



AMETIS INFOS

Bulletin numéro 23
Décembre 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 café Renault, un pionnier sur le Trapèze	p 2
1958 - 1988 : l’itinéraire passionné d’un mécanicien à Billancourt	p 4

ÉDITO

« 10 ans déjà ! »

Certains penseront que le passage de cette première décennie sonne l’heure du bilan. Mais je n’aime pas ce mot. Si, déjà dans son acception comptable, il incite à se focaliser sur le passif, au sens figuré n’évoque-t-il pas ce regard inquiet dans le rétroviseur susceptible de nous renvoyer en pleine figure l’image de nos erreurs et de nos oublis, plutôt que celle de notre dynamisme et de notre penchant pour l’action. Et notre association se veut avant tout dynamique et active.

Quand nous avons créé Ametis au début de l’année 2004, nous mettions nos forces vives, une centaine d’amis, tous anciens de l’usine de Billancourt, à la disposition de Renault avec une ambition : que l’histoire de notre entreprise et, en particulier, celle de son site fondateur, ne soit pas furtivement enfouie, puis peu à peu oubliée dans le vaste chantier de l’urbanisation de nos terrains.

Nous voulions aussi que cette convivialité partagée entre anciens collègues perdure et que les rencontres que nous envisagions d’organiser soient autant de moments de retrouvailles festives. Ces deux objectifs sont toujours d’actualité et restent inscrits à l’agenda des années à venir.

Nous avons sollicité les dirigeants de Renault et ils nous ont écoutés. Nous leur avons expliqué qu’un sujet comme la conservation de la mémoire et de l’histoire doit demeurer l’affaire de l’entreprise et qu’on ne peut, en aucun cas, l’assimiler à une simple lubie de quelques retraités nostalgiques. Ils nous ont, semble-t-il, entendus, puisqu’ils nous ont accompagnés pour la création et l’animation de l’actuel Pavillon sur l’île Seguin, – non sans avoir, au préalable, mis en place une structure interne dédiée à la valorisation du patrimoine historique et culturel –.

Qu’ils soient remerciés d’avoir répondu si favorablement à nos attentes immédiates. Néanmoins, rien n’est jamais acquis. Et la création d’un espace d’histoire et de mémoire pérenne sur le site de Billancourt va exiger dans un futur très immédiat une attention permanente. L’avenir nous dira si l’actuelle équipe dirigeante mesure bien l’importance de ce dossier – pour l’interne, comme pour l’externe – et si sa nécessaire prise en charge se traduira dans les actes. Au vu des décisions prises jusqu’ici, on peut le penser.

Quant à la convivialité au sein d’Ametis, voilà bien un sujet qui ne préoccupe pas les

animateurs que nous sommes. La présence massive de nos adhérents aux assemblées générales, l’attrait que continuent d’exercer, année après année, les “pots” semestriels organisés à l’AGR et, indéniable indice de cohésion, le recouvrement rapide et régulier de nos cotisations, sont autant de preuves du bon fonctionnement d’une association “loi 1901” comme la nôtre.

Si l’on ajoute à cela l’engagement volontaire d’un certain nombre d’entre nous dans l’accompagnement des groupes de visiteurs du Pavillon, nous pouvons conclure que nous entamerons avec optimisme et conviction notre deuxième décennie.

Notre prochaine A.G., qui se tiendra le samedi 8 février 2014, sera un moment de partage intense pour une Ametis en très grande forme. Nous y fêterons comme il convient notre dixième anniversaire. Nous vous y attendons nombreux.

Mais sans attendre, permettez-moi, au nom de tous les membres du bureau, de vous souhaiter de joyeuses fêtes et de vous adresser, ainsi qu’à vos proches, mes Meilleurs Vœux pour l’année 2014.

