



AMETIS INFOS

Bulletin numéro 6
novembre 2006

*“ 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. Sldorkiewicz

SOMMAIRE

Éditorial ...	p 1
Le Parc du Trapèze : 7 hectares de verdure et d'eau ...	p 2
Billancourt 2000 : pour l'Histoire ...	p 5
Nouvelles brèves ...	p 8

ÉDITO

« Les chantiers avancent, les projets prennent corps... »

Les travaux du nouveau pont se précisent. Les immeubles du programme de la première tranche ouest du Trapèze vont sortir de terre. On dit que les appartements ont presque tous trouvé preneurs dès l'ouverture du bureau de vente ! Le promeneur du bord de Seine peut de visu faire le constat de cette intense activité.

Dans ce contexte, la décision de retenir le projet de l'entreprise TER pour la réalisation du parc permet de mieux imaginer ce que sera le "Trapèze" de demain. Le bâtiment "X" y sera valorisé, mais il appartient à notre association et à la Direction de Renault, en concertation avec la ville, d'en définir l'usage futur. Nous nous y employons avec la conviction qu'il constitue un haut lieu de la mémoire de Renault et qu'il faut le traiter en conséquence.

Nous présentons dans ce numéro les perspectives de ce futur parc et l'esprit

dans lequel les concepteurs ont conduit leur projet.

Mais nous revenons aussi sur ce qu'aurait pu devenir le "Trapèze" si "Billancourt 2000" était allé à son terme. C'est un morceau de l'histoire de Renault assez peu connu sur lequel nous nous penchons. Sans prendre parti sur la pertinence des choix qui ont été faits à l'époque, relevant légitimement de la Direction Générale de Renault, nous avons recueilli le témoignage des acteurs du projet qui en ont parlé avec passion et, pour certains, avec nostalgie.

Et le programme de l'île ?

Logiquement, le travail du groupe d'experts et les recommandations qu'il a exprimées débouchent maintenant sur des orientations fermes. Ainsi a-t-il été annoncé le 23 octobre en Conseil des Ministres, par le ministre de la culture,

la réalisation d'un "Centre européen de création contemporaine" sur la pointe aval, projet de 100 millions d'euros financé à 50% par l'État.

Dans le processus de décisions, nous remontons maintenant progressivement vers l'amont et vous savez l'importance qu'AMETIS attache au traitement de l'Esplanade. À l'heure où ce numéro sera diffusé, une réunion avec la SAEM aura été consacrée à la traduction physique et financière des idées formulées par les associations travaillant sur la mémoire, travail réalisé par le cabinet "BL Associés" missionné sur ce sujet. Ce sera l'un des sujets de nos prochaines informations.

Bonne lecture et bonnes fêtes de fin d'année à tous.

Le Président,
Michel Auroy

« Le Parc du Trapèze : 7 hectares de verdure et d'eau » »

Au cœur du Trapèze, un parc va voir le jour. Il s'étendra en longueur depuis, approximativement, l'arrière du 57 Métal (à l'Ouest) jusqu'à la Seine à l'emplacement de l'Artillerie (à l'Est), en englobant au passage le bâtiment X et le jardin Louis Renault. Les aménageurs du site viennent de choisir le projet de l'Agence TER, piloté par l'architecte-paysagiste Olivier Philippe.

Les informations qui suivent sont extraites du mémoire de présentation du projet par ses auteurs, que nous remercions.

On verra que le principe est celui d'une "nature amarrée" en bord de Seine, avec deux concepts : celui de la "boire"(1), paysage submersible d'eau, de gravières, d'îles et de marais, et celui de la "darse"(2), dessinée par la boucle de la Seine, issue du passé industriel du site et délimitée par les alignements d'immeubles au Nord et au Sud. Au centre du système, ce que l'Agence appelle la "plaque Renault", avec le pont Daydé, le bâtiment X et son jardin, et le passage de la future ligne de tramway Meudon-Marcel Sembat.



> Implantation générale du Parc

Le parc du Trapèze a pour but de créer un nouvel espace de nature, confortable et inédit. Empreint d'une nouvelle modernité à l'image de la ville, il met en relation la Seine et le futur quartier de Boulogne-Billancourt.

La démarche de sa création s'articule autour de **3 objectifs**.

Installer une nature en ville

Il s'agit de **réinventer le parc paysager du 19^{es}**.

