défaut du quartier

était d'être fermé sur lui-même. " On y entrait par hasard, on en sortait avec difficulté ! " note avec humour André Moine, le directeur général de la SAEM Val-de-Seine-Aménagement. En effet, un visiteur occasionnel y pénétrant par l'avenue du Général-Leclerc était bien incapable de trouver les autres sorties existantes. Car si les tours jouaient bien leur rôle de signal monumental guidant vers l'entrée dans la capitale, les trois niveaux de parking visibles depuis la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres formaient un rempart d'apparence infranchissable ; l'ensemble étant perçu comme un château fort. Néanmoins, le quartier ne manquait pas de qualités. A commencer par la mixité sociale revendiquée par les architectes concepteurs du projet, Pierre Roux-Dorlut, Pierre Vigneron et

Daniel Badani, comme une rupture avec le phénomène de ségrégation engendré par la construction des grands ensembles dans l'après-guerre. A quoi il faut ajouter la présence de commerces variés et d'équipements divers –école, crèches, bureau de poste, locaux associatifs, espace réservé aux activités sportives–, sans oublier les transports en commun permettant d'aller à Paris en métro ou de se rendre en bus dans la banlieue ouest. Preuve supplémentaire de la qualité de vie perçue par les habitants: le taux de rotation des appartements est inférieur à 3%.

Outre la nécessité de faire sauter ce bouchon qui aurait coupé le nouveau quartier du Trapèze du reste de la ville et d'un accès direct au métro, l'opération de renouvellement urbain intégrée au programme de la ZAC a permis d'envisager l'aménagement de circulations, d'espaces verts et nouveaux commerces. Et le voisinage avec les immeubles flamboyants neufs qui devaient sortir de terre a conduit à mener une réhabilitation générale du bâti, y compris une indispensable remise à niveau des logements en ce qui concerne l'isolation, les sanitaires et les installations électriques. Les résidents, parmi lesquels on compte de nombreux anciens Renault, ont été consultés. Le projet ayant été approuvé, Paris Habitat, le bailleur social, interviendra en 2014 à l'intérieur des deux barres d'HLM de l'Allée du Pont-de-Sèvres et de l'Allée du Forum.

### La rénovation en marche

Les principes de l'opération étant acquis, restait à la mettre en œuvre. Le premier acte concret a consisté à réunir l'ensemble des partenaires concernés : Ville de Boulogne-Billancourt, Département des Hauts-de-Seine, Région Île-de-France, État, Caisse des Dépôts et Paris Habitat afin qu'ils négocient une convention, appelée "convention



1. La Montée, liaison Forum Haut - Esplanade.
2. Le Mail Commercial constitué par le passage Aquitaine rénové, le passage du Vieux-Pont-de-Sèvres élargi et le nouveau passage situé dans le secteur nord-ouest des terrains Renault.
3. La Rue, liaison Forum Bas – rue du Vieux-Pont-de-Sèvres.
4. Le Forum Bas s'ouvre sur la rue Yves-Kermen.
5. La Passerelle, liaison entre le Forum Haut et la place jardin située dans le secteur nord-ouest des terrains Renault.

Plan d'aménagement du quartier du Pont-de-Sèvres (octobre 2008). © Agence Devillers.

ANRU" (Agence Nationale pour la Rénovation Urbaine). Un accord signé en juillet 2008 est le point de départ de la réalisation des différents chantiers. Le schéma d'ensemble avait déjà été préparé et validé par la SAEM. C'est l'œuvre de l'architecte urbaniste Christian Devillers qui, dès le démarrage des projets d'aménagement de la ZAC, a été chargé de réfléchir à la manière de modeler cette zone, limitée mais stratégique, comprenant à la fois le quartier du Pont-de-Sèvres et le triangle formé par la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, le Cours de l'Île-Seguin et le quai, avec à sa pointe l'immeuble de L'Équipe et à sa base le Renault Square Com ; la maîtrise d'œuvre de l'ensemble étant confiée depuis l'été 2011 au cabinet d'architecture Atelier du Pont.

