



AMETIS INFOS

Bulletin numéro 7
mars 2007

**“ 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

ÉDITO

« 2007, année des décisions ? »

Cet AMETIS Infos n°7 est riche en informations concernant les orientations retenues pour concrétiser les projets de lieux d’histoire sur le site.

«Lieux d’histoire», en effet, plutôt que «lieux de mémoire». Car nous l’avons souvent écrit, RENAULT continue. RENAULT vit, se transforme, se développe, se mondialise.

Comme vous le savez, au cours de ces trois dernières années, soutenue activement par les élus de Boulogne-Billancourt, AMETIS, s’est investie en votre nom, avec la SHGR et ATRIS, pour définir le contenu de ces projets.

La SAEM, en charge de l’aménagement, vient de retenir, après consultation d’un cabinet spécialisé, un certain nombre de thèmes, d’espaces, de priorités.

Décider devient dès maintenant le maître mot de ce nouveau chapitre qui s’ouvre. C’est évidemment une autre affaire : retenir des principes, fixer des objectifs et des échéances, prendre des options de participation financière est du ressort conjoint de notre Association et des actuels dirigeants de l’Entreprise. Il s’agit de trouver accord entre notre légitimité historique et celle, décisionnaire, de la Direction Générale de notre entreprise.

Soulignons que nos relations sont excellentes, nos contacts fréquents et cordiaux.

Ils concernent plus particulièrement le sort du Bâtiment X, seule construction historique conservée en l’état, si l’on considère que Square Com, aussi intéressant soit-il, n’a été qu’un élément récent d’une aventure non aboutie, «Billancourt 2000».

Nous réfléchissons aussi à l’évolution nécessaire de la Société d’Histoire qui pourrait, avec des moyens modernes et une structure adaptée, trouver sa place au cœur du Trapèze, par exemple dans le «X». Une comparaison avec l’existant de nos grands concurrents de l’automobile est sur ce point très instructive !

Je formule donc le souhait d’un travail commun efficace, qui nous permettrait –pourquoi pas ?– de parler de réalisations programmées et non plus de projets lors de notre Assemblée Générale de mars 2008.

En attendant, dans cette tâche qui nous attend tous, merci de votre soutien...

Le Président,
Michel Auroy

SOMMAIRE

Éditorial ... p 1

Jean-Pierre Fourcade :

Au bâtiment X, l’histoire de l’industrie et des techniques ;
dans l’Ile Seguin, l’histoire des hommes et du travail... p 2

Les projets sur les lieux d’histoire :
le travail du cabinet BL Associés ... p 4

Quels noms pour les nouvelles rues de Billancourt ? ... p 7

Le Trapèze se transforme,
mais sur l’Ile, où en sommes-nous ? ... p 8

La grande épopée
du chromage à Billancourt, par Roger Vacher ... p 10

Quelques nouvelles ... p 12

« Jean-Pierre FOURCADE :

Au bâtiment X, l'histoire de l'industrie et des techniques ; dans l'Île Seguin, l'histoire des hommes et du travail »

Ancien Ministre, Sénateur, et désormais Conseiller Municipal et Deuxième Adjoint de Boulogne-Billancourt mais toujours Président de la SAEM Val-de-Seine, Jean-Pierre Fourcade est le grand timonier de la réurbanisation des terrains Renault. La volonté de réussir chevillée au corps, il ne cache pas sa passion pour ce grand projet, ni sa ferme intention de le mener jusqu'à son terme, et cela malgré sa démission toute récente de la fonction de Maire.

Pour tous ceux qui se préoccupent du maintien des traces de Renault sur le site, à commencer par les adhérents d'AMETIS, l'heure était venue de lui poser franchement la question :

« Alors, Monsieur le Ministre, y voyez-vous plus clair ? »...

Voici ses réponses à l'entretien qu'il a bien voulu nous accorder.

« Parlons d'abord du Bâtiment X, auquel, je le sais, les anciens Renault tiennent particulièrement.

Ma position est bien arrêtée : il faut en faire un Musée Renault, ouvert au public, nombreux, qui fréquentera ce nouveau quartier, dont le grand parc.

Je rencontre de plus en plus de gens et, en particulier, des jeunes qui me disent :

« Nous sommes intéressés de savoir et de comprendre ce qu'il y avait là avant ! ».

Je vois donc dans le Bâtiment X un lieu où l'on disposerait d'un aperçu complet de l'ensemble du phénomène industriel Renault, de son origine à aujourd'hui. Je sais bien que par son architecture intérieure le bâtiment ne se prête pas à l'exposition de voitures in situ, mais la proximité du Square Com peut, avec ses espaces aménagés pour cela, pallier cet inconvénient.

Il va de soi que ce lieu où sera reconstituée l'histoire industrielle de l'entreprise devra bénéficier d'emblée d'une muséographie très moderne et, bien sûr, très interactive. Dans ces conditions, je vois très bien la courageuse Société d'Histoire du Groupe Renault, avec le patrimoine qu'elle a déjà sauvé et avec ses installations en place rue des Abondances, rejoindre ce nouveau musée.

Mais, dans mon esprit, il faut aller plus loin et envisager un ensemble cohérent :

- un musée de l'histoire industrielle au Bâtiment X,

- un lieu spécifique à créer sur l'Île Seguin, à proximité de la station du tramway sur une esplanade reconstituée et sublimée, un lieu dédié, lui, à l'histoire des populations de salariés qui ont travaillé à Billancourt, un lieu de mémoire humaine. On y trouverait les traces de l'activité de nos prédécesseurs, voire de nos parents.

Je dis cohérent parce que l'industriel et l'humain forment un tout et que le temps est bien révolu où l'on résumait l'histoire d'une industrie par son histoire sociale. Je me refuse à ramener l'histoire à des problèmes de personnes. Pour ceux qui partiront en quête de la mémoire, il y aura ainsi l'axe ouest-est Square Com – Bâtiment X à travers le parc, recoupant l'axe nord-sud Place Nationale – Bâtiment X – Esplanade de l'Île Seguin (soit le tracé du futur tramway). L'approche couplée sera favorisée par des visites prévues en conséquence.