Ce "jardin irrégulier dont les parties sont traitées de façon à produire des effets naturels" est une figure de style où les paysages sont donnés à voir. À ce principe qui favorise l'idée de parcours, il faut combiner d'une part l'apport de la modernité qui est de rendre l'étendue accessible (avec le parc de la Villette, le sol est devenu "consommable" et les jardins donnés à vivre), d'autre part l'émergence d'une conscience écologique.

Aujourd'hui, l'enjeu est d'insuffler à ces paysages la part d'incertitude et de variations liée aux éléments naturels (ici

l'eau), rendant crédible cette **nature amarrée** au cœur de la darse, dans un méandre de la Seine.

Imbriquer la ville et le jardin

Il s'agit de redéfinir la notion de rive, d'en faire une lisière et non une ligne, de constituer ainsi la zone de transition nécessaire entre la ville et cette nature amarrée. Rapprocher la ville du jardin permet au jardin d'investir la ville : mouvement de flux et de reflux.

S'inscrire dans une démarche de développement durable

Le paysage n'est pas un patrimoine figé, mais une entité vivante, mobile et proche, qu'il convient de gérer au quotidien dans la perspective des années à venir. Gestion des eaux pluviales, réduction de l'entretien, choix des matériaux, la démarche de développement durable implique une technicité qui n'est pas sans déterminer une certaine esthétique.

» LA NATURE AMARRÉE : LA "BOIRE" OU LE JARDIN SUBMERSIBLE

La boire offre une géographie fluviale d'îles linéaires et d'eau qui génère des milieux différents. D'aspect complexe, elle s'installe dans la darse suivant un processus "naturel" simple, qui opère une hiérarchie du morcellement lisible :

- au préalable se forme la topographie, support, substrat, condition sine qua non de la nature.
- puis l'eau s'infiltré dans les creux, s'étale pendant les orages et les crues. Permanente ou temporaire elle fertilise la terre.
- ensuite les milieux se fixent selon leur préférence, dans les creux ou sur les îles.

En opposition au jardin Citroën également en accroche sur la Seine (à 3 km en amont), la nature donnée à vivre est ici soumise aux aléas de l'eau. Ce jardin en creux est un espace semi naturel où l'idée de nature épouse celle de projet hydraulique responsable.

En cas d'orage, les eaux de pluie remplissent les noues et la perception des îles s'accroît ; plus il pleut, plus le jardin s'insularise. Lors des crues, l'eau remplit alors la darse et le jardin devient bassin.

La boire constitue un réservoir de nature où différents milieux plus ou moins jardinés coexistent, générant ainsi une grande biodiversité.

Elle offre l'image d'une nature libre aux transitions floues dont l'étendue est perçue dans la continuité Est-Ouest. Unité et diversité des lieux, ce paysage unique gère les usages (jeux d'enfants, détente, éléments dispersés du parcours sportif ...), et les fonctions (bassins d'orage...) grâce à ses inflexions. Si certains milieux revêtent un caractère pérenne, d'autres, de nature réversible du fait de leur inondabilité récurrente, redéfinissent régulièrement la configuration du jardin : nature changeante qui subit des transformations continues liées aux

variations des niveaux d'eau, dualité entre nature domestiquée et nature sauvage.

Ancrés à la rive, les jardins d'entrée revêtent un caractère particulier. Mi-îles mi-pontons, ils affirment la direction est/ouest, celle de la nature induite par le fleuve. Aucun chemin tracé dans la boire mais des îles-jardins dévolues à la promenade. En pointillé à l'intérieur, les liaisons entre les îles se font par de petits pontons bois. Les arbres sont implantés indépendamment des milieux. Ils colonisent également la plaque Renault.

