AMETIS INFOS

Bulletin numéro 22
Juin 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

Roger Vacher raconte l’épopée du sport à Billancourt p 2

Le Centre Renault Z.E. sur l’île Seguin : retour vers le futur de l’automobile p 6

ÉDITO

« Pavillon sur l’île : les visiteurs aiment l’Histoire »

Plus de dix mois déjà se sont écoulés depuis l’inauguration de notre Pavillon, le 10 septembre 2012. Le moment est arrivé de faire un premier bilan quantitatif et qualitatif de sa fréquentation.

Nous pouvions à juste titre être inquiets d’ouvrir un tel lieu à l’entrée de l’hiver sur “ notre ” île Seguin qui, à l’heure actuelle, n’est guère attirante pour le plus grand nombre. Car, malgré quelques aménagements provisoires, la mise en œuvre du programme d’urbanisation est au point mort.

La météo s’en est mêlée, froid, vent, pluie, neige…, nous avons tout eu. Et durablement, puisque ce n’est qu’à partir du mois de juin que nous avons enregistré des températures dites de saison !

Malgré cela, 15 000 visites ont été enregistrées à ce jour, de toutes natures et d’origines très diversifiées. L’opportunité de coupler la découverte de l’histoire du site et des origines de l’entreprise avec un passage par le centre Renault Z.E. situé à proximité immédiate du pavillon a fonctionné au-delà de toute espérance.

Mais quelle que soit la typologie de nos visiteurs – jeunes ou vieux, individuels, familles ou groupes constitués – il est un trait commun qui frappe les accompagnateurs bénévoles que nous sommes : l’intérêt pour la “ chose historique ” dans toutes ses dimensions.

Les questions sont nombreuses et notre vécu, notre parole vivante, apporte des réponses qui complètent utilement le contenu de la fresque.

Nous avons donc atteint notre premier objectif. Mais il convient maintenant de nous livrer à une analyse plus précise, plus technique, de cette phase test du pavillon dont nous connaissons le caractère éphémère.

Il nous faut capitaliser pour nourrir la réflexion qui s’ouvre avec nos correspondants au sein de la direction de Renault sur le futur lieu de mémoire pérenne.

Avec la mise au point d’une organisation plus performante de l’accompagnement des visiteurs par ceux d’entre nous qui ont accepté de se porter volontaires. Dès à présent, je tiens à les en remercier chaleureusement. Nous nous attellerons à cette tâche dès la rentrée.

Bonnes vacances à tous !

Le Président
Michel Auroy

« Roger Vacher raconte l'épopée du sport à Billancourt »

Admis comme apprenti à l'école professionnelle Renault en octobre 1940, Roger Vacher signe sa première licence sportive à la section athlétisme du Club Olympique de Billancourt en janvier 1941. Sous l'impulsion d'un "grand" de 3e année, Valentin De Luca, il commence sa première année de compétition en cross-country, catégorie cadet. Ce bref préambule pour expliquer que, dans sa vie, les aspects professionnels et sportifs ont toujours été étroitement liés : qu'il s'agisse de sa carrière, 1940–1985, qui le conduira jusqu'au poste de Directeur du Centre Industriel de Billancourt, ou de sa passion pour le sport qui l'amènera à rester fidèle de 1941 à 1992 à un seul et même club, le C.O.B.