Le Président
Michel Auroy

« Le Café Renaud, un pionnier sur le Trapèze »

Le Café Renaud "a-u-d" sur les terrains Renault "a-u-l-t" du Trapèze, c'est bien sûr un jeu sur l'orthographe et la sonorité des noms propres qui rappelle celui inventé et mis en images par Hergé avec les gags à répétition des Dupon-"t" et Dupon-"d". D'ailleurs le patron, Renaud Chantegrelet, dont les traits juvéniles et le regard vif évoquent un peu ceux de Tintin, s'active sans cesse, à l'instar du célèbre globe-trotter. Son restaurant, installé depuis octobre 2009 sur le quai Georges-Gorse, a été le premier commerce qui a ouvert ses portes sur le site des terrains Renault encore en plein chantier. Un pari qui va se révéler gagnant. Avec cent cinquante couverts servis chaque jour, la PME est devenue rentable et est à l'origine de quinze créations d'emplois. Une réussite qui mérite qu'on s'y intéresse en interrogeant son acteur principal.



La nouvelle terrasse couverte du Café Renaud avec vue sur l'île Seguin.
© Ametis / photo PierreZed

Ametis-Infos : Quel est votre parcours ? Comment en êtes-vous arrivé à exercer ce métier ?

Renaud Chantegrelet : Pour moi, c'était un grand rêve car je suis né dans le milieu de la restauration. Mes parents étaient montés d'Auvergne à l'âge de seize ans. Ils ont commencé à travailler, comme serveur et serveuse, puis ils ont gravi, un à un, tous les échelons jusqu'à devenir propriétaires de leur établissement, une brasserie-restaurant sur les Grands Boulevards parisiens.

A treize ans, alors que je courrais en compétition, j'ai eu un grave accident de moto-cross qui a entraîné une paraplégie. Après un séjour d'un an à l'hôpital de Garches, ponctué par des interventions chirurgicales et des périodes de rééducation, j'ai pris un peu de temps pour souffler et me reconstruire. J'ai tenté de reprendre mes études mais ce n'était pas vraiment ma tasse de thé. J'avais hâte de me lancer dans le commerce et la restauration. Mais pour posséder mon propre restaurant, j'avais besoin de me constituer un capital.

C'est alors, qu'en 2000, j'ai eu l'opportunité d'acquérir un débit de tabac-cave à cigares Cour Saint-Émilien à

Bercy Village (Paris 12^e), le centre commercial qui venait d'être installé dans la partie conservée et réhabilitée des chais de l'ancienne halle aux vins de la capitale. A l'ouverture, j'avais dix-huit ans et six mois. Tout juste majeur, j'étais devenu le plus jeune buraliste de France ! J'ai exploité ce commerce pendant sept ans et je peux dire que ce fut une expérience couronnée de succès. Sa situation au cœur du centre commercial, à proximité des terminus de la ligne 14 du Métro, de la zone de bureaux Bercy-Lumière et du plus grand multiplexe cinémas de France, engendrait un trafic important, en semaine comme durant le week-end.

La vente de l'affaire m'a permis d'accumuler suffisamment d'argent pour envisager d'assouvir enfin ma passion en ouvrant mon propre restaurant. J'ai opté d'emblée pour une création. En raison de mon handicap, je n'envisageais pas de reprendre un restaurant existant. Dans la région parisienne, la plupart d'entre eux ont des tables collées-serrées, les toilettes au sous-sol et le bureau à l'étage. Et je ne me voyais pas, cloué à la caisse, en train de commander le personnel... Ce n'était pas du tout mon souhait. Je voulais aménager mon espace afin d'être capable de recevoir mes clients en salle et gérer ma cuisine. En un mot pouvoir être présent partout, à tout moment.

J'ai donc commencé à rechercher un local commercial neuf adapté à mon activité. Or il s'en crée très peu dans Paris intra-muros. En 2009, après deux ans de recherche, j'ai donc décidé de me poser ici parce qu'à mon sens c'était la zone d'Île-de-France avec les perspectives de développement les plus prometteuses.

J'ai fait appel à un architecte-décorateur qui a travaillé sur la base du cahier des charges que j'avais établi. L'idée était, sans en faire un restaurant dédié à l'automobile, de rappeler néanmoins par quelques touches discrètes l'univers de l'usine. D'où les poutres métalliques, les

grands luminaires suspendus et les gaines apparentes qui caractérisent le décor de la salle.

A.-I. : Depuis que vous avez ouvert en 2009, comment a évolué votre environnement ?

