



AMETIS INFOS

Bulletin numéro 24
Juillet 2014

“ 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

La Cité musicale de l’île Seguin p 2

Nadine Fernandez de Flins à Billancourt... p 5

ÉDITO

« Les entrailles de l’île Seguin »

Vingt-deux ans après l’arrêt des chaînes de l’usine, le premier chantier de construction d’un bâtiment pérenne sur l’île Seguin débute enfin !

Les récentes élections municipales ont permis à Pierre-Christophe Baguet de conserver son fauteuil de maire de Boulogne-Billancourt. Sans nous risquer à émettre le moindre commentaire politique -nous ne serions pas légitimes en la matière-, force est de constater que la reconduction d’un élu local qui, au cours de son précédent mandat, s’est engagé sur un programme d’urbanisation de l’île, est un gage de continuité dans l’action et une promesse de résultats.

« Notre île » est donc sur le point de commencer sa mue avec le démarrage, sur la pointe aval, du chantier de la Cité musicale. Vous trouverez dans ces pages une description de ce projet de grande envergure, qui n’en est qu’à sa phase préliminaire.

Pour l’instant on fouille les sols, encore et encore. Les silhouettes des foreuses et des excavatrices en activité sont visibles depuis le quai Georges-Gorse. Une campagne de fouilles archéologiques d’un type très spécial, mais les découvertes n’en sont pas moins surprenantes : étranges plaques de tôle cloisonnées, poteaux et massifs de béton formant des alignements dont l’origine est probablement moins mystérieuse que celle de ceux de Carnac...

On oublie en effet un peu vite que la construction verticale de l’usine historique, puis, au fil des ans, ses évolutions les plus spectaculaires ont nécessité de prendre des dispositions très particulières en sous-sol.

Quelques exemples en vrac :

- La stabilisation de la chaîne d’assemblage des portes de la Renault 4 a nécessité l’injection dans le sol de centaines de tonnes de béton..., dont nous n’étions pas toujours certains qu’elles arrivaient au bon endroit !

- La réalisation d’un étage supplémentaire pour l’atelier de la peinture intégrait un ambitieux programme de renforcement des poteaux verticaux et de battage de pieux complémentaires.

- L’implantation de la ligne de robots d’assemblage de l’Express, a été précédée d’une reprise des fondations sous-jacentes..., un doux euphémisme pour décrire une totale restructuration !

Les engins qui s’activent aujourd’hui n’en sont sûrement qu’à leurs premières découvertes !

Mais si l’île Seguin pouvait s’exprimer, on imagine sa plainte ou sa colère : « Mais quand finira-t-on de charcuter mes entrailles ! »

Bonne lecture.

**Le Président
Michel Auroy**

« Cité musicale de l'île Seguin Premier mouvement : Allegro ma non troppo »

Depuis le début du mois de mars, on peut observer le ballet des pelleteuses et percevoir le fracas saccadé des brise-roche hydrauliques -ces gigantesques marteaux-piqueurs- sur la pointe aval de l'île Seguin où, dix ans après que les démolisseurs ont achevé d'y faire table rase, a démarré la première phase de la construction de la Cité musicale. Figure de proue dressée à une encablure du pont de Sèvres, ce pôle culturel majeur sera l'emblème du nouveau quartier, comme la centrale électrique de l'usine fut pendant plus de soixante-dix ans le symbole de l'emprise industrielle de Renault dans la ville, d'où le choix par le Conseil général des Hauts-de-Seine, commanditaire du projet, d'une œuvre architecturale audacieuse. Une fois encore la métaphore navale s'impose : à la silhouette familière du paquebot des années 30, succédera celle d'un navire de croisière contemporain, caractérisée à son sommet par une coque ovoïde en bois enveloppant l'auditorium et une voile photovoltaïque mobile accompagnant la course du soleil.