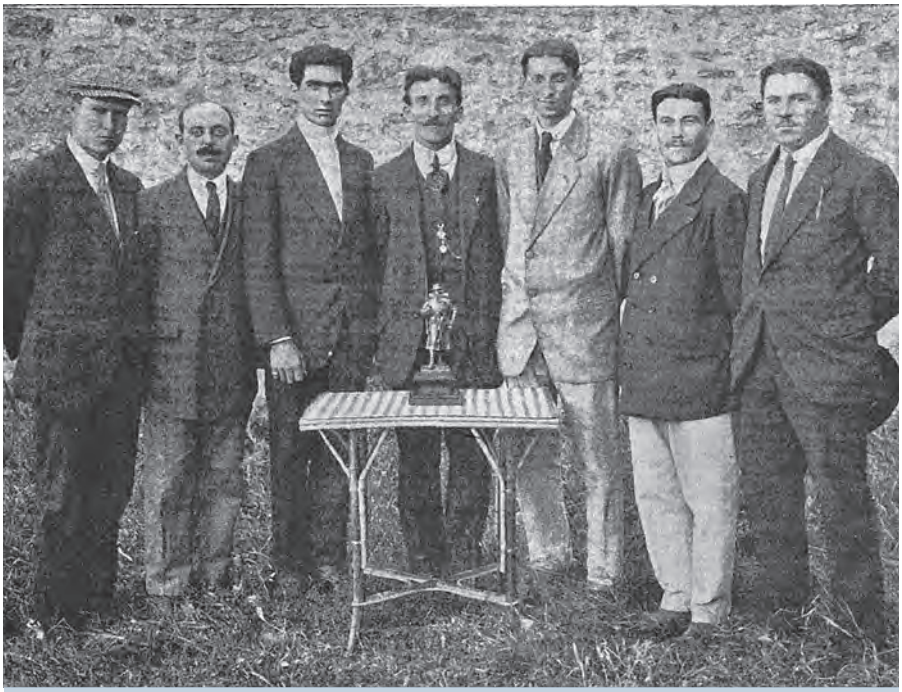
1917–1992 : naissance et évolution du club

C'est au mois de septembre 1917, en pleine guerre, qu'est fondé un club sportif, le C.O.U.R. (Club Olympique des Usines Renault), réservé au personnel de l'entreprise. En juin 1920, sur décision de Louis Renault, le club change d'appellation et devient le Club Olympique de Billancourt (C.O.B.), ouvert également à des membres extérieurs à l'usine.

Un terrain de sport est aménagé sur l'île Seguin afin de pratiquer le football et le rugby, ainsi qu'une piste d'athlétisme. A la fin des années 20, avec le début des travaux de remblaiement de l'île et la construction des premiers bâtiments industriels, les sportifs émigrent dans des installations situées sur l'île voisine, l'île Saint-Germain à Issy-les-Moulineaux. Les principales disciplines pratiquées pendant cette période, qui va durer jusqu'en 1945, seront les mêmes qu'auparavant : athlétisme, aviron, football et rugby.

En 1945, avec l'application de la nouvelle loi créant les comités d'entreprise, le C.O.B., ainsi que l'ensemble des activités socioculturelles, passe sous la tutelle du comité d'établissement de Billancourt. Cette situation va durer jusqu'en 1992, année au cours de laquelle la C.G.T. perd les élections professionnelles et, par conséquent, la direction du comité d'établissement. La nouvelle majorité décide de ne plus financer le C.O.B. qui disparaît au profit de l'E.S.R. (Entente Sportive Renault), tout ceci, dans un contexte d'effectifs en forte décroissance en raison de l'arrêt de la production de l'usine de Billancourt.

Pour être complet, il convient de rappeler qu'en 1958 la direction de l'entreprise avait directement pris en charge la création d'un nouveau club, le B.A.C. (Billancourt Athlétique Club), qui cessera ses activés à la fin des années 80. Mais ceci est une autre histoire…



Coureurs à pied du C.O.B. vainqueurs du challenge de Chatou en 1919.
N.B. : le trophée représente un "poilu".
© DR / photo publiée dans le Bulletin des usines Renault N°28 du 15 septembre 1919

Des performances mémorables

Depuis la création du club, de grandes performances nationales et internationales ont été réalisées dans les disciplines individuelles et collectives dont les plus importantes méritent d'être mentionnées.

>> ATHLÉTISME :

Le trophée le plus prestigieux est sans conteste la médaille d'or du marathon des Jeux olympiques de 1928 à Amsterdam remportée par Ahmed Boughéra El Ouafi, ouvrier tourneur-décolleteur à Billancourt.