Je me souviens des visites d'usine que vous organisiez à l'époque : elles démarraient toujours au Bâtiment X et au cabanon de Louis Renault avec le rappel historique, pour se poursuivre à travers les ateliers de l'Île, avec leurs hommes et leurs machines.

Demain, le tramway rendra ce parcours évident, comme un cheminement de mémoire. Mais il y a un autre facteur qu'il ne faut jamais perdre de vue : c'est la différence fondamentale entre les deux types d'urbanisation du Trapèze et de l'Île Seguin.

- D'un côté, on a un nouveau quartier de la ville, avec ses logements, ses bureaux, ses écoles, ses commerces, sa mixité, ses bistrotts, sa vie. Et cela, c'est en plein démarrage.
- De l'autre, on a avec l'Île un concept totalement différent. Je n'ai pas voulu banaliser cet espace exceptionnel. Il ne comprendra pas d'ensembles classiques de bureaux, de

logements, de commerces, mais, sous le signe de la double culture scientifique et artistique, trois pôles :

- un Centre Européen de Création Contemporaine qui sera implanté à la pointe aval, là où était prévue initialement la Fondation Pinault,
- un complexe scientifique axé sur la santé, avec l'Institut du Cancer, l'INSERM, le CNRS, etc,
- entre les deux, une Cité Internationale, avec ses hébergements et son imprégnation universitaire (Université Américaine de Paris).

L'Île Seguin va donc se transformer sous vos yeux, non pas en un quartier de la ville parmi les autres, mais comme ce que j'appellerais un gigantesque porte-avions à dimension et vocation internationales, dont l'équipage mêlera des chercheurs, des étudiants, des artistes, des scientifiques, des musiciens, etc, venus d'Europe, d'Asie, d'Amérique et d'ailleurs. Une population jeune et internationale dans un lieu qui ne vivra pas au rythme des horaires de bureau. Entourant ces différentes composantes, une galerie-promenade édifée en estacade permettra les liaisons nécessaires et les rencontres. Cette galerie, je vous le confirme, est décidée. Elle sera menée à bien.

Quant au Centre de Création Contemporaine de la pointe aval, c'est une idée qui nous a été apportée par le Premier Ministre, Dominique de Villepin. Son lancement a été décidé au cours d'une réunion à laquelle je participais à Matignon avec M. de Villepin, M. Sarkozy, Ministre d'État et Président du Conseil Général des Hauts-de-Seine, et le Ministre de la Culture, M. Donnedieu de Vabres.

A l'heure où je vous parle, le projet avance vite : une Association de Préfiguration du projet vient de voir le jour. Elle associe l'État, le Département et la Ville, sous l'autorité de Daniel Janicot, qui fut longtemps Sous-Directeur de l'Unesco avant de mettre en place avec succès le complexe du Magasin à Grenoble. Je peux vous dire que pour 2007 les crédits d'études affectés sont d'un

million d'euros (60 % pour l'État, 30 % pour le Département, 10 % pour la Ville).

Contrairement à ce qui était prévu pour la Fondation Pinault, ce ne sera pas un énorme bloc fermé, mais un parc de 3 hectares, avec des « bâtiments-outils » qui seront des ateliers, des galeries, des lieux d'expositions, où l'on viendra travailler, se concerter, se confronter. Autrement dit, je vois ce centre comme une nouvelle Villa Médicis, au concept radicalement différent de ce qu'aurait été le Musée Pinault.

Voilà comment les choses se présentent. J'ai fait beaucoup d'efforts sur la rive droite, sur le nouveau quartier et, à la fin de son mandat actuel, la municipalité aura bel et bien lancé la moitié des constructions et des infrastructures du Trapèze. Parallèlement, et dans l'esprit que je viens de vous décrire, j'ai lancé, pour l'Île Seguin, l'hôtel 3 étoiles, les résidences et l'implantation de l'Institut du Cancer. »

A la fin de cet entretien avec M. Fourcade, nous lui avons posé deux autres questions :

Quid du tramway ? Quand ?

« Je le vois en 2012. En attendant, je mettrai en place une liaison entre le tramway existant du Bas-Meudon (T2) et Marcel-Sembat, à travers l'Île Seguin et le Trapèze, par bus propre, peut-être sur les modèles des véhicules filoguidés que Veolia a mis en œuvre à Las-Vegas. C'est en tout cas quelque chose qu'on va regarder, sachant que le Président du Conseil Régional est d'accord pour cette initiative. »

Enfin, depuis que vous managez l'ensemble du projet, quel est votre meilleur souvenir, quel est le plus mauvais ?

« Incontestablement, le meilleur c'est l'inauguration du chantier des deux premiers bâtiments du Trapèze, le 7 juillet dernier. Le plus mauvais, c'est le jour où j'ai lu dans le Monde l'article de François Pinault renonçant à son projet. Il m'avait prévenu 1 heure avant ! »



Jean-Pierre FOURCADE

Jean-Pierre Fourcade, Inspecteur des Finances, est né en 1929 à Marmande (Lot-et-Garonne).

Il est Diplômé de l'Institut d'Études Politiques de Bordeaux et d'Études Supérieures de Droit, et ancien élève de l'École Nationale d'Administration.

- Il a été Chargé de mission au cabinet de M. Valéry Giscard d'Estaing (Secrétaire d'État aux Finances) (1959-1961), puis conseiller technique et adjoint au chef du service de l'Inspection Générale des Finances (1962).
- Directeur adjoint (1964-1966) du cabinet de M. Valéry Giscard d'Estaing (Ministre des Finances et des Affaires Économiques), il est Directeur Général du Commerce intérieur et des prix (1968-1970).
- Il devient Ministre de l'Économie et des Finances (Cabinet de M. Jacques Chirac, 1974-1976) ; puis Ministre de l'Équipement (Cabinet de M. Raymond Barre, 1976), et Ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire et du Logement (1977).
- Président (1975), puis Président d'Honneur (1982) de la Fédération Nationale des Clubs Perspectives et Réalités et Membre du bureau politique du Parti Républicain (1977-1986), il est Vice-président (1978-1986) de l'Union pour la Démocratie Française (UDF).
- Sénateur des Hauts-de-Seine depuis 1977, il est Président de la Commission des Affaires Sociales du Sénat de 1983 à 1998, et membre de la Commission des Affaires Étrangères, de la Défense et des Forces Armées depuis 2004.
- Maire de Saint-Cloud de 1971 à 1992. Il est élu Maire de Boulogne-Billancourt en 1995. Il a été Vice-président, puis Premier Vice-président du Conseil régional d'Île-de-France de 1982 à 1995.