Une partition brillante et équilibrée

L'histoire récidive ! Après le projet avorté de Tadao Ando pour la Fondation Pinault, c'est à nouveau un architecte japonais de renom, Shigeru Ban, concepteur en 2009 du Centre Pompidou de Metz et lauréat 2014 du Prix Pritzker d'architecture, qui, associé au Français Jean de Gastines, a été retenu pour réaliser la Cité musicale de l'île Seguin. Mais là s'arrête la comparaison. Et avant de pénétrer sur le chantier, il convient d'exposer les grandes lignes de cet ambitieux programme afin d'imaginer dès à présent l'ambiance que le public ressentira en pénétrant dans cet immense complexe dont la vocation est d'être un lieu de création exceptionnel pour toutes les formes de musique⁽¹⁾.



Dessin du projet d'Albert Laprade pour la rénovation des façades de l'île Seguin en 1945.

© Renault Communication / dessin : Albert Laprade - DR



Esquisse de la Cité musicale de l'île Seguin observée depuis le quai Georges-Gorse à Boulogne-Billancourt.

© Shigeru Ban Architects Europe - Jean de Gastines Architectes

Le futur bâtiment abritera à la fois une grande salle modulable, d'une capacité maximum de 6 000 spectateurs, destinée à accueillir la musique pop-rock, la variété, comme la comédie musicale -sans oublier les émissions de télévision, les congrès ou les conventions d'entreprise-,

et un auditorium de 1 100 places consacré à la musique classique et contemporaine. Autour de ces deux espaces principaux viendront s'articuler des salles de répétition, des studios d'enregistrement, un espace dédié aux entreprises avec salons de réception et salles de séminaire, plusieurs restaurants, ainsi que des commerces en rapport avec la vocation culturelle du lieu.

Pour desservir l'ensemble, un grand foyer de 1 000 m² permettra d'orienter le public. Celui-ci pourra également accéder à des coursives et des terrasses conduisant au sommet de l'édifice d'où il sera possible d'admirer la courbe majestueuse du méandre de la Seine qui se déploie depuis la Tour Eiffel jusqu'aux élancements du quartier de la Défense. Le soin avec lequel ses concepteurs se sont appliqués à respecter le site naturel de l'île Seguin, tout en cherchant à l'embellir, rappelle d'une certaine façon la métamorphose intervenue en 1945 quand, pour faire disparaître les cicatrices laissées par les bombardements, Albert Laprade⁽²⁾ avait, à la demande de Pierre Lefaucheux, redessiné avec talent l'ensemble des façades de la centrale et des ateliers de l'usine donnant sur le fleuve, parachevant cette silhouette qui demeure gravée dans la mémoire collective.

Des acteurs publics et privés à l'unisson

Soucieux de faire respecter les délais de réalisation et d'optimiser les coûts, en évitant tout dépassement aussi bien pendant la phase de construction que pendant la période d'exploitation, le Département des Hauts-de-Seine a opté pour un « PPP » (partenariat public-privé), une formule de plus en plus prisée par l'Etat et les collectivités locales. En contrepartie d'un loyer versé au partenaire privé, elles n'ont plus à assumer des responsabilités financières et des compétences professionnelles par trop éloignées des missions de service public.



La coque ovoïde de l'auditorium aperçue depuis la terrasse de l'esplanade de la pointe aval de l'île Seguin.

© Shigeru Ban Architects Europe - Jean de Gastines Architectes

Un contrat d'une durée de trente ans -trois consacrés à la conception, puis à la construction et vingt-sept dévolus à l'exploitation- a donc été signé en juillet 2013 avec Tempo-Île Seguin, l'appellation donnée au groupement d'entreprises composé du fonds d'investissements OFI InfraVia, de Bouygues Bâtiment Île-de-France et de Sodexo ; à l'occasion du montage de ce partenariat, Sodexo et TF1 ont pris conjointement le contrôle de STS Événements ; cette filiale commune sera chargée de l'exploitation artistique des deux salles de spectacle.

En 2043, au terme du contrat, Tempo-Île Seguin remettra gratuitement au Département l'ouvrage en parfait état d'entretien et de fonctionnement.