Et trois ans plus tard, c'est le titre de champion de France de javelot qui est obtenu en 1931 par Alfred Gassner, ingénieur chimiste au caoutchouc – département 19 –, parti à la retraite dans les années 60. Sans oublier la seconde place conquise par Salem Amrouche au cross des six nations couru en Angleterre en 1939. Ouvrier à l'emboutissage, au département 38, il compta jusqu'en 1945 parmi les tous meilleurs crossmen français de sa génération. Jusqu'au début des années 50, la section athlétisme du C.O.B. se situait au plus haut niveau national en cross-country, notamment avec Ben Brahim, champion du Maroc, qui fut sélectionné en équipe de France pour le cross des six nations 1948. Et, à cette époque, l'auteur de ces lignes, pratiquant assidu dans cette discipline, a eu le plaisir de faire partie des sept membres de l'équipe première. Enfin, il faut se rappeler que la section athlétisme du club a accueilli dans ses rangs, section cadets, pendant deux ans, de 1953 à 1955, celui qui allait devenir un très grand champion : Michel Jazy.

Ahmed Boughéra El Ouafi, médaille d'or du marathon des J.O. d'Amsterdam en 1928, à l'entraînement sur le stade du C.O.B.

© Renault Communication DR

L'équipe de basket-ball du C.O.B. champion de Paris 1959.

Au 2e rang, debout de gauche à droite : 1er Jimmie Singleton, 4e Roger Antoine.

Au 1er rang, accroupis de gauche à droite : 1er Paul Baticle, 2e Guy Decobert, 3e Pierre Woiment, 4e Pierre Rocques.

© Luxembourg-Sports DR

>> BASKET-BALL :

La section fut créée en 1946. Elle progresse très vite et dispute pour la première fois le championnat de France "excellence" en 1951. Elle remporte le titre en 1955, prenant ainsi place parmi les "grands" du basket en division nationale.

En 1958, le club se renforce avec l'arrivée en provenance du P.U.C. (Paris Université Club) de Roger Antoine, capitaine de l'équipe de France, qui avait participé aux Jeux olympiques de 1956 à Melbourne – il sera à nouveau sélectionné en 1960 pour ceux de Rome –. Embauché au laboratoire central de Billancourt, il finira sa carrière à la S.E.R.I. auprès de Jean Myon qui, sensible à sa valeur sportive, avait été à l'origine de son embauche. Outre Roger Antoine, cette équipe est composée de Jimmie Singleton, un basketteur américain de haut niveau qui effectuait son service militaire au S.H.A.P.E. (le grand quartier général de l'OTAN en Europe basé à Saint-Germain-en-Laye), de Paul Baticle, ingénieur à l'U.C.M.B., de Guy Decobert, ingénieur aux méthodes centrales outillage, de Pierre Woiment, technicien à l'entretien et de Pierre Roques, également international qui, à la fin de sa carrière chez Renault,

SUITE PAGE 4

sera nommé en 1988 directeur de l'établissement de Grand-Couronne.

En 1959, le C.O.B. est champion de Paris en battant le Racing en finale et se hisse au niveau de l'élite. Mais à la suite de difficultés d'ordre matériel, principalement l'absence d'une salle, indispensable à ce niveau de la compétition, le C.O.B. ne pourra pas se maintenir en " nationale " et va redescendre en " excellence ".

>> FOOTBALL :

La grande période du football au C.O.B. s'est située dans les années 1935-1945. Le foot était alors bien loin d'être ce qu'il est devenu aujourd'hui.

Mis à part les deux divisions professionnelles, un grand nombre d'équipes locales s'affrontaient dans le cadre des championnats régionaux amateurs.

Celui d'Île de France, dit championnat de Paris, était au niveau le plus élevé. Le C.O.B. a enlevé le titre dans les années 30 et a figuré parmi les meilleurs clubs amateurs jusqu'aux années 40-45.

Avec le C.O.B., les grandes équipes du moment étaient : le Racing Club de Paris, le Red Star, le Stade Français et le C.A. Montreuil.

>> VOLLEY-BALL :

Cette section fut également un des fleurons du club, décrochant le titre de champion de France pendant trois années consécutives : 1954, 1955 et 1956.

Essentiellement composée de membres du personnel de l'entreprise, l'équipe accueille en 1954 deux internationaux en provenance du Racing qui avaient participé au 2e championnat du monde à Moscou en 1952 : René Van Branteghem et Michel Constantin. Le premier est un jeune ingénieur embauché chez Renault depuis 1950. Le second, qui n'a pas encore entamé sa carrière d'acteur, est alors journaliste pigiste à L'Équipe. Né à Billancourt en 1924, il était entré chez Renault pendant la guerre pour y suivre une formation de " jeune ouvrier " mais avait quitté l'entreprise à la Libération pour voler de ses propres ailes.