R.-C. : Je suis arrivé au milieu d'un chantier. L'immeuble dans lequel le restaurant est installé n'était même pas terminé. J'avais acheté sur plans et j'avais pour seuls voisins les salariés des laboratoires Ipsen installés dans l'immeuble Khapa. Ils furent mes premiers clients, comme ceux du Renault Square Com. Mais ce qui m'a vraiment sauvé la mise, c'est une clientèle à laquelle je ne m'attendais pas : celle des responsables des entreprises du bâtiment. C'est un milieu dans lequel il fait toujours bon vivre et où le business se conclut toujours autour d'une table. On y a conservé l'habitude de commander de bonnes bouteilles et de belles pièces de bœuf ; ce qui entraîne un ticket moyen relativement élevé. J'ai pu ainsi tenir le coup en attendant l'arrivée des nouveaux occupants du quartier.

Aujourd'hui, la fréquentation à l'heure du déjeuner est en croissance constante. La clientèle du soir, moins nombreuse, vient surtout guidée par le bouche à oreille qui se développe autour de la qualité des produits et la chaleur de l'accueil. Dans le secteur de la restauration, la demande est telle que tout le monde peut très bien travailler à midi. Mais la différence se fait le soir.

Je sais que les clients ne peuvent pas – et ne souhaitent pas – aller tous les jours dans le même établissement. Plus il y a de commerces, plus on est nombreux, plus on constitue un pôle d'attraction, plus on travaille. Vive la concurrence ! Il faut que l'offre soit large et qu'il y en ait pour tous les goûts et pour toutes les bourses.

A.-I. : Comment envisagez-vous l'avenir du quartier ?

R.-C. : Aujourd'hui, nous manquons encore de pôles d'attraction culturels permanents, tels que des cinémas, pour créer du trafic et attirer plus de clients en soirée. Il y a bien la fréquentation ponctuelle des résidents du nouveau quartier, des Boulonnais en général et des habitants des communes alentour, mais ce n'est pas suffisant. Le démarrage du chantier de la cité musicale va dans le bon sens et me donne de l'espoir pour les années à venir. J'ai pu constater combien la seule présence des cirques sur l'île Seguin nous a, à chaque fois, amené beaucoup de monde. Et j'attends avec impatience le retour prochain du Cirque du Soleil. Notre futur est lié au développement d'activités dans le quartier, autres que les seules implantations tertiaires.

A.-I. : Néanmoins, quels sont vos points forts ?

R.-C. : Avant tout l'accueil. Je passe ma vie ici. Je connais personnellement 90% des habitués et j'ai su créer des liens avec eux. Ensuite, il y a l'authenticité de la cuisine. La plupart des produits viennent de l'Aubrac, la région d'origine de ma famille, ou de Rungis où je passe une nuit par semaine. A titre d'exemple, nous entrons dans la saison de la coquille Saint-Jacques ; et bien, je m'approvisionne exclusivement auprès d'un petit bateau de pêche du Tréport qui accoste vers deux heures du matin et dont la pêche m'est livrée le jour même. Je le répète, car c'est fondamental : la qualité de l'accueil et celle des produits font la réputation d'un restaurant.

Propos recueillis par Pierre Zigmant

Quand Renaud ne désespère plus Billancourt...

Qu'on ne s'y méprenne pas.

Ametis-Infos n'a nullement l'intention de pérenniser une quelconque rubrique gastronomique. Mieux vaut se référer aux spécialistes dont la compétence est reconnue.

A commencer par Gilles Pudlowsky, critique réputé, qui officie chaque semaine dans *Le Point*. Il a publié sur son blog "Les pieds dans le plat", une chronique aussi élogieuse qu'alléchante qui énumère toutes les vertus du Café Renaud.

