



# AMETIS INFOS

Bulletin numéro 25  
Mai 2015

“ 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

# « Où en sommes-nous ? »

L’année 2015 est déjà bien engagée, les chantiers d’urbanisation de l’île Seguin progressent. Un état des lieux s’impose.

La silhouette de la pointe aval se précise. A priori, les délais seront tenus et, à l’automne 2016, les premiers visiteurs seront accueillis au cœur de cette nouvelle « Cité musicale » qui viendra compléter la gamme des salles de concerts parisiennes. Bientôt ne subsistera plus qu’un lointain écho du son des presses - claquements sourds et basses fréquences - familier aux oreilles des mélomanes industriels que nous fûmes sans le savoir ! Le chantier de la pointe amont a démarré avec des travaux de terrassement et la démolition de la piste d’essai. La construction des bâtiments va être bientôt engagée. Dédié à l’art contemporain, ce projet, baptisé « R4 », n’a cependant rien à voir avec notre produit fétiche qui a battu tous les records de production.

Restera le cœur de l’île où notre Pavillon commence à voir se resserrer l’étau. S’il est difficile de préciser la date de fin de son exploitation, il semble néanmoins réaliste d’imaginer qu’il ne sera plus accessible à l’horizon du printemps 2017. Mais alors quelle structure pérenne serait susceptible de prendre le relais ?

Il est acquis que ce ne sera pas sur l’île où, néanmoins, quelques rappels de notre histoire n’échapperont pas à la vue du promeneur. L’actuelle réfection du pont Daydé va permettre une restauration à l’identique de l’aspect et de la couleur d’origine de l’ouvrage. Les responsables de la SAEM y veillent et nous consultent régulièrement. Ce sera ensuite au pont Siebert de subir une indispensable cure de jouvence. De la même façon, tous les

soins nécessaires ont été apportés au démontage et au stockage des éléments de l’entrée monumentale de l’île qui retrouvera à terme sa place naturelle : à l’extrémité du pont Daydé, face au Trapèze.

Mais notre implantation définitive, me direz-vous ? Nous avons dépassé le stade de la réflexion pour retenir avec Renault une hypothèse dont il est inutile de préciser les contours tant que l’avant-projet en cours d’étude n’aura pas été finalisé, présenté, validé, financé et définitivement retenu par la direction générale de Renault. Mais il est clair qu’en cas d’échec, c’est l’existence même de notre association qui serait remise en cause après douze d’ans d’efforts continus pour donner du sens à l’article 3 de nos statuts :

**« AMETIS a pour objet d’entreprendre et de promouvoir toutes actions permettant de conserver la mémoire de Renault sur le site de Boulogne-Billancourt. »**

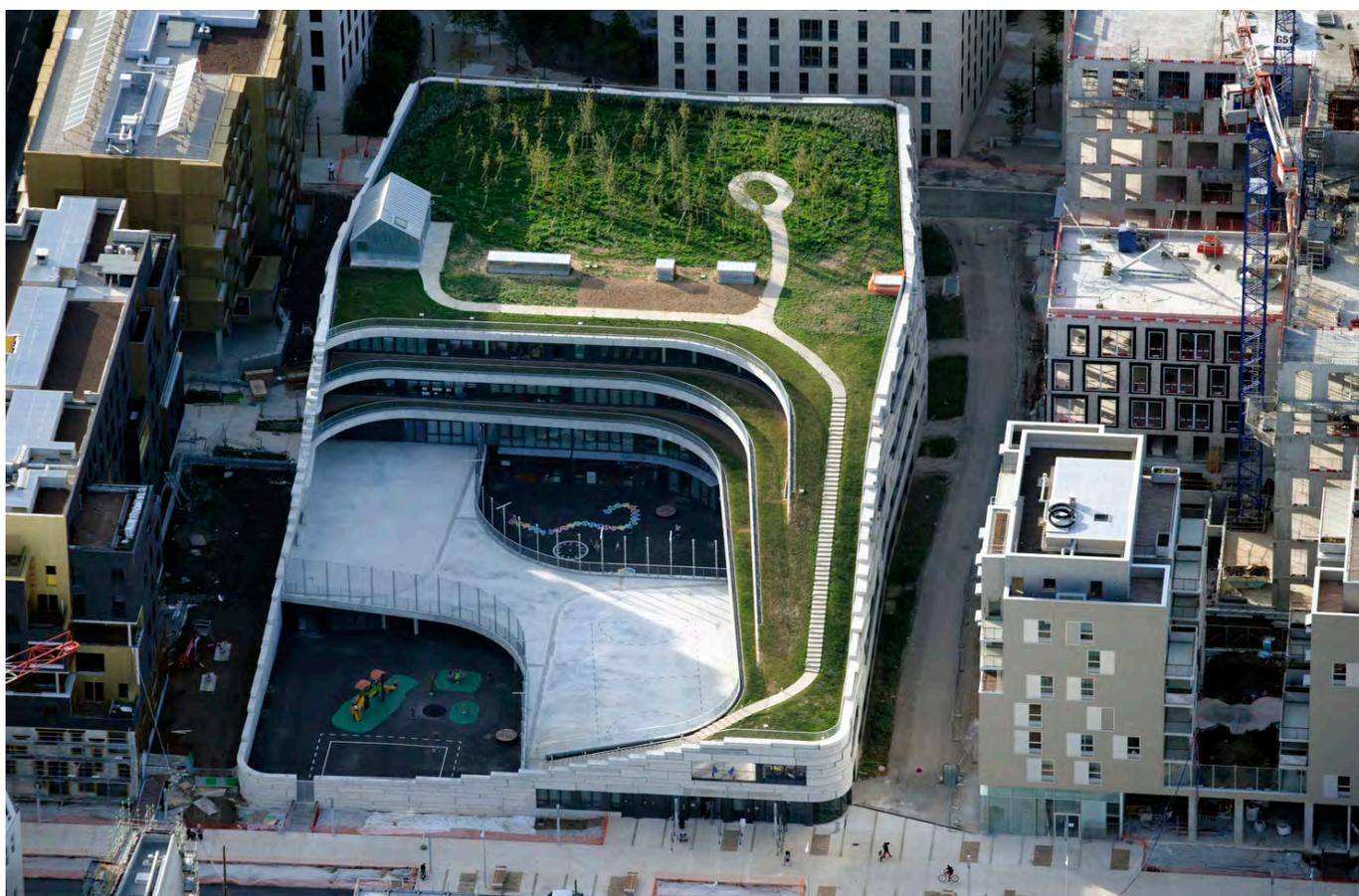
Triste épilogue qui ne serait pas vécu sans remous. Nous n’osons pas y penser !