La Cité musicale sera un lieu vivant tout au long de l'année. On prévoit d'y organiser quatre cents représentations publiques et manifestations privées par an, soit en moyenne plus d'une par jour, avec une programmation adaptée aux différents publics.

Cet équipement musical de très haut niveau constituera un incontestable atout pour le rayonnement de l'ouest de la future métropole du Grand Paris.

La Cité musicale en chiffres

- Une emprise d'un seul tenant de 2,35 ha à la pointe aval de l'île Seguin
- Un équipement d'une surface totale de 36 500 m²
- Un investissement de 170 M€
- Une salle modulable de 4 000 à 6 000 places
- Un auditorium de 1 100 places
- Un foyer de 1 000 m²
- Un espace « entreprises » de 2 660 m²
- Une inauguration programmée en juin 2016

Le sous-sol c'est la clef !

A première vue, le chantier paraît désert. Passé le poste de sécurité, les bureaux de la base-vie en cours d'aménagement ne sont occupés que par une vingtaine de collaborateurs -ils seront trois fois plus nombreux à terme. Sur le terrain, ils ne sont guère plus d'une quinzaine d'ouvriers et de techniciens à s'activer. Néanmoins, la tâche à accomplir est aussi colossale qu'essentielle : préparer le terrain et arrimer les fondations sur le socle

de craie sous-jacent.

Tout commence par la nécessité d'évacuer 47 000 m³ de déblais pour passer en moyenne de 36 m d'altitude -le niveau actuel du Pavillon et du pont Renault- à 31,50 m, sauf à l'extrémité de la pointe aval qui se situe d'emblée à 29 m. Pour y arriver, il a fallu dégager la terre du jardin et retrouver, avant de l'arracher, la dalle de l'usine située à 34m. En effet pas question de la perforer avant d'avoir levé le risque dit pyrotechnique, un euphémisme qui cache la présence éventuelle de bombes oubliées. Vient ensuite l'analyse des terrains pour localiser les traces de pollution qui subsistent en dépit des campagnes menées par Renault entre 1992 et 2004. S'il restait encore des hydrocarbures provenant des huiles et des graisses utilisées pour lubrifier les machines, on a également trouvé des sulfates issus de la dégradation des bétons anciens et, mauvaise surprise, car désormais classé comme polluant, du mâchefer parmi les divers matériaux qui ont servi à la surélévation de l'île décidée avant la construction de l'usine à la fin des années 20.

Mais la difficulté majeure rencontrée par les terrassiers a été la présence de très nombreux massifs de béton enterrés sous la dalle de l'usine. Certains très anciens comme le montrent leurs surfaces bleuies, ainsi que la forme et la densité des fers qu'ils renferment. « Renault avait construit pour durer ! », s'exclame Benjamin Potelle, conducteur de travaux chez Bouygues, qui, pour mener à bien cette phase préliminaire des travaux, a mobilisé huit pelleteuses, certaines équipées de BRH (brise-roche hydrauliques) ou de mâchoires pour briser les blocs avant passage des débris au concasseur. Ces massifs, distincts de la dalle de l'usine, sont constitués d'un béton moins dosé en ciment, caractéristique de celui qui est généralement utilisé pour assurer l'assise des ouvrages. Il s'agit donc bien des nombreux renforts qui ont été injectés au fil des ans pour assurer la stabilité des presses du département 12.



Les fondations de l'usine sont dégagées : ici, côté Boulogne, on distingue la structure construite en 1984 pour supporter les installations de la tôlerie de l'Express.

© Ametis / photo PierreZed



Canalisations, blocs de béton : les entrailles de l'usine sont mises au jour.

© Ametis / photo PierreZed

Les terrassiers ont également fait une découverte qui les a surpris : une galerie traversant l'île d'une rive à l'autre à l'emplacement des chaudières de l'ancienne centrale électrique.