A savourer, absolument :

<http://www.gillespudlowski.com>

Café Renaud, 58 quai Georges-Gorse – 92100 Boulogne-Billancourt – tél. : 01 55 20 61 19 – Pour en savoir plus, consultez la carte et préparez votre venue : <http://www.cafe-renaud.fr>



L'ambiance chaleureuse de la salle du Café Renaud © Ametis / photo PierreZed

« 1958 - 1988 : l'itinéraire passionné d'un mécanicien à Billancourt »

Départements 15, 18, 49, 14, et 70..., cette liste ne fait nullement référence au Cantal, au Cher ou au Maine-et-Loire, pas plus qu'au Calvados ou à la Haute-Saône ! Elle évoque plutôt un territoire beaucoup plus restreint, situé au nord du Trapèze, dans un périmètre délimité par la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, la rue Nationale et la rue Gustave-Sandoz, et traversé par les axes de l'avenue Émile-Zola et de la rue Yves-Kermen. Un terrain de jeu où, de 1958 à 1988, Michel Pot a vécu les étapes les plus marquantes de sa carrière, lui qui a eu le privilège d'accumuler les expériences techniques et humaines au fil de ses affectations dans les principaux ateliers de fabrications mécaniques de Billancourt. Trente années de passion ponctuées par des succès, des transferts d'activités et aussi des relations parfois "rugueuses" avec les représentants du personnel.

Premières foulées, premières mises à l'épreuve

Titulaire d'un BEI d'ajusteur, le jeune Michel Pot est embauché comme technicien stagiaire en septembre 1958. Il est affecté pendant un an au département 15 où il est chargé de mesurer la dispersion de la qualité entre les machines d'usinage des composants – pignons et arbres – des boîtes de vitesses de la 4 CV et de la Dauphine. Il est ensuite muté comme agent technique d'atelier au département 18 où sont fabriquées

les boîtes des véhicules utilitaires – camions de 2,5 t et Estafette –, ainsi que les boîtes prototypes commandées par le bureau d'études.

En juillet 1962, à son retour de trente mois de service militaire effectués en Algérie, il passe six mois au CKD à la gare de Sèvres où sont mises en caisses et expédiées les collections de pièces destinées aux usines de montage à l'étranger. Dès

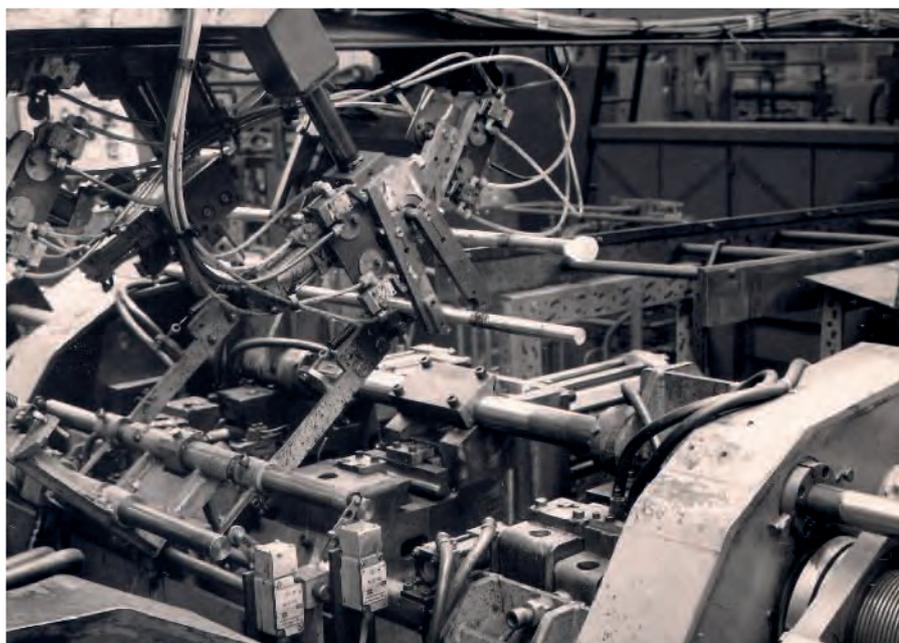
le mois d'août, pendant la période de fermeture, Michel Pot va vivre une expérience peu banale. Laissé seul avec un cariste, il va constituer et expédier cent collections complètes de Renault 8 – le modèle vient d'être lancé – à destination de l'usine belge d'Haren (aujourd'hui plus connue sous son appellation "Vilvoorde"). Mission accomplie mais peut-être avec trop de zèle ; puisqu'au retour des congés, les membres de l'équipe ne retrouvant pas leurs marques lui reprocheront d'avoir trop bien rangé l'atelier !