« Les projets sur les lieux d'histoire : le travail du cabinet BL Associés »

Un bref rappel tout d'abord sur le déroulement des travaux et les prises de décisions.

Une « sous-commission mémoire », coprésidée par Dorothée Pineau, maire adjointe chargée de l'urbanisme auprès de Jean-Pierre Fourcade et Jean-Louis Subileau, directeur de la SAEM Val-de-Seine se réunit régulièrement depuis 2004, au rythme de 3 à 4 réunions par an.

Les associations directement concernées, dont AMETIS, la SHGR et ATRIS, y sont très régulièrement représentées et y travaillent activement.

Au cours de l'année 2005, nous nous sommes efforcés de formuler et mettre au point des propositions concrètes de réalisations au titre de l'histoire de Renault sur le site.

Nous aboutissons ensemble, fin 2005, à une synthèse rédigée par la SAEM et l'Association de l'Île des deux cultures, approuvée par tous les participants.

Ces propositions, celles d'AMETIS comme la synthèse, ont été diffusées dans nos bulletins AMETIS Infos. Nos lecteurs peuvent aisément les retrouver sur le tout nouveau site Internet de l'association : <http://www.ametis-renault.com>.

Cette synthèse, base de travail importante, a été rendue publique

et communiquée aux différents décideurs, dont les instances dirigeantes de Renault, en mars 2006.

Logiquement, **la SAEM a alors confié à un cabinet spécialisé, BL Associés, le soin d'analyser les suggestions, de rencontrer tous les acteurs concernés par ce sujet « histoire et mémoire de Renault », de faire un état des lieux de l'existant.**

RENAULT par sa Direction de la Communication, AMETIS, la Société d'Histoire du Groupe Renault, ATRIS, les services de la ville ont pu ainsi développer leurs points de vue auprès des représentants du cabinet d'étude.

De ces contacts riches et nombreux, BL Associés a tiré quelques grandes caractéristiques des orientations possibles et réalisations futures. Le cabinet a ainsi présenté ses travaux dans un rapport d'étape au cours de la sous-commission mémoire de novembre 2006.

Une demande d'approfondissement a été exprimée avec objectif de soumettre un rapport définitif de synthèse début 2007.

Ainsi nous sommes-nous retrouvés le 28 janvier dernier pour discuter de cette synthèse, dont les orientations ont été approuvées à l'unanimité des présents. En voici les grandes lignes.

1. Les initiatives à court terme d'accompagnement du devoir de mémoire, ou plutôt « du rappel de l'histoire », dans l'actuelle phase d'urbanisme de nos anciens terrains

Actions de préfiguration pour tisser la trame de la mémoire, actions culturelles et pédagogiques de la ville de Boulogne Billancourt :

- Exposition Jean-Christophe Ballot à l'Hôtel de Ville 27 mars / 10 juin 2007.
- Conférences et colloques en lien avec la programmation du forum universitaire.
- Cycle de projections en liaison avec le ciné-club.
- Commandes publiques (œuvres d'artistes).

Informations sur le site :

4 modules dédiés à l'histoire seront mis en place par la SAEM Val-de-Seine sur la palissade périphérique du chantier de la ZAC.

Les thèmes retenus :

- L'histoire de Renault sur le site.

- Les progrès techniques.
- Les avancées sociales.
- Les produits, le design.



Traitement de la palissade

La réalisation de ces panneaux sera pilotée par l'association de l'Île des deux cultures avec la participation active de Renault, AMETIS, la SHGR, ATRIS.

Les noms des rues

Les travaux de la commission des noms des rues et des places du nouveau quartier s'accroissent (lire notre article spécifique).

2. Les projets de la ZAC dans lesquels la mémoire s'insère

- Le parc du trapèze.
- Le traitement des berges conservées dans leur forme originelle.
- L'Ile Seguin et sa terrasse-jardin : les fosses des anciennes presses seront conservées et intégrées dans un ensemble vert.

- Le tour de l'Île et sa galerie animée ;
- Mais surtout le traitement de l'esplanade : reconstitution d'une longueur significative de la verrière d'origine, au dessus de la zone de circulation, entre les ponts Seibert et Daydé. C'est dans cette zone que sera implantée à terme la station de tramway, que tous les acteurs souhaiteraient originale, dédiée à l'histoire et dotée de moyens modernes telles des bornes interactives à l'usage des « piétons curieux ».



Verrière de l'esplanade

3. Les lieux dédiés à la mémoire

Le bâtiment X

Lieu de naissance de l'entreprise et où ont résidé les grands décideurs, en particulier Louis Renault, Pierre Lefauchaux et Pierre Dreyfus. C'est le seul bâtiment conservé. C'est le pôle historique de l'entreprise.

C'est le nœud de connexion entre les deux axes Nord-Sud et Est-Ouest.

Y installer les collections de la Société d'Histoire, remarquablement gérées, mais actuellement mal valorisées dans le pavillon de la rue des Abondances, en modernisant les outils de découverte à l'usage d'un public auquel le « X » serait ouvert est une idée force qui fait son chemin...



Atelier de Louis Renault

Bâtiment X

Il faudra bien sûr un travail commun entre RENAULT, la Ville et les Associations concernées pour préciser ce projet au sujet duquel Mme Pineau et M. Subileau ont demandé, en commission, au président d'AMETIS, Michel Auroy, d'être l'interface active avec la Direction Générale de Renault.

Les contacts ont été pris, il n'y a plus qu'à travailler...et à décider de l'orientation à prendre, même si ce nouvel usage du Bâtiment X se situe à l'horizon 2010, au moment du déploiement de l'urbanisation de la partie est du Trapèze.