» LA NATURE AMARRÉE : LA DARSE OU LES RIVES URBAINES

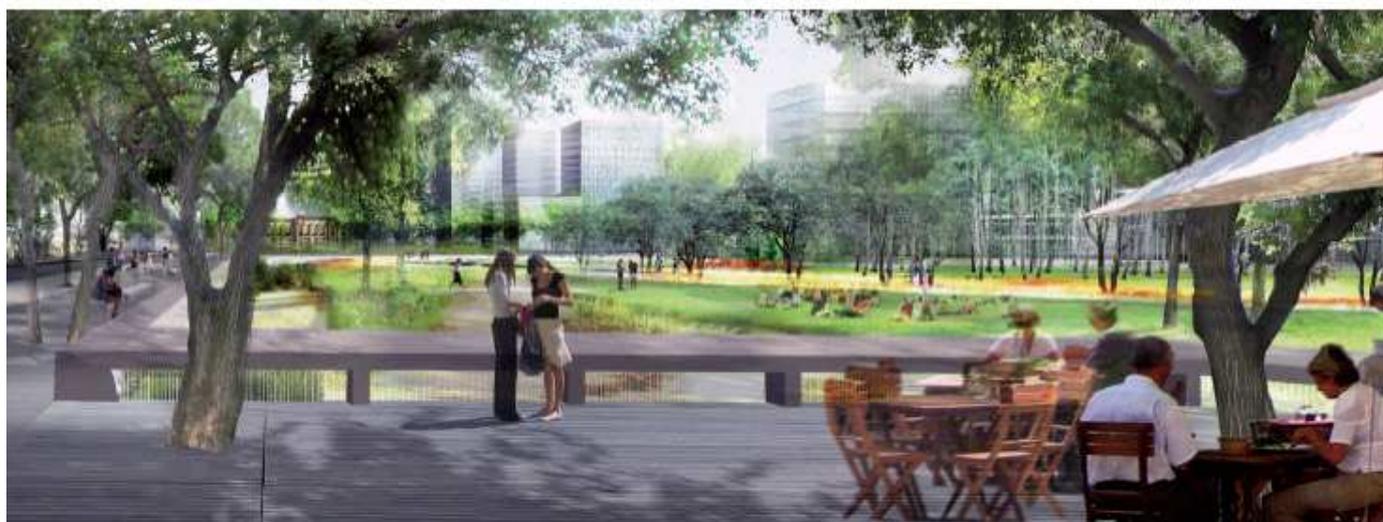
Les fronts bâtis des flots nord et sud, hauts et discontinus, forment le cadrage physique et visuel de la darse. La perspective est/ouest est dominante malgré le bâtiment X en son cœur. Le parc du Trapèze se caractérise par ses connexions avec les espaces limitrophes.

La plaque Renault elle-même se pose sur la boire sans pour autant couper la perception de l'étendue.

Afin d'animer de façon homogène le parc, **des programmes actifs et passifs sont distribués sur toute la surface** et non concentrés en un lieu unique. Les programmes actifs sont matérialisés par les installations telles que les aires de jeux pour les enfants et les plates-formes de street-basket et de skate-park. Les programmes passifs quant à eux, alternent des surfaces de détente où se mêlent des espaces de restauration, de repos... Ici, c'est le confort qui est privilégié.

Des rives en balcon

Les rives de la darse prolongent l'espace public de la ville par des **decks en bois, bords qui rendent visibles et accessibles les jardins depuis la ville**. Elles forment un lieu de promenade privilégié en balcon périphérique, à 1,40 m/1.60 m au dessus de la boire.



> Regardez bien à gauche, vous retrouverez le bâtiment X...

Le garde-corps forme une assise haute (70 cm) au bord du deck et se retourne en clôture (2,10 m/2,30 m) dans les noues.

Les rives restent ainsi accessibles à tout moment. La boire, fermée le soir, devient alors un tapis mouvant offert à la vue.

» LA NATURE AMARRÉE : LA "PLAQUE RENAULT"

Au centre du parc, transversale, la plaque Renault est un lien urbain fort entre la ville, le fleuve et bien sûr l'île Seguin, pendant et miroir du site du Trapèze. Généreuse, elle élargit son passage sous la RD1 vers la Seine, et se prolonge en un jardin flottant amarré à la berge, écho au jardin Louis Renault.

La RD1, surélevée à 4 m au-dessus du sol, se glisse dans l'épaisseur des feuillages des arbres et n'est donc plus une coupure à hauteur d'œil. Le lien parc du Trapèze/berges de Seine est ainsi renforcé.

Transversale mais également fonctionnelle et ludique, la plaque intègre les voies du tramway, les pistes et stationnements pour cycles, les locaux techniques du parc et les jeux urbains des adolescents.

La plaque permet de fédérer en un système unique les éléments patrimoniaux (bâtiment X, jardin Renault, pont Daydé).

En en gardant la figure originelle, elle intègre au cœur du parc le jardin Louis Renault par un travail subtil de plantations (fleurissement) et d'élargissement des limites qui intègre ainsi les clôtures existantes dans un creux jardiné.