Ce sont ensuite, à partir de 1963, trois années à circuler dans tous les secteurs de l'U.F.M.B. (Usine de Fabrications Mécaniques de Billancourt) au sein de la section chronométrage et études de postes. Une fonction dans laquelle on apprend à être accueilli plutôt fraîchement par la maîtrise qui, au final, aura la responsabilité d'annoncer aux ouvriers la modification des temps et à se frotter aux délégués du personnel qui, systématiquement, s'opposent à toute augmentation des cadences.

Et un jour, sans crier gare, son patron l'informe que, dès la semaine suivante, il va remplacer un contremaître du département 49 partant à la retraite. L'annonce est brutale



Gare de Sèvres, 1951 : manutention des caisses des collections CKD destinées à l'exportation.
© Renault Communication DR



Département 14, 1970 : "refoulage" à chaud des ancrages des barres de torsion.
© Renault Communication DR

mais conforme au mode de management de l'époque. C'est donc sur la base de l'expérience acquise dans les postes précédents et des appréciations portées par ses chefs successifs que cette mise en place est décidée sans qu'aucune formation préalable n'ait été prévue.

Après avoir été confirmé dans son nouveau poste, Michel Pot va superviser pendant quatre ans des fabrications aussi diversifiées que les leviers de vitesses – pièces plus complexes qu'il n'y paraît –, les pompes à huile et à eau de la Renault 4 et de la Dauphine et les leviers d'ancrage des barres de torsion. Cette première expérience réussie dans un secteur de fabrication va conduire sa hiérarchie à lui confier en 1970 une mission bien plus délicate en le nommant chef d'atelier au département 14.

La barre est mise plus haut

L'atelier des barres de torsion du département 14 était devenu un point noir dans l'usine. Les pannes à répétition de l'installation automatisée mettaient en péril la capacité de l'île Seguin à assurer l'objectif de production des Renault 4 et des Renault 6 – plus de 1 000 véhicules par jour – qui avait été fixé après le passage de l'usine en deux équipes. La mission de Michel Pot était simple : sortir plus de 6 000 barres de torsion par jour. Un défi technique et humain qu'il va réussir à relever en moins d'un an.

La chaîne avait été conçue d'un seul tenant, sans tenir compte des blocages éventuels à différents stades du process d'usinage. Conséquence : une machine en panne et c'était toute la production mise à l'arrêt. Tel Alexandre le Grand face au nœud gordien, Michel Pot va se montrer très pragmatique et trancher dans le vif ; puisqu'il n'est pas possible de fiabiliser l'ensemble de la chaîne, il faut la tronçonner et intercaler des stocks tampons de pièces non finies afin de pouvoir continuer à alimenter l'aval quand l'amont est en panne ; l'atelier tournant en 3x8, plus facile à dire qu'à faire !

Après consultation des contremaîtres concernés, et avec l'assistance du service entretien, toutes les modifications nécessaires incluant les alimentations électriques, les commandes des automatismes et les dispositifs de sécurité ont pu être réalisées rapidement en profitant des week-ends. Pendant toute

cette période, Michel Pot n'hésitait pas à revenir sur le terrain dans la soirée pour s'assurer de la bonne marche de l'atelier. Une attitude qui a suscité dans quelques tracts des allusions déplacées sur son manque d'application à satisfaire à ses obligations familiales. Ces attaques – ce n'étaient pas les premières et ce ne



Département 70, 1981 : usinage d'un prototype de carter-cylindres du moteur FN2 essence.
© Renault Communication DR

seront pas les dernières – l'ont laissé de marbre. A posteriori, il commente avec humour : " des tracts j'en ai eu quelques-uns sur les endosses ! " .