En 2011, une première traversée d'ouest en est a été réalisée. Avec, d'une part, "La Montée", large plan incliné constituant une nouvelle entrée du quartier. Lisible et bien proportionnée, située à proximité d'une bouche de métro, elle permet d'accéder au Forum Haut depuis l'avenue du Général-Leclerc, en passant entre les tours de bureaux et la résidence Aquitaine. A l'opposé, la passerelle Constant-Lemaître enjambe la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres avant de rejoindre la place Georges-Besse, à proximité de la nouvelle Crèche de la Girafe, face au Renault Square Com dont l'avenir demeure incertain. Longue de 125 mètres, cette passerelle réservée aux circulations douces –piétons et vélos– contribue de façon spectaculaire au désenclavement du quartier.



"La Montée" depuis l'avenue du Général-Leclerc. Au 1<sup>er</sup> plan la Résidence Aquitaine et les bureaux du Pont-de-Sèvres, au fond la tour Horizons. © Hervé Abadie.



La passerelle Constant-Lemaître. © Hervé Abadie.

En 2012, c'est au tour du Forum Bas d'être relié à la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres via "La Rue", une ouverture combinant escaliers et cheminements en pente douce ; elle remplace avec bonheur un escalier en colimaçon d'aspect peu engageant. Un accès direct au Forum Bas depuis la rue Yves-Kermen, ainsi que son pendant, un escalier reliant cet axe de circulation à la Place Haute, sont également programmés. "La Rue", désormais appelée Passage des Renault, sera prochainement bordée par de nouveaux locaux associatifs et un Forum sportif entièrement renouvelé. Mais surtout, elle communique avec le Mail des Régions de France, un espace vert créé ex-nihilo où des arbres sont plantés dans des pots géants et où des espaces de jeux sont à la disposition des enfants; mail qui sera prolongé jusqu'au bureau de poste en 2014.



Le Mail des Provinces de France, au fond la Place Haute. © Hervé Abadie.



Le Passage des Renault depuis la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres. © Hervé Abadie.



**Avant ...**

Le passage du Pont-de-Sèvres aujourd'hui. © SAEM Val de Seine-Aménagement / photo SM.

Car, entre-temps, situé dans l'axe du passage Aquitaine, le passage du Pont-de-Sèvres sera élargi, éclairé à travers une verrière créée au niveau du mail. Passage transversal supplémentaire, il accueillera de nouvelles boutiques. Cette extension de la galerie commerciale actuelle continuera à l'extérieur jusqu'au passage Pierre-Béziers situé sur le Trapèze, de l'autre côté de la rue-du-Vieux-Pont-de-Sèvres. Ce sont ainsi 4 000 m<sup>2</sup> de commerces qui vont s'ajouter aux 6 000 m<sup>2</sup> existants. Notons que l'hypermarché Carrefour actuel continuera à jouer un rôle majeur, sa zone de chalandise s'étendant bien au-delà du quartier, notamment jusqu'à Sèvres, Chaville et Meudon.



**... Après**

Esquisse de la future galerie commerciale du Pont-de-Sèvres. © Atelier du Pont.

## Dernières séquences : “Mélodie en sous-sol” et “Lumières sur la ville”

Les titres de ces deux films mythiques permettent d'évoquer le caractère spécifique des phases finales de la rénovation du quartier du Pont-de-Sèvres qui seront achevées en 2014 : la restructuration des 4 000 places de parking et la métamorphose des tours de bureaux.

Le parking du quartier a la particularité d'être d'un seul tenant, géré par une ASL (Association Syndicale Libre) qui réunit tous les propriétaires. La taille de ce parking, qui a été très longtemps un des plus grands d'Europe, rend obligatoire le maintien d'un poste de sécurité et la présence quotidienne de trois agents ; autant d'éléments qui engendrent un niveau de charges élevé. L'objectif est donc de le scinder en plusieurs lots distincts dont la gestion sera assurée séparément par les entités concernées : les copropriétés, Paris Habitat, Renault Retail Group –l'ex succursale–, etc., qui disposeront d'accès et de sorties distinctes. La SAEM se charge d'aménager un parking public de 600 places qui complètera celui du Cours de l'île-Seguin. Il deviendra la propriété de la communauté d'agglomération GPSO (Grand Paris Seine Ouest) qui, après appel d'offres, délèguera sa gestion à un concessionnaire.

Et c'est sur le même schéma qu'ont été entrepris la réfection et l'embellissement des dalles et des circulations qui, espaces privatifs, étaient gérées, elles aussi, dans le cadre de l'ASL. La SAEM les a rachetées et effectue les travaux nécessaires pour les transformer en espaces publics, avant de les rétrocéder à la ville. La dernière phase de ce chantier, le Forum Haut au niveau des tours de bureaux, de la poste et de “La Montée”, démarre début 2013.