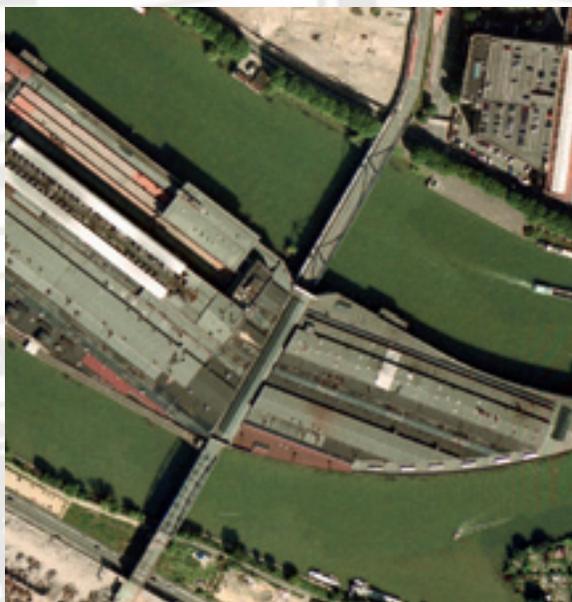
Un lieu de mémoire à définir dans l'Ile Seguin :

Orientations générales possibles :

- Intégration au concept d'Ile des deux cultures avec un programme scientifique et culturel ou artistique.
- Innovation par l'utilisation de nouvelles technologies.
- Évolutivité par la flexibilité du programme.
- Synergies avec les autres programmes de l'Ile.
- Animation par l'accueil du public et l'organisation d'événements.

On pourrait y développer un centre de ressources ouvert au public et aux chercheurs s'intéressant à l'histoire sociale et technique de Renault.

Le concept de ce deuxième lieu, très proche de ce qu'a été l'essor de l'existence industrielle de Renault, reste bien sûr à approfondir.



Vue de l'Ile Seguin

C'est donc sur l'ensemble de ces propositions résumées que les associations ont exprimé leur accord à l'unanimité. Elles feront maintenant l'objet d'approfondissement, de décisions et de mises en œuvre dans les mois à venir.

«*Quels noms pour les nouvelles rues de Billancourt ?*»

Il nous est arrivé de nous demander comment se faisait le choix du nom d'une rue ou d'une place, née de la modification d'un quartier, d'un nouveau plan de circulation ou de la volonté de changer un nom existant.

Cette responsabilité est sans ambiguïté du ressort des élus locaux, qui doivent en fine faire voter leur choix en conseil municipal.

L'approche peut être un peu différente dans le cas de la création d'une ville nouvelle ou plus simplement d'une nouvelle résidence pavillonnaire. On cherche alors une logique, par exemple champêtre, avec des noms de fleurs, historique, avec des noms de maréchaux de Napoléon, scientifique avec des noms d'inventeurs, etc.

Mais le dernier mot appartient toujours aux élus.

Ceux-ci sollicitent les bonnes volontés, à des fins participatives sincères, et en pensant à juste titre qu'un large cercle de réflexion sera plus imaginaire qu'un échange trop confidentiel entre quelques conseillers municipaux. Mais il peut arriver que l'heure des choix soit plus difficile à vivre, tant la logique cède le pas, le plus naturellement du monde, à la passion.

Dans le cas de l'urbanisation des terrains Renault, il est très vite apparu au maire de Boulogne que ce nouveau quartier nécessiterait le choix de plusieurs dizaines de noms nouveaux. La création d'une commission ad-hoc coulait de source avec, pensait-il, un temps suffisant pour la réflexion, les suggestions et les choix.

En septembre 2003 est donc créée la « commission des noms des rues et places pour le nouveau quartier », animée par Philippe Galy, maire adjoint.

Instance d'une dizaine de personnes avec quelques élus, mais aussi et surtout des

participants des différents domaines de la culture de la ville de Boulogne-Billancourt, j'y fus invité au titre de la représentation de Renault, dont l'histoire pesait si lourd sur les lieux en cours de mutation.

Nos séances, au rythme de deux par an environ, ont toujours été animées, studieuses productives, tant mes voisins de table (...de travail...) faisaient preuves d'érudition.

Réflexions sur les célébrités étant nées à Boulogne ou ayant habité la ville, qu'elles soient artistiques, littéraires, scientifiques ou politiques, ayant marqué la ville de leur passage ; souvenirs de guerre ou de libération ; liens avec des villes étrangères jumelées avec la cité... On imagine l'intensité de nos débats.

J'y apportais quant à moi toutes idées pouvant rappeler la naissance et l'existence de Renault et les noms de ceux qui ont fait l'entreprise ou l'ont marquée de leur empreinte. Une validation de mes propositions par le président Louis Schweitzer donnait un peu plus de poids à mes suggestions.

A l'heure de mon départ en retraite et de la création d'AMETIS, ma hiérarchie Renault me conseilla de continuer de siéger dans cette instance au double titre de l'entreprise et de l'association. Quoi de plus naturel, puisque la vocation d'AMETIS est bien de tout faire pour garder trace localement de l'histoire de Renault.

Où en sommes-nous aujourd'hui ?

Le premier maire-adjoint, Gérard de Vassal, vient de prendre le pilotage de la commission, dont la composition reste inchangée. Le processus s'accélère car les rues et places commencent à se matérialiser et ne devraient pas rester sans dénomination alors qu'on y circulera déjà !

Ainsi, un conseil municipal devrait entériner en mars nos premières propositions, validées par le maire, Jean-Pierre Fourcade.

En ajoutant qu'un représentant d'Atris a été invité à participer à nos travaux au titre de la mémoire ouvrière, vous aurez une description assez complète du « processus » comme disent les industriels que nous sommes.

Mais quelles sont ces propositions de la commission ?

Sans être totalement exhaustifs, retenir que des artères significatives porteront les noms de Pierre Lefaucheur, Pierre Béziers. Le parc deviendra probablement « Parc de Billancourt ». Il a été suggéré de donner le nom de Pierre Dreyfus au bâtiment X. L'espace devant Square-Com (ex. 57 Métal) sera la place « Georges Besse ». Il y aura aussi le cours de l'Île Seguin donnant accès au nouveau pont qui s'appellera « Pont Renault ». Mais ont été retenus aussi les noms de Robert Doisneau, Abdel el Ouafi, Marcel Bontemps, Simone Weil, les Frères Caudron, Paul Adolphe Souriau, etc.