Comme une mémoire revisitée de l'industrie automobile, la plaque Renault symbolise le passage de la nature à la culture, du minerai brut au métal le plus fini. Cette histoire s'inscrit dans le sol minéral (béton) incrusté de métal. Des éclats de carrosserie forment comme des paillettes de mica en plan ou en relief (déclinés en mobilier) : hommage au travail industriel par le choix de la matière et des formes, mais aussi à la mémoire collective par la référence aux couleurs Renault.

» LA NATURE AMARRÉE – DESCRIPTION DU PROJET DE PARC

Cette double appartenance de la **nature amarrée** à la ville et à la Seine amène des réponses environnementales qui s'inscrivent dans la charte du développement durable.

Le parc du Trapèze a été imaginé comme la trace d'un bras mort, dans lequel deux types de lieux se dessinent selon leur usage et leur fréquentation : **des lieux naturels et des lieux jardinés.**

Les premiers s'installent pour l'essentiel dans les dépressions du site, susceptibles d'être régulièrement et temporairement inondées. Ce sont des lieux volontairement protégés des promeneurs dont l'accès est difficile en raison de la présence d'un dénivelé ou de l'eau. Ce sont donc des havres de paix propices à l'installation de milieux naturels végétal et animal, traversés ou vus depuis les rives de la darse.

Il s'agit des noues sableuses, de la roselière, du marais, de la tourbière, des sous-bois humides et frais.

Les seconds, sur les îles, sont destinés à accueillir les promeneurs pour différentes activités (accueil, jeux divers, lecture, repos, pique-nique ...). En raison d'une fréquentation intensive, d'une multiplicité des usages (circulation, stationnement, jeux), la végétation de ces lieux est organisée sous forme de massifs aux contours nettement délimités, mais aux formes plus ou moins architecturés selon le jardin traversé.

Il s'agit des jardins d'entrée au parc (ancrés à la rive : jardin d'eau, jardin humide, jardin frais, jardin de la pampa avec ses graminées géantes) et des île-jardins (jardins de promenade au cœur de la darse : jardin des cerisiers à grappes, jardin des bouleaux, jardin des sumacs, jardin des fougères), mais aussi de la gravière.

Une surface importante des programmes actifs et passifs (aire de jeux des petits, terrasse bar, terrasse pétanque, terrasse panoramique, pelouses) est installée pour l'essentiel dans la partie Nord du parc, la plus ensoleillée. Ce critère d'ensoleillement a orienté le choix d'une palette végétale **vers des milieux "secs" dans la partie nord et vers des milieux humides à frais dans la partie sud** en raison de la présence d'une ombre portée des bâtiments environnants, créant déjà une ambiance fraîche et ombragée.

L'une des volontés du projet est de laisser également une place importante aux pelouses afin d'offrir des lieux aux activités polyvalentes, où les visiteurs puissent circuler et évoluer librement en dehors des tracés balisés (s'allonger, s'asseoir, pique-niquer, lire, courir, jouer au ballon, jouer au cerf volant, jouer au badminton ...).

Ces pelouses à vivre (3) sont très peu encombrées, très peu fractionnées afin de conserver la polyvalence des lieux et d'éviter



la sectorisation des activités ayant pour effet de différencier des zones d'utilisation intensive. La pelouse est ici considérée comme un équipement.

» MOBILIER, OUVRAGES, MATÉRIAUX

Le projet définit deux gammes de mobilier.

Sur la plaque Renault, les éléments du mobilier sont des "paillettes de mica - éclats de carrosserie" mis en relief pour former chaises longues, tables de pique-nique, parkings à vélos, etc.

Sur la darse et dans la boire, un mobilier bois très sobre, décline l'esprit des decks et pontons : série de chaises hautes pour les vues lointaines, à hauteur d'assise habituelle, ou basses tels des pliants de plage pour les gravières et les noues sableuses, bancs, chaises longues pour la terrasse panoramique sur Seine.

» UNE GESTION ÉCOLOGIQUE URBAINE COMME PROCESSUS D'ENTRETIEN DU PARC

Le choix des différents milieux s'est opéré de façon à **mettre en œuvre une gestion écologique urbaine**, qui consiste en une différenciation des modes de gestion de façon à trouver l'équilibre entre deux tendances actuelles : le jardin "peigné" et le jardin naturel, et à réduire les dépenses en matière d'entretien.