Championnat du monde de Volley-ball, Moscou 1952 :
L'équipe de France pénétrant sur le stade avant de rencontrer la Tchécoslovaquie, Michel Constantin est en 2e position et René Van Branteghem est le 6e.
© DR

Mais, au-delà des résultats acquis au plus haut niveau que nous venons d'évoquer, il ne faut pas négliger les autres disciplines sportives qui ont permis aux adhérents du C.O.B. de pratiquer le sport de leur choix, en compétition ou comme sport de loisir : tennis, aviron, boxe, lutte, cyclisme et gymnastique, autant de disciplines qui furent très actives. Et satisfaire cette demande de pratique sportive pour le plus grand nombre, n'est-ce pas la vocation première d'un club d'entreprise ?

Il convient néanmoins, d'attribuer une mention spéciale à la section montagne qui réunissait chaque week-end une bande de " varappeurs " passionnés pour des entrainements à l'escalade sur les rochers de la forêt de Fontainebleau. Elle a compté dans ses rangs deux alpinistes de renom dans les années 50 et 60 : Lucien Bernardini et Robert Paragot.

En 1954, accompagnés de cinq copains du C.O.B., ils réussirent une première : l'ascension de la face sud de l'Aconcagua (7 035 m), point culminant de la Cordillère des Andes, situé en Argentine.

L'ouverture de cette voie comportant une paroi verticale de 3 000 mètres était un véritable exploit.

Galerie de portraits

Citons également pour terminer ce tour d'horizon quelques grandes figures du sport qui ont été, soit inscrites dans les effectifs du club, ou qui ont exercé une activité professionnelle au sein de Renault :

Louis Gérardin : jeune dessinateur industriel au bureau d'études, il pratique le vélo et décroche en 1930 la couronne de champion du monde amateur de vitesse sur piste. Dès l'année suivante il quitte Renault, passe professionnel et devient un des meilleurs sprinters mondiaux jusqu'en 1945. Surnommé " Toto " par le public, il est l'un des pistards les plus titrés des six jours de Paris. Victor Cosson : apprenti menuisier à l'usine O de 1930 à 1933, il fait ses débuts sportifs à l'A.C.B.B. et devient lui aussi cycliste professionnel à l'âge de vingt ans. En 1938, à vingt-trois ans, il se révèle au plus haut niveau en terminant à la troisième place du Tour de France, derrière Gino Bartali et Félicien Vervaecke, deux supers champions de la " petite reine ". Il a ensuite gagné de nombreuses courses jusqu'en 1946 avant de raccrocher son vélo et devenir motard de presse.

Roger Rochard : déjà sacré champion de France du 5 000 mètres en 1931 et en 1932, il remporte à vingt ans le titre de champion d'Europe de la distance lors des premiers championnats d'Europe d'athlétisme organisés à Turin en 1934. Il est embauché chez Renault juste avant la guerre mais reste inscrit au C.A.F. (Cercle Athlétique Français). Il était employé au magasin de pièces de rechange (MPR) de Billancourt qui était situé derrière le bâtiment X – aujourd'hui bâtiment Pierre Dreyfus –, à l'emplacement du bâtiment J7. Parti à Flins avec le MPR en 1952, il assuma le rôle d'entraîneur de l'équipe de cross-country de l'U.S.B.S. (Union Sportive de la Basse Seine) qui était l'équipe de l'usine Renault de Flins avec des coureurs de haut niveau, parmi lesquels : Hamoud Ameur – qui gagnera la Corrida de Sao-Paulo en 1962 – et Hamida Addeche, tous deux sélectionnés pour courir le 10 000 mètres aux Jeux Olympiques de 1960 à Rome, Maurice Chiclet, champion de France du 5 000 mètres en 1957 et Julien Soucours. Tous ces talents réunis ont permis à l'équipe de l'U.S.B.S. de faire partie de l'élite du cross-country français.