Beaucoup d'omissions, quelque peu volontaires, dans cette première approche dont vous comprendrez aisément qu'elle ne pourra être complétée qu'après délibération du conseil municipal.

Un prochain bulletin vous donnera une idée plus complète de l'affectation des noms par une image cartographique plus descriptive.

A noter que le travail de la commission vient juste d'entreprendre sa réflexion sur les rues de l'Île Seguin.

Vos suggestions seront les bienvenues. Vous avez la possibilité de nous contacter par le biais de notre site internet : <http://www.ametis-renault.com>.

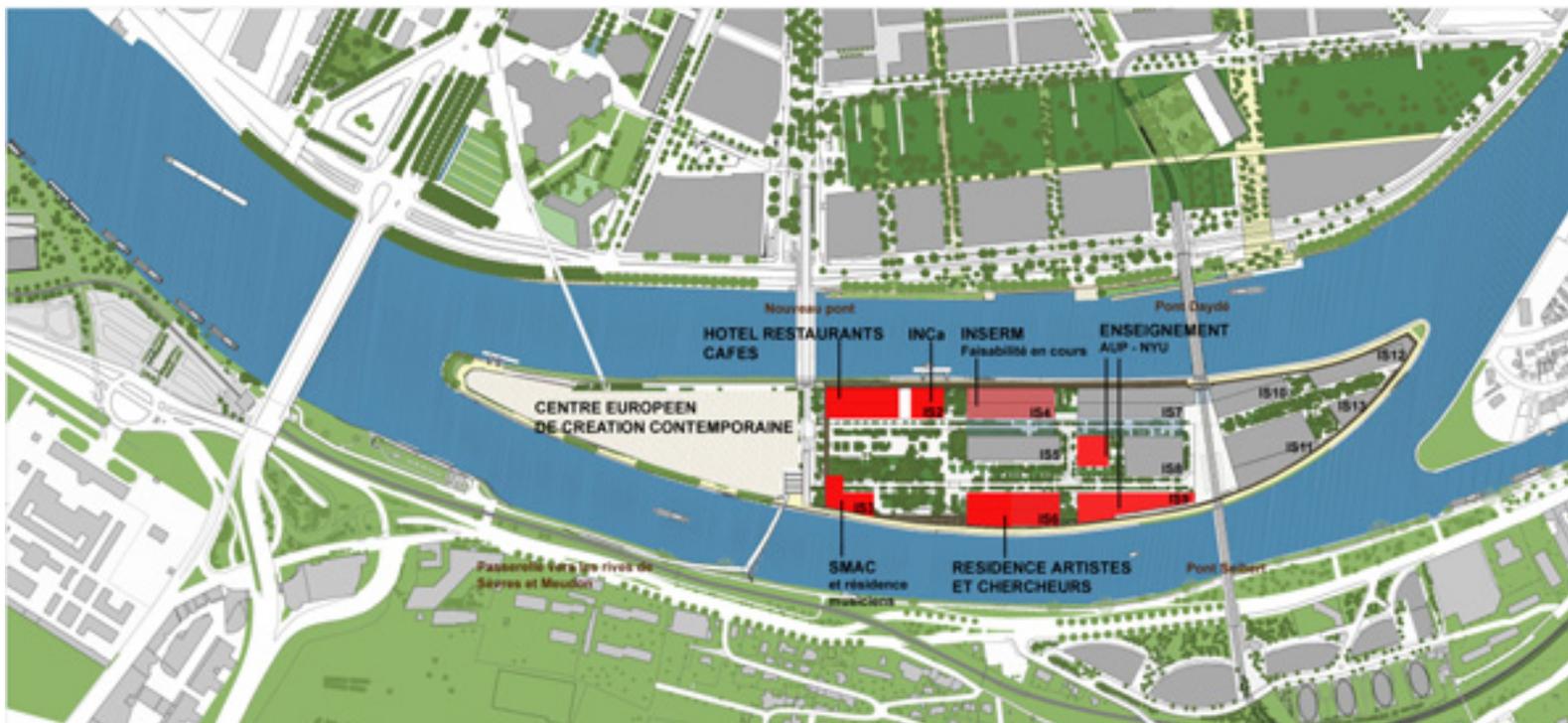
Merci de votre participation.

Michel Auroy

« Le Trapèze se transforme, mais sur l'île, où en sommes-nous ? »

Avec la signature des ventes, par Renault, de la pointe aval et des ponts Siebert et Daydé à la SAEM, le dossier de cession des terrains est pratiquement bouclé et, ce, depuis fin février. Mais comment le programme de la transformation de l'île Seguin se présente-t-il ? Les décisions arrêtées, les projets, les incertitudes ?

Jean-Pierre Fourcade y revient dans un entretien que nous publions dans ce présent bulletin. Il y insiste sur le caractère de la double culture, scientifique et artistique du projet, choix originel qui n'a pas varié, même si les composantes ont quelque peu évolué au fil du temps et des événements.



Plan de programmation de l'île Seguin

Essayons d'imaginer la nouvelle Ile Seguin...

Imaginons que nous sommes en 2012, par exemple... Le promeneur emprunte le nouveau pont (appelé Georges Gorce) en venant de Square-Com Renault, et entre dans l'île au droit de ce qu'était le département 12 (presses et tôlerie) d'autrefois.

A sa droite, sur la pointe aval, se déploie le « Centre Européen de Création Contemporaine ». C'est un ensemble de bâtiments, ateliers, galeries, lieux d'exposition, disséminés dans un ensemble vert, aéré. Pour reprendre l'expression de Jean-Pierre Fourcade, une sorte de Villa Médicis à la française. On retrouve le fleuve par les berges conservées dans leur configuration historique. Le profil de la pointe de l'île est lui aussi reconstitué, là où la Centrale marquait fièrement la proue du navire Renault !

Le promeneur part ensuite à la découverte du cœur de l'île là où se déploie le département 74 (montage).