Reste un dernier grand chantier, sans doute le plus emblématique : celui des tours. Ce n'est pas la SAEM qui le pilote mais ses promoteurs, BNP Paribas Real Estate et GE Capital Real Estate. Le chantier de désamiantage est terminé et les travaux d'aménagement intérieur et d'habillage des façades commencent. Leur achèvement est prévu fin 2014. C'est Dominique Perrault, l'architecte de la Grande Bibliothèque, également auteur d'Aurelium, immeuble situé à l'angle de la rue Yves-Kermen et du Cours de l'île-Seguin, qui a été chargé de cette refonte générale. Seule la structure des tours hexagonales –une forme architecturale plutôt rare– sera



Avant ... Les tours du Pont-de-Sèvres. © DPA.



... Après “Citylights” (montage photographique). © DPA.

conservée. La construction d'une tour supplémentaire de dix étages permettra d'augmenter la surface des bureaux de 8 000 m<sup>2</sup>, qui passera ainsi de 72 000 à 80 000 m<sup>2</sup>. L'auditorium, les espaces d'accueil et de service seront totalement remodelés, des terrasses paysagères accessibles aux résidents seront aménagées. Et pour renforcer la compétitivité de ce programme sur un marché très concurrentiel, les tours rénovées devront décrocher le label BBC (Bâtiment Basse Consommation) et son équivalent britannique, le BREEAM (Building Research Establishment Assessment Method), niveau Very Good.

Mais l'élément le plus visible sera la transformation des façades. Adieu l'ocre des murs rideaux d'origine ! Place aux cadres en aluminium vernis, aux extrémités saillantes taillées en pointe de diamant ! Et derrière les vitrages seront installés des stores métalliques argentés destinés à multiplier les reflets sous tous les angles. Rebaptisées “Citylights”, les tours auront de quoi attirer l'œil des passants quand, au soleil couchant, la ville brillera de mille feux...

### Clap de fin

La conclusion appartient à Christian Devillers, l'architecte urbaniste qui a conçu ce vaste programme de rénovation urbaine : “C'est désormais un quartier à travers lequel on passe et c'est le lieu où se fait le rapport entre Boulogne et son nouveau quartier des terrains Renault.”<sup>(1)</sup>

Rédaction : Pierre Zigmant



Esquisse du réaménagement de la dalle du Forum Haut. © Atelier du Pont.

(1) Extrait de l'interview de Christian Devillers diffusé dans la fresque du Pavillon sur l'île Seguin.

# « De fer et de feu, souvenirs de la fonderie de Billancourt 1950 - 1976 »

Le 4 septembre 1950, le jour de son anniversaire, diplôme de l'École Nationale Professionnelle de Limoges en poche, un jeune limousin nommé Maurice Daudet pénètre pour la première fois au sein de la fonderie de Billancourt. Celui qui s'était à la fois étonné et réjoui de constater, en arrivant à Paris, que cette date serve à nommer une rue et une station de métro, ne faisait qu'entamer une longue carrière au cours de laquelle il participera à la montée en puissance d'une des plus grandes fonderies industrielles de la région parisienne, avant d'assister à son déclin et à sa fermeture.

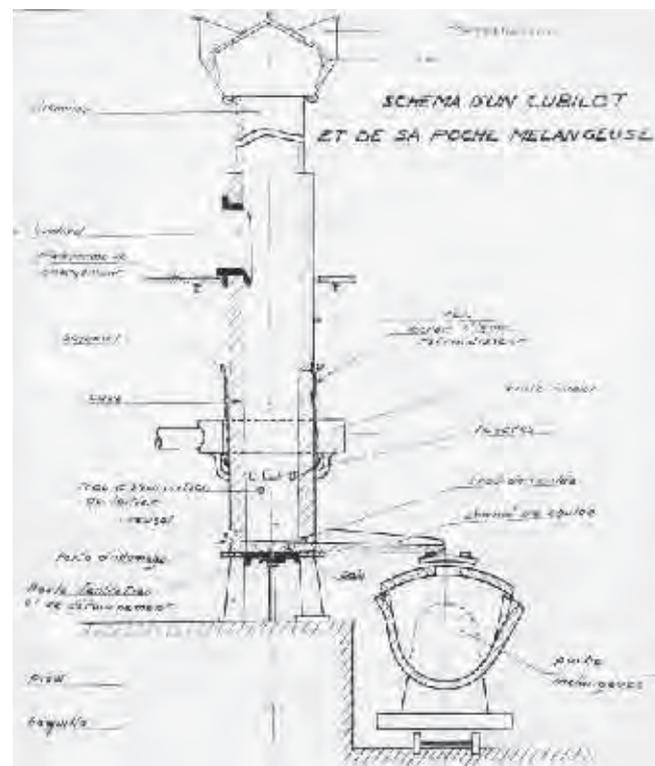
## Chemises, tambours, segments, marbres et chabottes...