Un an après son arrivée au département 14, la production des barres de torsion ayant retrouvé son rythme de croisière, Michel Pot renoue avec la technique en devenant pendant deux ans et demi chef d'atelier méthodes et outillage au département 70. Il encadre désormais des ouvriers professionnels hautement

qualifiés qui réalisent les outillages destinés à la fabrication de nouvelles pièces telles que les culasses de la Renault 16, les éléments de la boîte de vitesses d'origine Peugeot de la Renault 14 ou les bras de suspension, surnommés " les bêtes à cornes " . C'est durant cette période, le 1^{er} janvier 1972, qu'il est nommé cadre après avoir achevé un cursus en organisation du travail du CNAM commencé dès son retour du service militaire en 1963.

A l'été 1973, il prend du galon en devenant responsable du bureau central du département 70, avant d'accéder en 1976 au poste d'adjoint du chef de ce même département. A ce titre, il supervise le lancement de petites séries de pièces spécifiques, avant leur démarrage en usine. Il se souvient plus particulièrement de l'usinage des distributeurs hydrauliques des boîtes de vitesses automatiques, une des fabrications les plus complexes parmi celles dont il a eu la responsabilité.

Retour en fabrication par temps de crise

En janvier 1978, c'est le retour en fabrication comme adjoint au chef du département 49, douze ans après y être arrivé comme jeune contremaître. Michel Pot a désormais huit cents personnes sous son autorité et, le chef de département ayant également la responsabilité du département 14, il bénéficie d'une certaine autonomie. Les fabrications très diversifiées comprennent aussi bien de la très grande série comme les segments, les pédaliers et les leviers de vitesses que des productions plus limitées comme celles des moteurs sportifs et des boîtes de vitesses échange-standard.

La quantité de segments produite quotidiennement est impressionnante : 50 000, pas moins ! Mais il s'agit d'équiper tous les moteurs de la gamme. Simples d'apparence, semblable à des bracelets, ce sont néanmoins des pièces délicates à fabriquer. La couche de chrome qui les recouvre ne doit présenter aucun défaut. Ils sont donc contrôlés à 100% par des femmes expérimentées. Et les " loupés " sont assez nombreux ; au moindre éclat repéré, direction la benne !

A l'opposé, si seulement deux cents moteurs sortent chaque jour des chaînes du 49, ce ne sont que des versions sportives réservées aux appellations les plus prestigieuses de la populaire Renault 5.



Département 49, 1980 : poste d'assemblage du moteur de la Renault 5 "Maxi" Turbo.
© Renault Communication DR

A commencer par la Renault 5 Turbo – dite aussi “ Maxi Turbo ” –, fabriquée à Dieppe, qui va accumuler un impressionnant palmarès en rallye entre 1981 et 1986. Mais aussi la Renault 5 Alpine Turbo, puis la Renault 5 GT Turbo, produites par l’usine de Flins, qui permettront à des apprentis pilotes de s’affronter sur circuit. C’est l’occasion de rappeler que, de 1983 à 1985, le département 49 a engagé une voiture dans la Coupe Renault 5 GT Turbo. Une opération de motivation dont l’objectif était l’amélioration de la qualité (cf. AMETIS-Infos N°4, février 2006 : “ Quand les mécanos de l’UB faisaient la course ”).

En 1981, les effets de la signature du premier contrat du FNE (Fonds National pour l’Emploi) entre Bernard Hanon, PDG de Renault, et le Premier Ministre Pierre Mauroy, qui a lieu au siège social du Point-du-Jour, sont immédiats : Michel Pot est appelé en urgence pour remplacer l’adjoint au chef du département 14 qui part en préretraite. Mais la fabrication des barres de torsion a été externalisée et le département ne produit plus que le moteur “ Billancourt fonte ” pour la Renault 4. Celui-ci, dont on sait déjà qu’il ne pourra pas satisfaire les futures normes de dépollution, est en sursis. La production va se poursuivre jusqu’aux congés d’été 1986. Pierre Bézier, l’inventeur des machines-transfert, est même invité à venir les voir fonctionner une dernière fois avant qu’elles soient arrêtées, puis démontées.