Terrasse-Jardin de Ile Seguin



Vue de la promenade de la Galerie de l'Ile Seguin

Complexe hôtelier, cafés restaurants à l'angle du pont sur la rive droite de l'Ile. Puis défilent les différents centres de recherche, en remontant vers l'amont : Institut du cancer, Inserm.

Le long de la berge côté Meudon, c'est le pôle culturel : La musique avec la SMAC, puis le quartier de résidence des artistes et chercheurs et, en se rapprochant de l'Esplanade, les pôles d'enseignement.

L'ensemble est très aéré, très vert.

A la date d'aujourd'hui, quelques pavés ne sont pas définitivement affectés. IS5, IS7, IS8, en grisé sur le plan... Les anciens diront : voilà des dénominations qui nous parlent : IS.. !

Et le promeneur arrive à l'Esplanade, zone de circulation dont le traitement est largement évoqué dans le projet de BL Associés (voir article par ailleurs).

En rêvant un peu, on peut voir descendre un flot de voyageurs à la station de tramway « Ile Seguin ». Ils arrivent de la rive gauche de la Seine, de Paris, de la Défense. Ils ont pris l'interconnexion entre le tram Val-de-Seine (le T2) et la nouvelle ligne Meudon - Marcel Sembat. Ils ont compris qu'au-dessus de leur tête, voici quelques décennies, les convoyeurs « taillaient leur route » amenant sièges et autres pièces automobiles sur les lieux de montage, au cœur de l'Ile !

Autres temps, autres mœurs ? Allons, le projet avance...



Vue de l'hôtel de l'Ile Seguin

« La grande épopée du chromage à Billancourt, par Roger VACHER »

L'apparition du chromage

Les anciens de Billancourt, et plus particulièrement ceux de l'Île Seguin, ont connu le chromage ou du moins en ont entendu parler.

Sous cette appellation courante, utilisée comme un « raccourci », il s'agissait en fait d'une activité technique, dont les débuts et le développement dans l'entreprise remontent aux années 1920.

L'évolution technologique apportait alors des solutions qui permettaient de conférer aux surfaces métalliques des propriétés de protection contre la corrosion, ou de décoration et souvent la conjugaison des deux.

C'est à cette époque que les automobiles produites en série ont commencé à être équipées d'accessoires « chromés », certes beaucoup plus modestes que ceux qui ornaient déjà les rutilantes voitures américaines.

Les premières installations d'électrolyse ont été installées dans le bâtiment central de Billancourt, délimité par les rues Gustave-Sandoz, Yves-Kermen et l'avenue Émile-Zola. L'essentiel de l'activité concernait le traitement des pare-chocs et l'argenterie des paraboles de phares.

La mise en fonction de l'Île Seguin au tout début des années 1930 a permis la création d'un département spécifique, dit de traitements électrolytiques, répondant aux besoins croissants liés au développement rapide de l'automobile.

Les surfaces de l'Île devaient déjà être « chères ». C'est ainsi que l'on a dû à cette époque caser le nouveau département 32 le long de la façade de l'Île donnant sur le Bas-Meudon, sur une bande située entre cette façade de l'Île et la rue 4, appelée allée wagonnière. Cette surface, baptisée bâtiments 5 et 15, mesurait 300 mètres de long pour une largeur maxi de 25 mètres, cela sur deux niveaux : le rez-de-chaussée de l'Île et une partie de son sous-sol, possédant tout de même de larges baies vitrées sur le fleuve.

Un jeune ingénieur Arts et Métiers et Supélec fut embauché pour implanter et exploiter ce nouveau département. Étienne Longchamp, déjà formé à cette jeune technologie, fut le père fondateur de ce nouveau secteur d'activité. Beaucoup d'entre-nous se souviennent de lui puisqu'il termina sa carrière en 1969 en qualité de sous-directeur de l'UCMB auprès de Pierre Ladreyt.

Un peu de technologie

Nous voilà sur le terrain. Faisons un peu de technologie pour décrire ce qui se passait dans ce secteur de traitement des surfaces métalliques, sommairement baptisé « chromage ».

Deux types de traitements étaient appliqués :

- les traitements à **caractère décoratif** (essentiellement le chromage),
- les traitements non décoratifs de **protection contre la corrosion**.

Mais le traitement à caractère décoratif, le chromage, est également un traitement contre la corrosion. L'exemple le plus convaincant sur une automobile est le pare-chocs, qui était jadis non seulement une pièce majeure de protection contre les agressions physiques, mais également, dans le style d'une époque révolue, une décoration mettant en valeur la voiture. Ces deux objectifs étaient atteints par les dépôts électrolytiques successifs de trois couches de métaux sur l'acier dans l'ordre suivant :

- 20 microns de cuivre,
- 20 microns de nickel,
- 0,3 micron de chrome.

La protection contre la corrosion était assurée par le couple cuivre-nickel, la décoration par la très mince couche de chrome, métal parfaitement inoxydable.

Les différents traitements électrolytiques de protection sans caractère décoratif étaient essentiellement le zingage, le cadmiage, voire l'étamage pour des applications particulières.

D'autres traitements particuliers étaient également pratiqués tels que :

- le laitonnage (alliage cuivre-zinc) afin d'obtenir un collage parfait du caoutchouc sur les silentblochs pour la fixation des moteurs de voitures sur les châssis,
- la phosphatation, traitement non électrolytique (mais simplement chimique) permettant d'obtenir par formation d'une couche de phosphate métallique une adhérence parfaite de la peinture sur certains accessoires.

Enfin, pour terminer l'inventaire, le chromage dur ou chromage à épaisseur. Le chrome déposé directement sur l'acier et sur des surfaces polies donne à ceux-ci deux qualités essentielles : une grande résistance à l'usure grâce à sa dureté exceptionnelle, ainsi qu'une qualité antifriction très élevée. L'exemple de cette application le plus probant à Billancourt a été la mise en fonction au département 49 d'une ligne automatique de chromage des segments de pistons à la fin des années 1950.