Cette gestion tient compte de l'échelle de l'aménagement et de la fréquentation, afin d'assurer l'efficacité dans l'usage.

La mise en œuvre de ce concept procède de deux types d'intervention :

- l'une **lors de la conception**, consiste à **introduire des espèces végétales en grande majorité indigènes**, car elles sont le plus aptes à s'inclure dans des groupements de végétaux spontanés et à favoriser la vie animale sauvage ;

- l'autre **par une orientation des processus d'entretien**, consiste à **assurer la pérennité des écosystèmes**, qui se caractérise par la permanence des différentes strates : arborée, arbustive, herbacée ...

Les pratiques de gestion différenciée dans le parc du Trapèze suivront les axes suivants :

- **favoriser la biodiversité** en maintenant le maximum d'habitats (c'est-à-dire en limitant l'expansion des plantes les plus dynamiques au profit des plus fragiles) et en respectant le cycle des végétaux et de la faune ;
- **préserver la ressource en eau** par la récupération et le maintien des eaux de pluie sur le site (création d'un marais avec un point bas en eau toute l'année, associé à deux autres espaces destinés à accueillir des milieux humides à frais) ;
- **réduire les arrosages** par la mise en place d'un mulch naturel, qui limite également la présence des plantes indésirables (diminution des coûts de désherbage manuel et/ou chimique) ;
- **recycler les déchets verts** : compostage des tontes de gazon, des feuilles mortes, des branches broyées ... et épandage de cette matière organique dans les lieux nécessitant des apports (par exemple pelouses régulièrement tondues) ;
- **limiter l'utilisation de pesticides** en favorisant la lutte intégrée, privilégier les engrais organiques plutôt que les engrais chimiques.

(1) Les boires sont d'anciens bras secondaires de la Loire, qui sont des zones à forte valeur écologique et qui jouent un rôle hydraulique lors des crues

(2) Une darse est un bassin abrité dans un port

(3) Des "pelouses à vivre", tiens, tiens... (NDLR)



« Billancourt 2000 : pour l'Histoire »

Début 1979 : Aimé Jardon, Directeur des Fabrications, et Jean-François Virenque, Directeur des Services Centraux, décident de mettre à l'étude des hypothèses de rationalisation et de réutilisation des surfaces de la rive droite de Billancourt, soit environ 300 000 m², dans le cadre de l'abandon prévisible à terme des activités de fabrication sur le site. Déjà, en 1973, puis en 1977, des réflexions avaient été lancées par la Direction Générale.

23 janvier 1980 : Bernard Hanon, arrête et définit dans une note les procédures pour le projet "modernisation de Billancourt", qui prendra bientôt le nom de Billancourt 2000.

23 décembre 1980 : Renault et l'architecte Claude Vasconi signent un contrat pour "l'exécution de la mission d'architecte en chef de l'aménagement de la zone Billancourt 2000".

1984 : le premier bâtiment de Billancourt 2000, le 57 Métal de la DODM, est inauguré.

1985 : Georges Besse succède à Bernard Hanon et stoppe la suite de la réalisation du projet.

AMETIS Infos vous présente quelques témoignages et quelques documents sur cette phase capitale de l'histoire de Billancourt, qui, rappelons-le, n'a jamais concerné l'île Seguin, dont le devenir était dissocié.

Ces éléments épars ne sont ici que pour fournir de la matière à l'histoire. Ils appellent témoignages complémentaires et réactions.

Alain GRANDJEAN

Alors spécialiste des stratégies immobilières à la SERI – Renault Engineering, c'est à lui qu'A. Jardon et JF. Virenque font appel dès le départ.

"Cela correspondait tout à fait à mon savoir-faire, c'était une opération de grande envergure, avec la volonté d'utiliser au mieux les surfaces et le patrimoine existants.

Je venais d'ailleurs de terminer un grand chantier de regroupement des unités d'armement à Bourges occupant une surface de 150 000 m².

J'ai donc accepté, sans aucune hésitation, de prendre en charge cette étude de stratégie en opérations immobilières.

Moins d'un mois après la prise en charge de l'étude, une première présentation est faite en présence de MM Jardon et Virenque, ainsi que de tous les Directeurs des Méthodes. Puis des rencontres de travail ont lieu avec chacun des Directeurs.