Enfin, n'oublions pas Jacqueline Dubief, championne du monde de patinage artistique en 1952 qui, chaque été, venait pratiquer le saut et le 110 mètres haies sur le stade du C.O.B. pour préparer sa future saison hivernale.

En conclusion, rendons un hommage appuyé à Jean-Claude Mouezy, ancien de Billancourt, désormais adhérent d'AMETIS. Président de la section tennis du C.O.B. jusqu'à sa liquidation, il a le grand mérite d'avoir maintenu, certes de façon très modeste, l'appellation C.O.B. dans le cadre d'une association boulonnaise dynamique qui organise des randonnées pédestres (pour en savoir plus : http://www.cob92.com/).

Qu'il en soit remercié. **Rédaction : Roger Vacher**

L'auteur au championnat de France de cross-country 1947 à Limoges.

© Collection particulière de Roger Vacher

« Le Centre Renault Z.E.[1] sur l'île Seguin : retour vers le futur de l'automobile »

Vue générale du centre d'essais Renault Z.E. sur l'île Seguin.
© Renault Communication / photo Raphaël Soret

Qui aurait pu imaginer que Renault s'installerait de nouveau dans l'île Seguin dix ans après la fermeture de l'usine ? Certes, l'activité, limitée à la découverte et aux essais de la gamme des véhicules électriques, demeure modeste comparée à celle qui mobilisait autrefois des milliers d'ouvriers et plusieurs centaines de techniciens et d'ingénieurs. Mais une telle présence en un tel lieu ne pouvait demeurer inaperçue. Et c'est Le Parisien qui, dans la torpeur de la mi-août 2012, a annoncé dans son édition 92 l'ouverture prochaine du centre d'essais, avant même qu'elle ait été rendue officielle. L'article titré : " Renault va faire revivre l'île Seguin " a, à notre grande surprise, provoqué un pic de fréquentation sur le site Internet de notre association. 21 000 essais et 50 000 km " zéro émission " plus tard, l'équipe du centre Renault Z.E. affiche sa satisfaction et ne regrette pas d'avoir investi ce site historique pour mettre en valeur une vision innovante de la mobilité et donner à un large public l'occasion de tester l'approche la plus " branchée " qui soit de l'automobile. Et rappelons, que le 18 octobre dernier, une centaine de nos membres ont eu le privilège d'essayer Twizy sur ce circuit.

La possibilité d'une île

C'est en visitant en Israël le centre d'essais de Better Place, quand cette entreprise était partenaire de Renault dans le domaine du véhicule électrique, que Jérôme Stoll, directeur commercial de Renault, a été convaincu qu'il fallait créer un lieu de même nature en France pour accompagner le démarrage de la commercialisation de la gamme des véhicules électriques. La localisation à Boulogne n'avait même pas été évoquée. Mais après plusieurs mois de vaines recherches d'une implantation pratique et facile d'accès dans la région parisienne, la direction commerciale s'est résolue à interroger la direction des affaires immobilières sur l'opportunité offerte par l'île Seguin, alors en attente d'une décision d'aménagement définitive. La connotation " verte " et novatrice du projet, son caractère temporaire et sa capacité à créer une animation sur l'île ont intéressé la SAEM Île Seguin–Val-de-Seine. Au-delà du lien affectif, et même quasi organique, qui lie Renault à Billancourt depuis 125 ans, l'entreprise trouvait là un site apte à accueillir un circuit routier, une zone d'exposition et un bâtiment d'accueil. Et, atout supplémentaire, une fois tracée et bitumée, la piste d'essais pouvait être immédiatement opérationnelle, le Renault Square Com tout

proche devenant une base arrière provisoire permettant d'attendre la fin du chantier. Ce fut chose faite dès janvier 2012. Après une période de montée en puissance, le Mondial de l'Automobile 2012 a permis d'atteindre un premier pic de fréquentation avec plus de 2 500 personnes accueillies en quinze jours. Et depuis la mi-octobre et la fermeture du Renault Square Com, le centre Renault Z.E. est totalement autonome et a trouvé son rythme de croisière.