Contrairement à ce qui avait été mis en place lors de la démolition de l'usine, il n'a pas été possible cette fois-ci d'évacuer directement des déblais par la voie fluviale. Il a donc fallu organiser une noria de camions jusqu'à des barges amarrées quai Le-Gallo, à mi-chemin entre les ponts de Sèvres et de Saint-Cloud. Et, contrairement à ce qu'on aurait pu craindre, cette circulation de poids lourds n'a pas eu d'incidence majeure sur le trafic. Il est néanmoins prévu, en accord avec Voies navigables de France, de construire dans les mois à venir une estacade provisoire sur l'île afin de pouvoir y livrer directement certains des éléments encombrants destinés à la structure du bâtiment.

Actuellement, les éléments les plus visibles du chantier sont les foreuses -la plus haute culmine à 28 m- qui creusent et arriment les pieux qui soutiendront les planchers de la Cité musicale sur la couche de craie située entre 15 et 35 m de profondeur sous le lit de la Seine. En effet, cette couche solide suit une pente nord - sud en remontant vers les coteaux de Meudon. Au final, la dalle qui supportera le bâtiment ne reposera pas directement sur le sol de l'île. Elle sera portée par les pieux qui feront office de fondations, ménageant ainsi un vide sanitaire, aucun niveau en sous-sol n'étant creusé dans les terrains existants. Pour l'anecdote, signalons qu'un chef de chantier de l'entreprise Soletanche actuellement présente sur le site avait déjà battu des pieux dans l'île il y a une trentaine d'années,

vraisemblablement lors des travaux qui avaient précédé le lancement de l'Express.

Quand on les interroge sur les particularités induites par un chantier installé sur une île, les responsables qui nous reçoivent commencent par répondre logistique et sécurité. Logistique, parce que réguler un trafic de camions lorsque la seule voie d'accès consiste en un seul pont -en l'occurrence le pont Renault- demande de la rigueur ; d'autant plus que la relative étroitesse de l'île ajoute une contrainte supplémentaire. Sinon, gare aux bouchons ! Sécurité, parce que la réglementation impose la pose d'une barrière anti-noyade lorsqu'on travaille à proximité d'un plan d'eau. En son absence, le port du gilet de sauvetage est obligatoire pour tout membre du personnel à chaque fois qu'il se trouve à moins de cinq mètres de la berge. Un vrai casse-tête réglementaire, sans compter qu'un tel équipement constitue un handicap pour se déplacer avec aisance sur le terrain.

Mais au-delà des difficultés rencontrées, le projet en lui-même est attrayant. Et, point non négligeable pour la motivation des équipes, travailler dans un environnement de cette qualité n'est pas monnaie courante dans la région parisienne ; la vue sur les coteaux de Meudon ne manque pas d'attraits et le jardin sur l'île offre la promesse de moments de détente à la pause-déjeuner.

Ce chantier ne fait que commencer. Nous y reviendrons bientôt. A suivre...

Rédaction : Pierre Zigmant



Une foreuse de 28 m de haut en action à l'emplacement des chaudières de la centrale de l'île Seguin.

©Ametis / photo PierreZed



Vue générale du chantier de la Cité musicale sur la pointe aval de l'île Seguin à la fin mai 2014.

©Ametis / photo PierreZed

(1) : une visite virtuelle de la Cité musicale de l'île Seguin est accessible sur le site Dailymotion en suivant le lien : http://www.dailymotion.com/video/x11sg71_cite-musicale-de-l-ile-seguin_music*

(2) : Albert Laprade (1883 - 1978) est surtout connu pour avoir été, en 1931, l'architecte du Palais de la Porte Dorée (Paris XII^e) qui accueille aujourd'hui la Cité de l'histoire de l'immigration, après avoir abrité le musée des Colonies, devenu ultérieurement celui des Arts d'Afrique et d'Océanie.