La vie à bord du chromage

Après ces quelques notions technologiques, parlons maintenant de ce qu'était la vie dans ce petit secteur particulier de l'Île. Affecté en novembre 1944, j'y ai vécu ma vie professionnelle jusqu'en 1966. En 1944, l'activité, peu après la Libération de Paris, était très faible. Le département était coupé en deux parties suite aux derniers bombardements de Billancourt par les alliés. De simples planches servaient de pont précaire pour passer d'une partie à l'autre. Le lancement de la Quatre Chevaux a été le départ d'une activité normale dans l'ensemble de l'usine.

À la fin des années 40, environ 500 personnes composaient les effectifs du secteur, répartis en deux types d'activité :

- Les polisseurs et le personnel affecté aux traitements électrolytiques, dans le jargon local « ceux qui travaillaient sur les bains ».

- Les polisseurs sur métaux : leur activité concernait la première phase avant tout dépôt électrolytique à caractère décoratif tel le « chromage ». Le polissage était soit manuel, soit en machine (quelques-uns d'entre-nous se souviennent du carrousel des pare-chocs, de la divine, de la PLHL1 entre autres).

Les polisseurs sur métaux étaient, soit OS2, soit P1, ceci à l'époque des anciennes classifications. Les professionnels polisseurs jouissaient d'une classification dite « hors catégorie », ce qui correspondait à un taux horaire équivalant au P2 outilleurs. Cette particularité était expliquée, sinon justifiée, par la pénibilité admise du travail. De nombreux polisseurs étaient des anciens de 1936 et, d'après certains témoignages, particulièrement « actifs » dans le contexte de l'époque ; peut-être que ceci explique cela. En l'écrivant, je ne pense pas être contredit par la plupart de mes anciens « compagnons d'armes », entre autres Roger Retrou, Manuel Ferreira, Olivier Mordelet et bien d'autres.

Malgré la pénibilité apparente de leur travail, les meilleurs d'entre eux réalisaient leur programme journalier en une demi-journée. Il a fallu tout de même se poser des questions sur l'établissement des temps d'exécution par le chronométrage manuel. Arrivés aux commandes du département en 1964, nous avons, avec Roger Retrou, remis de l'ordre dans tout cela. Il a fallu bien sûr, pour arriver au but, traverser des périodes houleuses, excellente formation pratique pour ce qui nous attendait, quelques années plus tard, dans un contexte professionnel différent, mais toujours dans l'île.

Les bains de traitement

Les opérations de cuivrage, nickelage, chromage, étaient effectuées dans des installations dites automatiques. Pour chaque phase, une série de bains de fonctions différentes était nécessaire pour arriver au dépôt métallique final : cuivre, nickel ou chrome. Les pièces à traiter étaient fixées sur des montages spécifiques ou tout simplement, pour les très petites pièces, à l'aide de fil de cuivre, dans ce cas par des opératrices appelées « les attacheuses ». Il en était de même pour le zingage et le laitonnage des

pièces destinées à recevoir, par collage, des éléments en caoutchouc.

Ces montages de pièces étaient transférés automatiquement d'un bain à l'autre sans intervention manuelle.

Le département était évidemment un gros consommateur de produits chimiques. Voici quelques chiffres de consommations mensuelles pour fixer les idées :

■ Acide sulfurique	10 tonnes
■ Acide chromique	0,5 tonne
■ Cyanure de sodium	1 tonne

Ajoutons à cela des cyanures de cuivre, de zinc, du sulfate de cuivre, du nickel, de la soude caustique, des carbonates de soude ainsi que des acides divers, etc.

Les électrodes de cuivre et nickel représentaient également un tonnage respectable.

Vie de famille et... perruque...

Avant d'évoquer cette évolution, traçons quelques traits particuliers à ce secteur. L'effectif maximum de 500 personnes, avec un turn over très faible, permettait à l'encadrement, jusqu'au chef de département, de connaître pratiquement tout son monde. La technologie particulière, presque marginale comparée aux autres secteurs de l'usine, la fonction méthode intégrée donnant une grande liberté d'action pour les évolutions futures ; tous ces facteurs ont contribué à créer un climat que l'on trouve en général dans une moyenne entreprise. Avec le recul, on peut dire maintenant que le « 32 » c'était un peu « la vie de famille ». Je pense que les anciens ne me contrediront pas sur ce point.

Pour l'anecdote, parlons d'une autre particularité de ce « 32 » ; la fameuse Perruque !... Tout le monde aura compris qu'il ne s'agissait pas d'art capillaire. Il y a maintenant prescription, nous pouvons donc l'évoquer : en voyant sortir des bains toutes ces jolies pièces d'automobile, scintillantes de chrome, comment ne pas se découvrir des besoins personnels, avoir de belles clefs chromées, les pédales de sa bicyclette, ses poignées de porte, que sais-je encore ? Les opérateurs sur les bains d'électrolyse se découvrirent de « nombreux amis ». Ils ne pouvaient refuser à tous. Bien sûr la maîtrise veillait, mais elle-même était sollicitée ! La période « faste »

de cette activité, plus que parallèle, s'est située surtout dans les années 50, années de fabrication de la Quatre Chevaux.

La fonderie « bronze » située alors à « BB », à l'emplacement actuel du magasin Darty, avenue du Général Leclerc, coulait des éléments de décor destinés, après chromage, à enjoliver les petites autos. Les anciens se souviennent des enjoliveurs de planche de bord autour des compteurs, des « galons de capitaine » et bien d'autres. Même les emboutisseurs fournissaient des « coquilles de poignées de porte ». Petit à petit, cette « industrie » s'est calmée, au fil des années, sans toutefois totalement disparaître.

De la Libération à l'arrêt

Enfin, voyons quelques dates qui ont conduit la vie, puis la décroissance du 32 jusqu'à son arrêt définitif au début de l'année 1968.

1948 – Le démarrage en série de la production de la Quatre Chevaux amène un regain important de son activité.

1950-1951 – L'accroissement des volumes de production nécessite la mise en service de la nouvelle usine de Flins. La capacité du 32 est insuffisante pour répondre aux besoins. Un département de traitements électrolytiques, le 66, fait partie du décor.

Dans ces années 50-51, l'Entreprise décide de lancer une opération de grande envergure de formation du personnel d'encadrement, sous la direction du jeune Directeur du Personnel, Jean Myon.