Mais la stratégie que je proposais allait bien au-delà du regroupement des seules Méthodes, le projet avait pour ambition de regrouper l'ensemble des directions Études/Méthodes.

En octobre 1979, je présente donc un livre blanc (tenu très confidentiel), sur

le projet global de regroupement qui fait apparaître une surface nécessaire de 350 000 m². Cela ne tient plus sur les seules surfaces de la rive droite !

J'ai donc proposé une extension de 115 000 m² sur l'île Seguin.

Dans le même temps, j'en ai fait une présentation en CDR en présence du PDG d'alors, M. Vernier-Palliez.

M. Jardon, considérant ce livre blanc "explosif", fait ajourner le projet. J'avais en effet écrit : "...pour compenser le désengagement industriel...". Et Jardon avait à juste titre dit que cela ne devait pas être mentionné explicitement, tant c'était porteur de réactions. Dès cet instant le projet sera l'objet des plus grandes précautions sur le plan de la confidentialité.

Il n'est donc plus question de regroupement global Études/Méthodes.

Ce tournant marque le début de la création de l'ère Billancourt 2000, avec l'objectif d'en faire un site dévolu au Tertiaire, et aux Méthodes des secteurs de la Carrosserie et de la Mécanique.

Vernier-Palliez donne son aval, et en 1980/1981 débutent les premiers travaux avec la construction du Département 57 Métal.

Sous l'ère de Bernard Hanon, il est décidé que tous les nouveaux bâtiments doivent

faire l'objet d'une étude architecturale poussée et de grande envergure. C'est à l'architecte Claude Vasconi qu'il revient de réaliser la future œuvre.

Entre autres raisons, le 57 Métal, très mal implanté au cœur du Trapèze, va donc voir son nouveau site installé en bord de Seine, en position excentrée du Trapèze, mais très visible de l'extérieur."

Roger VACHER

Directeur du Centre Industriel de Billancourt

"Nous en avons fait une première présentation en CE, dès 1980, à la succursale de Boulogne.

Ce projet avait fière allure, j'y croyais beaucoup. On pouvait expliquer qu'il était normal de voir se régionaliser les fabrications mais que Renault restait sur Billancourt avec une conservation de l'emploi et ce dans le cadre d'un projet d'envergure.

Ensuite, une autre présentation en a été faite au Petit Palais, en 1984, lors du lancement de l'Espace. C'est donc en 1984 qu'a eu lieu l'inauguration du 57 Métal.

Pour l'anecdote, nous avons mis à disposition de M. Grandjean, dès les premières réflexions portant sur le projet, une petite villa louée dans la plus grande discrétion à Meudon, baptisée "Clandé" pour clandestin !

Il est clair que pendant toute la phase d'étude et avant présentation au CE il fallait rester discret (voir réaction de Jardon).

L'œuvre, d'une grande originalité, avait même été envisagée par Georges Craven pour en faire le cadre d'une Nuit des Césars.

Si l'œuvre fut un véritable ouvrage d'art, elle posa néanmoins quelques difficultés (problèmes de luminosité, et surtout de fuite d'eau au niveau de la toiture).

Cela n'échappa pas à Georges Besse, alors PDG, qui le constata par lui-même lors d'une visite sur les lieux, ce qui a généré par la suite des rapports difficiles entre le PDG et l'architecte Claude Vasconi.

Fin 1979, Bernard Hanon donne la définition des grandes lignes du Projet qui fait l'objet de la note officielle du 23 janvier 1980.

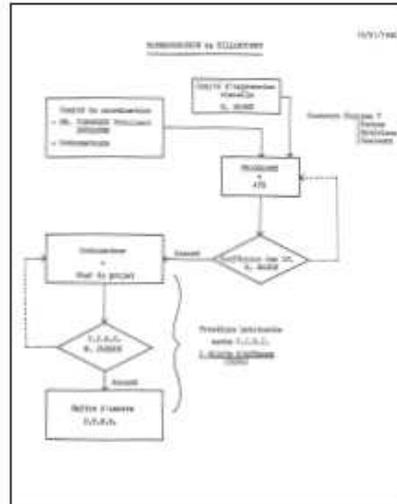
Jean-François Virenque, qui fait partie du Comité de Coordination, établit le programme pour une consultation des architectes. Les réunions de travail, qui se faisaient dans la plus grande discrétion, avaient toujours lieu au fameux "Clandé". On y retrouvait principalement A. Grandjean, les architectes Journé et Chabre de la SERI, J. Berenguer et de temps en temps François Barré, conseiller de B. Hanon.