Maîtrisée dès l'Age du Bronze –soit environ 1800 ans avant J.-C.–, la fonderie est à l'origine de la métallurgie. Et depuis l'invention de la fonte de fer par les Chinois au 4<sup>e</sup> siècle de notre ère, l'évolution de la technique a donné naissance à une multitude de nuances de fonte que seuls les spécialistes savent distinguer et à des produits très divers aux noms parfois étranges.

C'est ainsi qu'à Billancourt en 1950, on trouvait la fonderie de fonte grise, la plus utilisée dans l'industrie automobile, qui fournissait les carters-cylindres, les collecteurs d'échappement, les tambours de frein, les volants moteur, les carters d'embrayage et de boîtes de vitesses. Et aussi la fonderie d'acier d'où sortaient les arbres à cames, les segments, les sièges de soupapes, ainsi que les pièces des châssis de camion, les chemises, et les vilebrequins, avant traitement thermique. Sans oublier la fonderie d'aluminium pour les culasses, ni celle de fonte malléable pour les carters des ponts des camions. Il y avait aussi des produits dits "hors-standard", tels que des marbres, des bâtis de machines-outils et des chabottes (nom donné au bloc d'acier soutenant l'enclume d'un marteau-pilon) et des outils de presse fabriqués à la demande. C'est cette diversité que découvre le stagiaire qui, au cours des trois années précédant son service militaire, va s'initier au métier de fondeur au sein du département 61, celui de la fonderie de fonte grise. Affecté auprès de l'adjoint du chef de département, il participe aux premiers essais de mise au point de la fonte à graphite sphéroïdal, appelée fonte GS, dont les caractéristiques mécaniques sont supérieures à celles de la fonte

traditionnelle à graphite lamellaire. Une technologie de pointe, mais qui ne débouchera sur une production en série qu'à partir du milieu des années 60. Il est également chargé de mettre au point un système de fermeture mécanique des cubilots, les fours verticaux dans lesquels le mélange constitué de fonte issue des hauts fourneaux, de déchets de tôle, de manganèse, de silicium, de castine -une variété de calcaire utilisée comme fondant- et de coke, l'indispensable combustible, est porté à 1500°. Une expérience qui va permettre au jeune fondeur d'acquérir l'esprit de ce métier qui combine passion du feu et attrait pour la métallurgie.

Coupe d'un cubilot. Dessin d'origine Renault utilisé pour illustrer un cours du CESI dans les années 60.  
© Collection particulière de Maurice Daudet.



## A l'école de la fabrication

Après dix-huit mois passés sous les drapeaux, il réintègre la fonderie de Billancourt comme agent de maîtrise à la fonderie des carters-cylindres. Alors que la 4 CV est en constante progression et que le lancement de la Dauphine est programmé, il devient nécessaire de rénover de fond en comble les installations de moulage et de fusion des carters-cylindres. C'est chose faite en 1957. Une poche mélangeuse est mise en place pour faire tampon entre les nouveaux cubilots en coulée continue et les chaînes de moulage. La technique traditionnelle des noyaux en sable à l'huile laisse la place aux "boîtes chaudes",

mélange de sable et de résine polymère et aux noyaux "silicate-CO<sup>2</sup>" plus précis qui font gagner en productivité et en qualité.

En 1962, changement de décor et promotion comme chef de l'atelier fusion et moulage de la fonderie des pièces mécaniques : principalement les collecteurs d'échappement, les tambours, mais aussi les disques de frein qui équipent la Renault 8. Deux ans plus tard, après avoir échoué par deux fois à l'épreuve d'entrée, il est enfin admis au CESI. C'est à l'époque l'unique école permettant aux candidats issus de la promotion supérieure du travail d'acquérir un diplôme d'ingénieur<sup>(1)</sup>.