Beaucoup d'entre nous se souviennent de la P.P.P. (Perfectionnement pratique du personnel). Une équipe de jeunes ingénieurs et techniciens dynamiques a été mise en place pour la préparation et l'application des programmes.

J'ai tenu à rappeler cette action exemplaire développée à la Régie bien avant que l'on découvre, en 1981, que tout restait à faire dans ce domaine. Cette action, qui m'a été dévolue dans le cadre du 32, a permis d'assurer des promotions aux niveaux professionnels et agents de maîtrise à des membres du personnel. Je salue ici celui qui m'a fourni les matériaux nécessaires à cette action, un jeune ingénieur, international de volley-ball, René Van Branteghem, devenu ensuite mon collègue et ami.

» SUITE DE LA PAGE 11

1952 – Démarrage de l'usine de Flins : le département 66 de traitements électrolytiques fait ses premiers pas sous la conduite technique du 32. Le lancement de la Dauphine en 1956 conduit à son développement.

1957-58 – Le département 32 s'agrandit ! La montée en cadence de la Dauphine rend nécessaire un complément d'installations, en particulier pour le laitonage des éléments métalliques devant être accouplés, par encollage, à des éléments en caoutchouc tels, par exemple, les supports de fixation des moteurs sur les planchers-châssis des véhicules.

L'absence de surfaces disponibles dans l'Ile a conduit à créer une annexe dans le bâtiment 1J du Bas-Meudon sur des surfaces libérées par le département 19 (caoutchouc), qui avait déjà largement amorcé sa décroissance. Cette annexe, placée sous l'autorité de notre ami Roger Retrou, comportait une ligne automatique de laitonage, des installations de traitements électrolytiques dites « traitements au tonneau » pour zinguer, cadmier en vrac de très petites pièces telles que la visserie. Des machines de polissage furent également installées. Ainsi le 32 avait franchi, non pas le Rubicon mais la Seine et changé de commune !

Création à Billancourt du groupe de départements de fabrications diverses, sous la conduite de Pierre Ladreyt.

Il est composé des départements

19 : Caoutchouc - Pneus - Chambres et caoutchouc industriel,

32 : Traitements électrolytiques,

34 : Ouate - Feutre - Coton,

36 : Câblages électriques,

et magasins distribution de produits chimiques.

1959 – Création de deux usines à Billancourt :

- **UFMB** : Usine de Fonderie Mécanique de Billancourt, sous la direction de M. De Longcamp.

- **UCMB** : Usine de Carrosserie Montage de Billancourt, sous la direction de Pierre Ladreyt et Étienne Longchamp - sous-directeur.

Le département 32 est placé sous l'autorité de Lucien Jolivet qui quitte le département du câblage. L'auteur de ces lignes quitte son laboratoire du 32 pour seconder L. Jolivet.

Dès le début des années 60, les problèmes écologiques, en particulier les rejets d'effluents toxiques, se posent. Aucune

solution technique n'est possible pour le 32 si ce n'est l'engagement pris vis-à-vis des pouvoirs publics d'arrêter cette activité polluante.

1964 – Lucien Jolivet quitte l'entreprise. Pierre Ladreyt me confie la conduite du département. Avec Roger Retrou, nous réalisons quelques bons gains de productivité, mais ceci dans un contexte de décroissance.

1968 – C'est terminé, le 32 a vécu. Le département 66 de Flins assure la totalité des besoins de l'entreprise, mais déjà, pour lui également, une évolution dans la décroissance s'amorce. Progressivement le chromage de pièces de carrosserie automobile fait place à d'autres solutions comme le remplacement des pare-chocs en acier chromé et autres pièces tels les enjoliveurs de roue par l'acier inoxydable, puis par les boucliers en résine polyester. De même les petites pièces en zamac chromé sont maintenant élaborées en plastique moulé métallisé sous vide.

Telle fut donc, certes résumée sommairement, l'histoire du « chromage » dans notre grande entreprise.

Quelques nouvelles...

POT DE NOVEMBRE

Ce sont plus de 100 adhérents qui se sont retrouvés à l'AGR, le 15 novembre 2006, pour un pot de l'amitié. Il se confirme que ce genre de réunion a toujours un réel succès. Heureux de se retrouver pour prendre des nouvelles des copains, les participants ont confirmé leur souhait de renouveler l'opération, au moins une fois par an, indépendamment de l'Assemblée Générale.

Nous réfléchissons à monter une rencontre du même type courant juin, avant les vacances estivales. Nous vous tiendrons informés.

Vous trouverez des photos de cette soirée sur le site Internet de l'Association.

SITE INTERNET.

Il a été ouvert le 23 février. Délais fixés à l'AG de mars 2006 tenus !

Vous pouvez désormais surfer sur :

<http://www.ametis-renault.com>

Faites connaître cette adresse à vos amis.

Faites nous part de vos points de vue et de vos remarques pour améliorer ce qui est VOTRE site.

Un grand merci à Jean Billaudot et Étienne Lissillour qui ont fait le plus gros du travail et qui ont consacré de nombreuses heures à la mise au point technique de ce site.

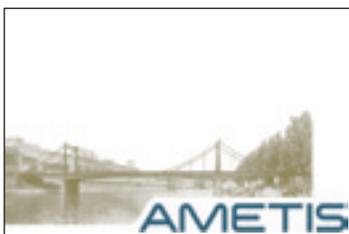


ILS NOUS ONT QUITTÉS...

- **Bernard Hulot**, fidèle adhérent d'AMETIS, est décédé le 12 février. Personne n'oubliera sa silhouette, sa bonhomie, et l'enthousiasme qu'il mettait dans tout ce qu'il entreprenait. Il avait beaucoup contribué à faire adhérer les anciens des « Méthodes » à AMETIS.

- **Jacques Leroy**, qui fut le patron de bon nombre d'entre nous, est parti, quelques jours avant, le 9 février, après plusieurs années de maladie qui ne lui permettait pas de se joindre à nous, comme il l'aurait souhaité.

Fidèles en amitié, nombreux étaient les Renault présents à leurs obsèques.



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