Jean BERENGUER

L'invention du Trapèze ...

"La difficulté pour nous était de trouver des surfaces, en fonction des évolutions et des désengagements d'activités ; cela devenait un véritable jeu de taquin. Et puis, nous avions un problème de communication entre nous, les gens de la SERI ne maîtrisaient pas toujours les sites et ateliers de Billancourt et a fortiori, les architectes encore moins.

Une idée m'est venue, en m'arrêtant sur les plans de Renault : les surfaces allouées à Billancourt 2000 se trouvaient insérées dans une forme géométrique proche d'un trapèze. Le "TRAPÈZE" était né, nous étions début 1980".



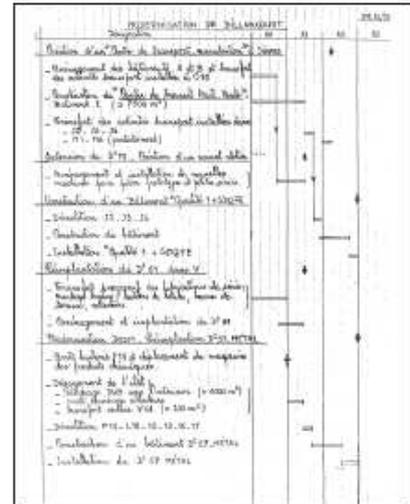
> Organigramme du projet de modernisation de Billancourt

André DUFRESNE

"Bernard Hanon avait exprimé le souhait de trouver un architecte de renom pour l'ensemble de l'opération. Il avait pensé à Forster ou Pei, en prenant exemple sur leurs réalisations en Angleterre, où nous nous sommes déplacés. C'était voir trop grand et trop cher... Pour ce qui est du démarrage de Billancourt 2000, il fallait donc trouver un architecte en chef. J'ai proposé alors Claude Vasconi à Bernard Hanon, qui a accepté et décidé que le premier bâtiment construit serait le 57 Métal.

Le premier contrat de signature des architectes a été réalisé le 17 décembre 1980. Il s'est avéré par la suite que les choix techniques de construction de l'ouvrage devenaient très coûteux, ainsi d'ailleurs que les honoraires d'architecte. De vives discussions s'engagent, notamment autour du matériau retenu pour la toiture. Cl. Vasconi préconisait une toiture en cuivre vernis, je proposais une structure plus classique et moins coûteuse, en zinc pré-patiné. L'écart de prix entre les deux solutions représentait 2,1 millions de F (uniquement pour la seule toiture du seul bâtiment 57 Métal).

Ce dossier difficile a fait l'objet d'une confrontation permanente des souhaits de Vasconi et des contre-propositions plus réalistes de la DTNE sur objectifs fixés par Jardon. B. Hanon a cru que nous voulions mettre des bâtons dans les roues de l'architecte. Il n'en était rien.



> Planification des tâches du projet de modernisation de Billancourt

D'un côté il y avait une équipe Vasconi/SERI, de l'autre côté des industriels.

In fine, B. Hanon fixa un surcoût de 15% maximum pour des réalisations plus originales et osées, par rapport à des réalisations traditionnelles.

Michel AUROY

"Il se confirme que dans cette affaire, l'établissement du CIB n'avait pas de rôle décisionnel, mais portait la charge de la relation avec les syndicats et la communication interne. Il ne pouvait que rallier et défendre le projet.

Pour la fin de l'histoire, il faut retenir que beaucoup plus tard, dans les années 2000/2001, nous nous sommes posé la question du devenir du 57 Métal. Impossible d'en tirer un bon prix de vente à la Ville, tant l'usage d'une telle structure est peu évident. Impossible de le détruire, même si nous y avons pensé. Alain Dubois-Dumée, Directeur de la Communication, et moi-même avons suggéré d'y installer la Com, qui devait trouver un point de chute proche du siège de Renault (pour aujourd'hui comme pour le futur). M. Schweitzer nous a suivis sans hésitation, nous donnant néanmoins quelques contraintes de coût de réaménagement. J'ai à cette occasion découvert les méthodes des architectes souvent géniaux et imaginatifs, mais beaucoup plus impécunieux que les industriels..."