« Nadine Fernandez : de Flins à Billancourt, une carrière atypique »

Intrépide ! Ce qualificatif vient naturellement à l'esprit quand on écoute Nadine Fernandez-Mauret raconter les épisodes marquants de sa vie. A vingt ans, en 1958, ne réalise-t-elle pas l'exploit de relier Paris à Madrid en VéloSolex ? Embauchée à trente-deux ans dans l'atelier de couture des sièges de l'usine de Flins, elle est volontaire neuf ans plus tard pour changer du tout au tout et devenir secrétaire au siège social à Billancourt, sans parler de son attirance pour les sports extrêmes. Cette adepte de la randonnée, qui continue aujourd'hui à enchaîner de jour, comme de nuit des parcours de marche labellisés « Audax » de 25 et 50 km, voire parfois de 100 km, a aussi quinze sauts en parachute à son actif. Il n'y a que cette femme pour ne pas s'étonner d'un parcours que chacun s'accordera à juger hors norme, alors que rien, ni ses origines familiales, ni sa formation professionnelle, ne l'y prédisposait, hormis une formidable volonté et une curiosité teintée d'audace ; des traits de caractère qui ont façonné cette personnalité singulière.

Une jeunesse mouvementée

Lorsqu'éclate la Seconde Guerre mondiale, la petite Nadine Mauret est âgée de deux ans et réside à Château-Salins, en Moselle. Cette partie de la Lorraine, annexée une première fois par l'Allemagne en 1870, va l'être à nouveau après la défaite de juin 1940. La famille trouve refuge à Auch, préfecture du Gers, et va y séjourner jusqu'à la Libération. Mais le retour en Lorraine sera de courte durée, car, sous l'influence de sa mère qui regrette le climat et la douceur de vivre du sud de la Loire, son père, fonctionnaire des Finances, demande et obtient sa mutation. Retour à Auch en 1949 ! C'est donc dans cette ville, qu'après l'école primaire, Nadine apprend la couture à la Chambre des Métiers du Gers. A seize ans, elle décide de voler de ses propres ailes en « montant » à Paris. Néanmoins, ses parents lui imposent d'être hébergée dans un couvent des Sœurs de Saint-Vincent-de-Paul situé rue de la Tombe-Issoire dans le 14^e arrondissement. Bien loin des travaux d'aiguille, elle est affectée pendant deux ans aux cuisines où étaient préparés quotidiennement les repas destinés à nourrir quatre cents personnes.

A dix-huit ans, elle quitte le cocon du couvent et exerce enfin le métier pour lequel elle a été formée. Pendant sept ans, chez plusieurs employeurs dans le quartier du Sentier et celui des Arts-et-Métiers, elle exerce des

activités variées - bobineuse, remailleuse, surjeteuse - dans le domaine du textile, et plus particulièrement dans celui de la bonneterie. L'intérêt du métier résidait dans le suivi de la fabrication depuis la réception des écheveaux de matière première jusqu'à la livraison des produits finis.

Nadine habite alors rue d'Aubervilliers, à la limite des 19^e, 18^e et 10^e arrondissements. Elle va y rester après son mariage en 1961 avec un Espagnol rencontré trois ans plus tôt à Madrid, lors de son équipée depuis Paris au guidon d'un VéloSolex, un engin - certes robuste - mais aux performances plutôt modestes.

La recherche d'un logement plus décent amène le couple à déménager à Aubergenville en 1965. Le mari est embauché au CKD de Flins en novembre 1968. Pendant tout ce temps, Nadine continue à travailler en gardant des enfants. La famille quitte Aubergenville pour Mantes, puis pour Limay. C'est à cette époque que des voisins l'informent que Renault recrute des couturières. Elle postule et est embauchée à son tour à l'usine de Flins en juillet 1970.

Flins, le grand atelier

Par comparaison avec ceux qu'elle a connus dans le Sentier, l'atelier de sellerie, situé en étage, est gigantesque. Long de cinq cents mètres, il abrite quatre cents femmes qui

confectionnent les sièges des Renault 16 et des Renault 12. Nadine Fernandez se souvient : « je fus très impressionnée par le bruit assourdissant de ces quatre cents machines à coudre industrielles tournant à plein régime ». Elle va devoir s'habituer à travailler en équipe en étant, soit du matin, soit de l'après-midi, plus un samedi matin sur deux, et s'adapter à la cadence de production qui impose de confectionner à chaque séance de travail trente collections complètes de garnitures de sièges, des pièces de tissu lourdes et encombrantes, très difficiles à manipuler. Le travail est dur mais l'ambiance est bonne. Les années passent et les modèles de voiture changent.