Après deux ans de scolarité, retour à l'UFMB (Usine de Fabrication Mécanique de Billancourt) comme responsable des méthodes décentralisées des fonderies. Mais, après les départs de la fonderie d'aluminium sous pression à Cléon en 1958 et de la fonte malléable et de l'acier à Hennebont, à proximité de Lorient, lors de la création de la SBFM (Société Bretonne de Fonderie et de Mécanique) en 1966, le volume de la production a été réduit d'environ 30 %. Il n'y a plus désormais qu'un seul département – le département 60 –, qui regroupe l'ensemble des activités de fonderie avec quatre types de produits : la fonte grise, l'aluminium coulé en coquilles pour les culasses, la fonte GS pour les vilebrequins, et la fonte spéciale des chemises et des arbres à cames. En 1968, nouveau changement, Maurice Daudet quitte l'univers industriel pour rejoindre la direction des prix de revient. Néanmoins, il va pouvoir mettre en valeur l'expertise acquise au fil des années en continuant à s'intéresser de près aux pièces de fonderie mais d'un point de vue bien différent. Une première expérience dans le domaine de la gestion qui sera complétée ultérieurement.

### Une fermeture programmée

En attendant, fin 1969, retour en fabrication au poste d'adjoint au chef du département fonderie. C'est l'époque du passage en deux équipes qui tournent au maximum de leur capacité. Avec 400 à 450 tonnes quotidiennes, la production atteint son plus haut niveau. Et même si, dès 1970, la fonderie de précision a été décentralisée à Saint-Michel-de-Maurienne, ce n'est qu'à partir de 1971 que les prémices de la décroissance commencent à être perceptibles quand la fabrication de la quasi-totalité des pièces mécaniques part à la fonderie de l'usine du Mans.

Toutefois, la demande des méthodes centrales pour expérimenter et mettre au point des techniques nouvelles demeure. C'est ainsi qu'à partir de 1973, la fonderie de Billancourt met en route la coulée d'aluminium à basse pression – 250 à 300 grammes de surpression – pour les culasses qui, au final, ne démarra en grande série qu'à partir de 1982 à la FDP (Fonderie du Poitou) située à Ingrandes, près de Châtellerault. En 1976, la baisse de l'activité s'accroît. Ainsi, la fabrication des chemises par centrifugation est reprise par l'usine de la Française de Mécanique, filiale



Coulée des carters-cylindres du moteur Billancourt en 1951. Dpt 61, fonderie de fonte grise. © Renault Communication DR.



Assemblage des noyaux avant la coulée des carters-cylindres des moteurs de camions de la SAVIEM. Dpt 61, fonderie de fonte grise, 1956. © Renault Communication DR.



Coulée des culasses dans les moules coquilles métalliques en 1969. Dpt 60, fonderie d'aluminium. © Renault Communication DR.



Coulée des segments et des sièges de soupapes en 1950. © Renault Communication DR.



Moules et poche de coulée de la fonderie d'acier en 1958. Au second plan, la gerbe d'étincelles jaillissant du convertisseur. © Renault Communication DR.

commune de Renault et de Peugeot implantée à Douvrin, après celle des vilebrequins qui y avait été installée en 1974.

Le départ des fonderies résulte de la conjugaison de deux facteurs liés à l'implantation de l'usine dans un tissu urbain dense. D'une part, le coût de la logistique : les approvisionnements en sable, fonte et ferrailles, l'expédition des produits finis vers Cléon et l'évacuation des déchets – entre 1 200 et 1 400 tonnes par jour – et, d'autre part, les rejets polluants : odeurs incommodantes et pluies acides à l'origine de la corrosion visible sur les carrosseries des automobiles. Il devenait donc de plus en plus difficile de maintenir une activité industrielle de cette nature dans une zone résidentielle de grand standing à l'ouest de Paris. Il sent bien qu'une époque s'achève et, plutôt que d'avoir à participer à la fermeture de "sa boutique", il prend l'initiative de la quitter.