SUITE PAGE 8 »

» SUITE DE LA PAGE 7

Claude VASCONI*Architecte en chef du projet.*

"Je me trouvais chez moi, à St. Germain en Laye, quand Bernard Hanon m'a appelé, m'apprenant que j'avais été retenu pour travailler sur le grand projet de Billancourt 2000.

Pour l'anecdote, j'arrive à mon premier rendez-vous chez Renault en présence de B. Hanon avec une heure de retard ; inutile de vous dire que des banals problèmes de circulation allaient, le pensais-je, m'éliminer prématurément. Pour mon plus grand bonheur il n'en fut rien.

Ce fut un véritable oral, le lendemain j'étais désigné.

C'est donc sous les meilleurs auspices que démarra le projet. Je m'investis donc sans compter pour Renault. J'avais compris aussi que B. Hanon et son équipe avaient une grande sensibilité pour les architectures de caractère. J'ai lâché toutes mes autres activités pour me consacrer entièrement à Renault.

Je pense en effet que mes réalisations antérieures ont compté pour les décideurs de Renault.

Mes premières "Études" comme architecte débutent dès 1964/1965. Ensuite, je pars en Allemagne pour deux ans, à mon retour j'ai beaucoup travaillé sur les villes nouvelles, notamment à Cergy, pendant 4-5 ans. J'y citerai le Centre Commercial des Trois Fontaines.

Quelques autres événements :

- Primé au concours du Forum des Halles, en 1973.

- Lauréat au Grand Prix National d'Architectes, en 1982.

Voilà, pour mes principales réalisations. Vous comprenez pourquoi et combien le projet Renault m'avait tant comblé.

C'était un projet dans lequel je voyais deux missions : d'abord imaginer Renault dans la ville, Renault était une ville dans la ville, je devais l'y imbriquer en y conservant une certaine harmonie. Ensuite, tout cela devait se faire tout en permettant à l'usine de continuer à fonctionner, cela devenait un véritable jeu de taquin très complexe.

Mais cela correspondait à mes ambitions, et devenait pour moi un événement fabuleux.

Le 57 Métal s'est réalisé dans les temps impartis et dans le respect des budgets alloués.

J'étais fier de travailler avec l'équipe dirigeante de Renault. J'ai ressenti cette équipe comme passionnée d'architecture et bien évidemment aussi, rigoureuse dans sa gestion.

Tout s'est passé comme prévu. D'ailleurs, regardez le bâtiment aujourd'hui, 20 ans après, il est toujours exempt de problèmes majeurs.

Pour ce qui est de la luminosité, il y faisait largement assez clair, on aurait pu y apporter quelques modifications si cela avait été demandé, c'était possible et facile à réaliser.

Quant à mes derniers rapports avec Renault, tout d'abord quand B. Hanon est parti, j'étais catastrophé. J'ai toujours considéré que c'était une grande injustice, pour moi c'était un



> Billancourt 2000 - Hypothèse A



> Billancourt 2000 - Hypothèse C

visionnaire. Il en a payé les frais et par voie de conséquence, moi aussi.

Quand B. Hanon a quitté votre entreprise, j'ai écrit à Georges Besse pour savoir si une suite serait donnée au projet Billancourt 2000. J'ai appris que Billancourt 2000 s'arrêtait.

Je n'ai jamais rencontré G. Besse."

Date de l'AG d'AMETIS

Nous tiendrons notre Assemblée Générale, le **vendredi 23 mars 2007**.

Retenez dès aujourd'hui cette date !

Nous vous donnerons des informations sur son organisation pratique dans nos prochaines publications.

Pour infos > Le nom du site : ametis-renault.com a été retenu. Il sera opérationnel dans les semaines à venir...
Ceux d'entre vous qui sont internautes seront informés en toute priorité de sa date d'ouverture.

	AMETIS Infos est une publication de l'Association de la Maîtrise, de l'Encadrement et des Techniciens de l'Ile Seguin.	
	Bureau : M. Auroy, J.-C. Buanic, M.-Cl. Guillet, G. Monteil, F. Peigney, E. Sidorkiewicz, D. Théry, J.-M. Thirard	
	Adresse postale : AMETIS-FARGR – 27 rue des Abondances – 92100 Boulogne-Billancourt	
	Directeur de la publication : Michel Auroy	Rédacteur en chef : Jean-Claude Buanic