Cette vue de 1955 montre l'immensité de l'atelier de confection des sièges de l'usine de Flins (les machines à coudre et la disposition des postes de travail sont différentes de celles qu'a connues Nadine Fernandez dans les années 70).

© Renault Communication DR



L'atelier de confection des sièges de l'usine de Sandouville en 1976. La disposition des postes de travail est identique à celle qui existe à l'usine de Flins à la même époque.

© Renault Communication DR

Pour vaincre cette routine, Nadine rejoint un groupe d'ouvrières qui récupèrent les chutes de tissu pour confectionner pendant la pause repas des poupées, des clowns et des figurines animales : chiens, chats, lapins, sans oublier le célèbre Casimir de l'émission télévisée L'île aux enfants, dont les finitions et le remplissage étaient effectués à la maison. De même, avec le skaï, il est possible de créer des sacs à provisions, des trousse de toilette ou des étuis pour ranger les cartes routières, voire des gilets de cow-boy pour les petits garçons. Et jusqu'aux chiffons distribués chaque vendredi pour nettoyer les machines dont une partie est transformée en torchons et en habits de poupées. Tous ces objets, assimilables au travail « en perruque » mais réalisés au vu et au su de la maîtrise, ne sont

en aucun cas destinés à être commercialisés. Ils servent uniquement à faire des cadeaux aux collègues, aux amis et aux membres de la famille. Eté 1979, le volume de production est en baisse. En même temps se profile à l'horizon un profond changement de technologie - le remplacement de la couture des garnitures de siège par la soudure -, avec en parallèle le transfert de l'activité à la sous-traitance. Un beau matin, le chef d'équipe passe dans les allées en s'exclamant : « qui veut aller travailler dans les bureaux à Billancourt ? ». Nadine Fernandez est à son poste, elle répond immédiatement : « moi ! », bien haut, bien fort. Après neuf ans dans l'atelier, elle a envie de changer, envie d'apprendre et elle s'en sent capable. Après avoir passé avec succès les

tests psychotechniques, elle fait partie du premier groupe de dix ouvrières admises à suivre six mois de formation intensive au Centre de Formation pour Adultes, rue de Sèvres à Boulogne.



Figurines fabriquées à l'usine dans des chutes de tissus pendant les pauses.

© Ametis / photo Nadine Fernandez-Mauret

Billancourt, bâtiment J7

Huit heures par jours durant six mois, les cours se succèdent : Français, maths, commerce et surtout dactylo avec, raffinement suprême, les touches du clavier complètement masquées ! A l'issue de la formation, un examen est organisé sous l'égide du Ministère du Travail qui permet aux dix stagiaires - toutes sont reçues - d'obtenir un diplôme reconnu au niveau national, sésame de la nouvelle vie professionnelle qui s'ouvre devant elles.

Nadine est affectée à la direction des Achats dans le service de Jean-Claude Gorenne, comme secrétaire dans la section tubes et produits plats. Situé au bâtiment J7 qui s'élève sur le Trapèze à l'arrière du bâtiment X - aujourd'hui bâtiment Pierre-Dreyfus -, son univers de travail, comparé à celui de Flins, s'est sérieusement rétréci : un bureau où travaillent son nouveau patron, M. Soubie, et dix-huit collègues.

En quelques mois, elle prend de l'assurance et appréhende de mieux en mieux les phases du processus d'achat de la tôle et d'approvisionnement des usines par les fournisseurs. Sa connaissance de l'espagnol lui permet de devenir l'interlocutrice privilégiée de sa section avec la FASA. Sa tâche de secrétaire consiste aussi à s'occuper des aspects pratiques - titres de transport, réservations d'hôtels, locations de voitures, achats de devises- des missions des acheteurs qui sillonnent la France et l'Europe. La famille Fernandez quitte Limay et vient s'installer à Boulogne dans un appartement du quartier du Pont-de-Sèvres. Ainsi Nadine habite désormais à dix minutes à pied de son bureau.