### Épilogue

De 1976 jusqu'à son départ à la retraite en 1988, il retourne aux prix de revient où, après s'être occupé des prix de revient forges et fonderies, il est bientôt chargé de déterminer les prix de revient estimatifs des moteurs et des boîtes de vitesses. C'est à ce titre qu'il s'intéresse à des pièces qu'il connaît bien, pour en avoir supervisé la fabrication : les carter-cylindres et les culasses qui ne vont pas tarder à être transférées à la FDP. Mais ce n'est pas pour autant un long fleuve tranquille : même avec son expérience de ces produits, il n'était pas aisé de mesurer l'impact du passage d'une usine ancienne à des installations modernes et de machines obsolètes à des technologies *up to date* ; sans compter qu'il ne fallait pas se laisser influencer par l'optimisme excessif des méthodes centrales !

En 1980, c'est la fonderie "hors-standard" qui disparaît. Puis, progressivement, de 1982 à 1984, les dernières fabrications émigrent vers la FDP. Et pour quelques années encore, ne restera plus à Billancourt que la fonderie expérimentale, vestige éphémère d'un univers de fer et de feu où, comme Maurice Daudet, ils furent nombreux à exercer ce métier si rude dont ils étaient si fiers.

Rédaction : Pierre Zigmant

(1) Le CESI a été fondé en 1958 par Renault, SNECMA, Télémécanique, la Compagnie Electro-Mécanique et Chausson : <http://www.cesi.fr/>.



## « L'effet Pavillon »

*Jeudi 18 octobre 2012. Les membres d'AMETIS découvrent le Pavillon sur l'île Seguin, l'édifice multicolore qui abrite l'évocation de l'histoire du site.*

Ils étaient plus d'une centaine, le sourire aux lèvres, certains venus de leur province lointaine. Effet Pavillon ?

La météo avait prévu de la pluie et du vent, la Toussaint avant l'heure. Heureusement, il n'en fut rien. L'air était léger. Effet Pavillon ?

Émotion maîtrisée, mais néanmoins perceptible, de cette bande de copains au moment du retour sur les lieux de leur passé professionnel. Effet Pavillon ?

Jubilation au volant de Twizy, évocation des autos du futur. Et tout en parcourant la piste d'essais, on se remémore les lieux tels qu'ils étaient. Effet Pavillon ?

Réminiscence des bons et des mauvais souvenirs quand certains ont revu les images prises vingt ans auparavant. Comme si c'était hier. Effet Pavillon ?

Et le tout dans la bonne humeur, grâce à une organisation réglée comme du papier à musique et à une logistique parfaitement maîtrisée. Effet Pavillon ?

Pierre Zigmant

© AMETIS / Photos : Jean Billaudot, Étienne Lissillour, Pierre Zed



### *Ils nous ont quittés l'été dernier...*

#### **4 juin 2012, Yves Bresse**

Agent de maîtrise reconnu et respecté, il a fait toute sa carrière en mécanique. Doté d'un sens aigu de l'organisation et de la performance technique, il était très apprécié de ses chefs et collègues de travail. Merci et adieu, Yves.

#### **10 août 2012, André-Michel Fèche**

Entré chez Renault comme mécanicien, il a eu ensuite un parcours complet à la direction des Achats. Très attaché à l'entreprise, il était aussi fidèle à Ametis. Adieu ami.

#### **17 août 2012, Paul Bénac**

"Le petit Bénac" disait-on. Mais il n'était petit que par la taille ! Prêt à défendre ses idées en toutes circonstances, généreux et dévoué pour autrui, il fut aussi un résistant engagé et un vrai sportif de tous les instants. Nous te regrettons, Paul.

#### **27 septembre 2012, Jean-Louis Zimmermann**

La maladie a eu raison de notre montagnard. Toujours de bonne humeur, sourire épanoui, il participait fidèlement à nos réunions et y

apportait chaleur et convivialité. Il était l'un des plus solides représentants de l'usine de mécanique. Tu nous manque "Zim".

#### **22 octobre 2012, Roger Piriou**

Ceux d'entre nous qui fréquentaient Roger appréciaient sa discrétion, sa réserve. Ils savaient que derrière cette attitude, ils trouvaient un vrai professionnel de l'automobile, efficace dans la délicate mission d'acheteur. Tu étais notre doyen apprécié. Adieu Roger.

*A tous les proches de nos amis disparus, nous réitérons l'expression de nos très 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, 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