Michel Pot se souvient de la dernière séance de travail : « j’avais mis de côté les deux derniers moteurs. Par la suite, ils ont disparu. Mais ils n’ont sans doute pas été perdus pour tout le monde ! ». Et alors que tous les opérateurs sont déjà affectés à de nouveaux postes – à l’usine de Choisy, au département 49, ou dans l’île Seguin –, les dernières heures seront rudes quand ils vont comprendre, qu’au retour des vacances, ils n’auront plus accès aux vestiaires du bâtiment U5 qui abritent leurs placards. Ces modestes



Département 14, 1981 : ligne d’assemblage des moteurs “ Billancourt ”.
© Renault Communication DR



Département 14, 1981 : système de manutention automatisé des carter-cylindres surnommé “ la girafe ”. © Renault Communication DR



L'avenue Émile-Zola en 1984 avec les bâtiments du département 14 : V5 à gauche, U5 à droite - au fond : la place Bir-Hakeim.
© Renault Communication DR

armoires métalliques renferment tant d'objets familiers et de souvenirs qui, pour la plupart d'entre eux, sont de véritables trésors, des repères d'ordre affectif, auxquels ils tentent de s'accrocher.

Pour ses derniers dix-huit mois à Billancourt, Michel Pot retourne au département 49. En 1987, il va y vivre un conflit social tendu à l'occasion de la décision du transfert de l'atelier des leviers de vitesses à l'usine de Choisy. Le personnel avait été informé et certains avaient accepté d'être mutés, alors que les autres avaient trouvé des points de chute sur le site de Billancourt.

Mais les délégués du personnel en avaient fait une affaire de principe et étaient déterminés à s'opposer au déménagement des machines et de l'outillage prévu à la mi-mai. Pour éviter tout affrontement, il est décidé que le transfert aura lieu un samedi. Néanmoins, les syndicalistes restés en alerte se mobilisent et cette première tentative se solde par un échec. Mais ce n'est que partie remise. Quelques jours plus tard l'opération sera menée de nuit et se déroulera sans heurt.

Ironie du sort, l'atelier des leviers de vitesses qu'il vient de fermer est celui où, vingt ans auparavant,

Michel Pot avait commencé son parcours d'agent de maîtrise...

Que de chemin parcouru depuis ce jour de septembre 1958, où, jeune agent technique, il entrait dans la vie active. En cette fin d'année 1987, c'est un fabricant aguerri qui, fort de l'expérience accumulée au fil de réussites et d'épreuves si diverses, va quitter l'U.F.M.B. dont les ateliers ferment l'un après l'autre, et rejoindre Cléon pour y poursuivre sa carrière jusqu'à son départ à la retraite en 1998.

Récit : Michel Pot
Rédaction : Pierre Zigmant

Deux amis nous ont quittés :

Pierre Le Bohec, le 19 septembre

Pour nous tous, c'était Pierrot, figure de la maîtrise de l'île Seguin, à la "manut" en particulier. Comme beaucoup, il avait le losange sur le cœur, mais aussi sa Bretagne dont il savait parler avec enthousiasme et où il allait régulièrement se ressourcer. Gardant pour lui ses soucis personnels, il se montrait enjoué, toujours présent pour rendre service.

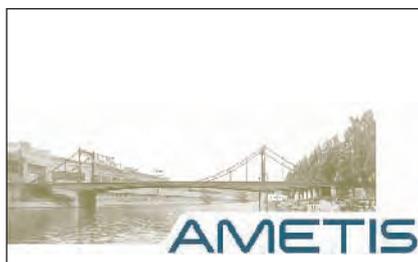
Nous t'aimions bien, Pierrot et ne t'oublierons pas.

Manoel da Camara, le 22 octobre

Manoel était moins connu des adhérents d'Ametis que de ses collègues de Renault Histoire où il s'était investi depuis 1992 et dont il était devenu secrétaire général. Homme cultivé, ingénieur issu de formations prestigieuses – Centrale Paris et Stanford University –, Manoel, discret et efficace, était de ces hommes sur lesquels on pouvait compter. Il était fidèlement présent à toutes les manifestations d'Ametis.

Tu resteras dans nos mémoires, Manoel.

Nous renouvelons aux familles et aux proches de nos amis disparus 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 : Michel Auroy, Jean Billaudot, Marie-Claude Guillet, Guy Monteil, Michel Pot, Daniel Théry, Jean-Michel Thirard, Pierre Zigmant.

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