En 1982, c'est avec autant d'intérêt que de curiosité qu'elle voit arriver l'informatique : « je comparais l'arrivée de l'ordinateur au bureau à l'entrée de la machine à laver dans les foyers familiaux ». Son premier ordinateur, un Cii Honeywell Bull TTX 80, est aussi encombrant qu'un téléviseur et ses disquettes aussi larges qu'un 45 tours mais il change la vie : plus de papier-carbone, la frappe comme les tableaux sont mieux présentés et les calculs simplifiés, sans compter le silence de fonctionnement. Au fil des ans, l'informatique devient plus performante et des stages sont régulièrement organisés pour suivre l'évolution permanente des matériels et des logiciels.

A l'initiative de Jean-Claude Gorenne, Nadine et plusieurs de ses collègues sont invités à visiter les usines Sollac de Florange (Moselle) et de Biache (Pas-de-Calais). Ainsi, minerais, hauts-fourneaux, coulée continue, laminoirs ne sont plus de simples mots mais deviennent réalité. Il en reste des souvenirs inoubliables, une meilleure compréhension de l'origine des bobines de tôle livrées chez Renault, et un renforcement de la motivation de l'équipe. Mais parfois des épisodes plus inattendus viennent émailler la vie de bureau au bâtiment J7. Comme celui de cette souris qui, une fois capturée, devient

pour quelques mois la mascotte du bureau, avant d'être remise en liberté à la veille des vacances.



Nadine Fernandez à la direction des Achats en 1982 face à son premier ordinateur de bureau, un Cii-Honeywell-Bull TTX80.
© Collection particulière de Nadine Fernandez-Mauret DR

Citius, Altius, Fortius⁽¹⁾ ...

Nadine Fernandez a appris à profiter des à-côtés de l'usine. Il y a l'animation de la place Nationale à la mi-journée, où se croisent les ouvriers lors du changement d'équipe, avec ses cafés, ses restaurants bon marché et, à la belle saison, les camions des maraîchers venus vendre leur production directement du producteur au consommateur. Mais elle apprécie également d'aller faire un tour au « Chinois », ce magasin où Renault vend à bas prix à ses collaborateurs des articles et matériels de toute nature mis au rebut : outils, mobilier de bureau, pièces de carrosserie, sièges de voiture, volants, tissus vendus au mètre, parmi lesquels le skaï orange de la Renault 5 très apprécié comme toile cirée pour tables de cuisine !

Mais ce sont les activités sportives organisées par le Club Olympique de Billancourt et le Comité d'Établissement qui l'intéressent le plus. Attirée par la randonnée, Nadine constate rapidement qu'elle a des aptitudes pour marcher sur de longues distances. Dès sa première année de pratique, elle est prête à se lancer sur le parcours de la marche « Paris-Mennecy » reliant la place Nationale de Boulogne-Billancourt au centre de loisirs Renault de Mennecy (Essonne). Ce trajet de quarante kilomètres est effectué en huit heures. Ce n'est qu'un début. La randonnée devient plus qu'un loisir, une passion. A partir de 1988, elle se lance dans des « Audax »⁽²⁾, une discipline fondée il y a cent dix ans par le journaliste Henri Desgrange - le créateur du Tour de France - qui se résume dans la formule « Partir ensemble, revenir ensemble ». Ces épreuves de régularité et d'endurance à allure imposée consistent pour les marcheurs à respecter une allure de 6 à 6,5 km/h sur des distances comprises entre 25 et 200 km.

A ce jour, car à soixante-quinze ans elle continue à marcher



Nadine Fernandez sur l'aérodrome de Maubeuge en 1984, prête pour un saut en parachute.

© Collection particulière de Nadine Fernandez-Mauret DR



1er avril 2006 : Nadine Fernandez (2^{ème} en partant de la droite avec le coupe-vent bleu) pendant l'Audax 100 km avec l'Association Sportive Mantaise.