Un lieu éphémère

D'emblée, ses responsables affichent clairement leur objectif : le centre Renault Z.E. est un outil au service de la direction commerciale. Conçu pour apporter un soutien logistique et technique au lancement des premiers modèles de la gamme des véhicules électriques, il n'a pas vocation à durer. Sa fermeture est d'ores et déjà programmée : ce sera avant la fin de l'année 2014. Au-delà, le réseau -concessionnaires et Renault Retail Group- prendra le relai.

Le cahier des charges était simple mais précis : disposer d'une piste d'essais d'environ 2 km et créer une ambiance sympathique invitant les clients à s'immerger dans l'univers du véhicule électrique et à en comprendre le positionnement et les enjeux dans le cadre d'une mobilité en mutation. Pari réussi. Les visiteurs pénètrent dans une vaste zone d'accueil qu'anime un mur d'images illustrant la gamme électrique et les technologies de recharge ; une zone susceptible d'être transformée en espace de cocktail lors de la réception de certains groupes. Puis, avant de tester les produits, c'est le passage obligatoire par la salle de briefing ou chacun sera initié aux arcanes de la transformation des électrons en force motrice. Il ne reste plus qu'à s'installer à bord, à écouter les derniers conseils et à se lancer sur la piste.

Le choix d'un circuit fermé -une boucle de 1 850 m- s'est imposé afin de ne pas être tributaire des aléas de la circulation et de pouvoir s'arrêter et repartir autant de fois que nécessaire sans scinder les groupes ; mais aussi de montrer la possibilité d'effectuer un redémarrage en côte sans utiliser le frein à main, de tester la maniabilité des véhicules dans les courbes serrées ou d'expérimenter la capacité d'accélération propre à la motorisation électrique. Le tout sans risquer la moindre infraction au code de la route !

Et conformément aux exigences de Renault en matière de design, la touche esthétique n'a pas été négligée. Pour abriter le centre et le rendre visible, l'agence BOMA-architectes a conçu une arche en bois naturel et en toile écrue. Une signature qui, au-delà de la connotation écologique de ces matériaux, rappelle, par sa structure dépliée comme un éventail, le caractère provisoire de l'installation.

Une équipe d'animation à haut potentiel

L'équipe des conseillers chargés d'informer les clients et d'encadrer les essais est constituée de quatre jeunes embauchés dans la filière " creuset ". Issus d'écoles d'ingénieurs et de commerce -avec un niveau Bac+5 ou 6- ils ont d'abord reçu une formation accélérée au véhicule électrique au Technocentre, ainsi qu'aux techniques de vente à la direction commerciale avant de venir passer deux ans au centre Z.E. Une expérience de terrain qui se révélera très utile quand, à la fin de ce cycle, ils intégreront soit la direction du produit, soit celle du marketing dans lesquelles il est prévu qu'ils poursuivent leur carrière. A leur tête, Laurent Ménard, un manager à peine plus âgé que ses subordonnés. Ingénieur titulaire d'un master de marketing, il a été chef de produit Kangoo à la division du véhicule utilitaire avant de rejoindre la direction commerciale France où il a occupé la fonction de zone manager à la direction régionale de Paris. Il a aussi animé à trois reprises des équipes de vente au Mondial de l'Automobile, un indéniable atout pour prendre la responsabilité du centre Z.E.

Une disposition acceptée de plein gré démontre l'état d'esprit dans lequel cette équipe a choisi de travailler : le port d'un uniforme. Bien mieux qu'un simple badge, des vêtements distinctifs et siglés permettent aux conseillers d'être immédiatement identifiés comme des interlocuteurs disponibles. Une relation facile avec les visiteurs est gage de confiance et contribue à améliorer la qualité des échanges.

Toute personne qui se présente à l'accueil peut être rapidement prise en charge pour un essai, si une place est disponible pour la session

Zoe dans le " raidillon du pont Renault " du circuit de l'île Seguin.
© Renault Communication / photo Raphaël Soret

Twizy dans la " chicane du cirque " du circuit de l'île Seguin.
© Renault Communication / photo Raphaël Soret

SUITE PAGE 8

La flotte des véhicules électriques prêts pour les essais. Au fond, l'arche en bois qui signale la présence du centre Renault Z.E. © Renault Communication / photo Raphaël Soret

suivante. Sinon, on lui proposera un rendez-vous à sa convenance. Mais ces visiteurs de proximité sont loin d'être majoritaires. Ce sont en effet les groupes qui constituent le gros de la fréquentation. Et celle-ci se situe, en moyenne, à cinquante personnes par jour.