© Collection particulière de Nadine Fernandez-Mauret DR

pour son plaisir, Nadine Fernandez a homologué au total 21 600 km répartis sur des parcours de 150, 125, 100, 75 et 25 km. Elle est titulaire de huit « Aigles d'or », la récompense suprême attribuée aux « audaxieux », et est en route vers le neuvième. Excusez du peu !

Et grâce au C.E., elle réalise à quarante-cinq ans un de ses rêves de jeunesse : sauter en parachute. Après une journée de formation théorique, la douzaine de néophytes embarque dans l'avion qui grimpe à 1 000 mètres d'altitude. Un saut à l'ancienne, accroché à un « pépin » de style militaire qui impose d'atterrir en faisant un roulé-boulé classique. En un an Nadine réalise quinze sauts à Royan et à Maubeuge. Une expérience qui lui donne de l'assurance et qui reste gravée dans sa mémoire : « Aujourd'hui, quand je me revois devant la porte du Cessna, du Dornier ou du Pilatus, j'ai encore des frissons et je me demande comment j'ai pu faire cela ! ».

A partir de de 1990, le site de Billancourt est en déclin. L'usine ferme en 1992. Et en 1995, après une année de pré-retraite à mi-temps, l'intrépide Nadine Fernandez quitte définitivement Renault avec un petit pincement au cœur mais en étant fière d'avoir fait partie de cette entreprise qui lui a donné la chance de s'épanouir.

Récit : Nadine Fernandez-Mauret

Rédaction : Pierre Zigmant

(1) : « Plus vite, plus haut, plus fort » : devise des Jeux Olympiques modernes depuis 1894.

(2) : Pour en savoir plus, on peut consulter l'article Wikipédia : <http://fr.wikipedia.org/wiki/Audax>

Ils nous ont quittés :

Daniel Jérôme, le 23 décembre 2013

C'était une figure de l'île Seguin, peut-être moins connue que celle de nos collègues de la fabrication. Chef des centrales de Billancourt, territoires de l'usine parmi les plus secrets, mais o combien stratégiques, il avait le charisme et la compétence technique nécessaires à la fonction.

Très actif, engagé dans les activités ludiques de l'AGR -bridge, philatélie...- et au sein d'AMETIS, il était apprécié de tous.

Michel Petricenko, le 31 janvier 2014

Nul n'oubliera ce compagnon chargé de la qualité des véhicules produits dans toutes nos usines de montage. Un défi permanent pour lequel il savait cent fois sur le métier remettre son ouvrage. Représentant de la fabrication au sein du GMAQ (Groupe du Maintien et de l'Amélioration de la Qualité), il a assisté les directeurs industriels des années 70/80. Calme, aussi persévérant que persuasif, il avait ce talent

de pouvoir résister aux patrons d'usines les plus rebelles et convaincre les ingénieurs d'études les plus frileux.

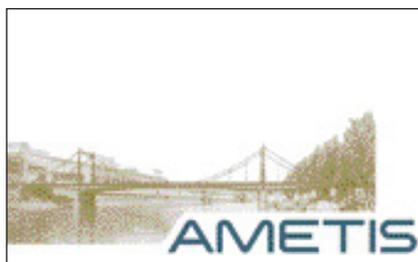
« Petri » était un collègue cultivé et chaleureux que nous aimions retrouver lors de nos rendez-vous amicaux.

Pierre Goujon, le 13 mars 2014.

En famille comme à l'usine, on l'appelait « Pierrot ». Derrière ce diminutif familier se cachait une personnalité très rigoureuse dans l'exercice de sa fonction. Capable de diplomatie comme de fermeté dans les situations les plus délicates, Pierrot était le chef d'atelier sur qui l'on pouvait compter sans réserve. Le fameux 74-45 avec son convoyeur birail complexe et peu docile mais aussi sa cabine de roulage après trempé, était sa « chose ». Il pilotait avec talent ce secteur aux conditions de travail très difficiles.

Pierrot a appris le métier à nombre d'entre nous. Merci professeur !

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