Ces groupes sont souvent conviés par des concessionnaires qui souhaitent conforter leurs relations avec leurs meilleurs clients. Mais il y a aussi des entreprises qui prennent directement rendez-vous, comme Gemalto dont les bureaux sont situés sur les anciens terrains Renault du Bas-Meudon. Ce sont aussi des groupes de lycéens en Bac Pro ou des élèves d'écoles d'ingénieurs curieux de découvrir les nouvelles technologies mises en œuvre par Renault. Et un nombre important de clients "grands comptes" potentiels sont invités par la direction commerciale France; c'est ainsi que la Police Nationale, La Poste, SFR, Bouygues, la Croix Rouge et la brigade des Sapeurs-Pompiers de Paris sont venus tester la gamme des véhicules électriques sur l'île Seguin. Sans compter des collectivités locales, parfois éloignées, comme Monaco, la ville d'Amiens ou le Conseil Général du Jura, ainsi que des élus et des représentants des administrations centrales à l'initiative de la direction des Affaires publiques.

Néanmoins, l'objectif consiste non pas à finaliser des ventes sur place mais à informer, sensibiliser et rediriger les visiteurs vraiment intéressés vers leur concessionnaire local. Etre raccordé au réseau, c'est bien la moindre des choses quand on utilise l'énergie électrique…

Un bilan positif

Avec plus de 18000 visiteurs accueillis en dix-huit mois, le centre Z.E. a atteint l'objectif qui lui avait été fixé en termes de fréquentation.

[1] Z.E. : abréviation de l'expression anglaise Zero Emission (émissions nulles) qui caractérise les moteurs et les sources d'énergie ne rejetant aucune émission polluante ou susceptible de modifier le climat.

Au-delà de l'aspect quantitatif, la qualité du service rendu, confirmée par les clients, et la reconnaissance de l'expertise commerciale, plébiscitée par le réseau commercial, sont les véritables marqueurs du succès de l'opération.

L'acceptation des qualités intrinsèques du véhicule électrique, même sans acte d'achat immédiat, ainsi que la création d'une hotline destinée à apporter des réponses aux questions posées par le réseau commercial sont les éléments concrets qui permettent à Laurent Ménard de mesurer les progrès accomplis.

Mais n'est-ce pas la Fée Électricité qu'il conviendrait de remercier ?

Rédaction : Pierre Zigmant

CENTRE RENAULT Z.E. MODE D'EMPLOI

HORAIRES D'OUVERTURE

De 9 heures à 18 heures,
du lundi au samedi, sauf jours fériés.

RÉSERVER UN ESSAI

Il existe trois façons de prendre rendez-vous pour effectuer un essai de véhicule électrique au Centre Renault Z.E. :

- Par téléphone, en appelant au : **01 76 87 53 65.**
- Par courrier électronique, en postant votre demande à : **centre.ze@renault.com.**
- En ligne, en vous connectant sur le site : **http://www.renault.fr/essai-gamme-ze/**, puis en cliquant sur le bouton : "réserver un essai au Centre Renault Z.E.".
- **Il y en a même une quatrième...** en vous rendant sur place si vous passez par l'île Seguin pendant les heures d'ouverture.

André Dépond nous a quittés...

Né en 1919, André Dépond a fait toute sa carrière chez Renault. Bon technicien, ce petit bonhomme dynamique, volontiers blagueur, aux yeux pétillants de malice, s'était vite imposé comme agent de maîtrise. La plupart d'entre nous se souvienne de sa dernière mission : chef d'atelier en peinture, un milieu oh combien difficile ! C'était dans les années 70. Récompense méritée, il fut cadre avant de goûter une retraite paisible dans sa maison proche de la forêt de Rambouillet. Nous l'avons accompagné jusqu'à sa dernière demeure, en ce jour pluvieux et triste de la fin février.

Adieu "Dédé".

"Nous renouvelons à toute sa famille l'expression de nos très sincères condoléances."

AMETIS

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