Je puis vous assurer, chers lecteurs, - adhérents et amis - que les trois présidents des associations concernées, Michel Gornet pour la FARGR, Yves Dubreil pour Renault Histoire et votre serviteur pour Ametis, s’investissent pleinement pour que ce beau projet aboutisse.

**Le Président  
Michel Auroy**

# « Une École de la biodiversité sur le Trapèze »

*Aéroport de Notre-Dame-des-Landes, barrage de Sivens, Center Parc de Roybon... autant de projets qui ont récemment défrayé la chronique et contribué à propager la notion de biodiversité, jusqu'à présent plus familière aux scientifiques et aux militants écologistes qu'au grand public. Mais avant de prendre part au maintien de la diversité des espèces vivantes -micro-organismes, faune et flore- présentes dans les milieux naturels, ne faut-il pas commencer par l'observer et l'apprendre dès le plus jeune âge ? C'est une des ambitions affichées par « l'École primaire des sciences et de la biodiversité », édifiée sur le Trapèze Est à deux pas de la place Jules-Guesde. Imaginé par l'agence Chartier-Dalix Architectes assistée de l'Atelier d'Écologie Urbaine, ce bâtiment d'une conception inédite a accueilli pour la première fois élèves et enseignants en septembre dernier. Une initiative d'un genre nouveau de la Ville de Boulogne-Billancourt qui, en affirmant ainsi son ambition à former les générations futures au respect de l'environnement, s'inscrit durablement dans le sillage du label « écoquartier » décerné au Trapèze en septembre 2013.*



L'école vue du ciel avec ses balcons en gradin et son toit-terrasse.

© SAEM Val de Seine Aménagement / photo Philippe Guignard

## Un jardin suspendu

L'École de la biodiversité constituera un espace vert homogène au centre du macrolot « A4 Est » de la ZAC, un « pas de verdure » -selon l'expression de ses concepteurs-, situé à mi-chemin entre le Parc de Billancourt et celui des Glacières désormais reliés par la nouvelle traverse Jules-Guesde. En décidant d'intégrer dans un groupe scolaire

des surfaces végétalisées et des supports spécifiques destinés à héberger la flore et la faune locales, la ville de Boulogne-Billancourt s'est montrée audacieuse et capable de répondre à une approche émergente du rapport à l'environnement en milieu urbain.

L'immeuble, qui s'inscrit sur une parcelle de 50 m sur 100, a une surface totale de 6 700 m<sup>2</sup> dont les deux

tiers accueillent 18 salles de classe -11 pour les classes élémentaires et 7 réservées aux maternelles- et des espaces associés (cour de récréation, cantines, dortoir, bibliothèque, ...), un gymnase étant implanté sur le tiers restant de la surface. Celui-ci, doté d'un accès indépendant et d'une tribune de 250 places, a été conçu pour abriter des compétitions régionales et servir aux entraînements de plusieurs sections de l'ACBB ; il accueille aussi les cours d'éducation physique et sportive des écoles du voisinage. Le dessin du bâtiment rompt avec les habituels parallélépipèdes imposés par les promoteurs au nom de la sacro-sainte rentabilité du foncier. Si la façade arrière qui clôture le gymnase mesure 14 m de haut, les murs latéraux s'abaissent progressivement jusqu'au niveau de la rue, dégagant depuis le toit-terrasse un jardin planté, formé de balcons superposés aux courbes harmonieuses, faisant également fonction de brise-soleil pour les salles de classe. Car, bien qu'enserré par des immeubles de 6 et 7 étages, l'ensemble de l'école, cours de récréation comprises -celle de la maternelle, comme celle de l'école élémentaire-, bénéficie d'un ensoleillement total pendant les mois d'été, et jusqu'à 14 heures en hiver. Alors que, de l'autre côté, les organisateurs de compétitions sportives en salle préférant l'éclairage uniforme d'origine électrique aux variations de la lumière naturelle, la lueur du jour pénètre dans le gymnase à travers un nombre réduit de vitrages, placés en hauteur.

Pour mettre en œuvre la terrasse végétalisée, l'élément le plus significatif des objectifs pédagogiques du projet, il a fallu prendre en compte différentes contraintes : calculer la structure du toit pour qu'il soit en mesure de supporter deux tonnes de terre humide par m<sup>2</sup>, auxquelles peut s'ajouter en hiver le poids des chutes de neige, prévoir un arrosage automatique pour les périodes de sécheresse et apporter un soin tout particulier à la réalisation de l'étanchéité pour laquelle une couche de bitume d'une épaisseur de 2 cm a été utilisée. Et, complétant l'illusion, l'édicule technique renfermant la machinerie d'ascenseur a été traité selon le vocabulaire architectural de la serre de jardin. Grâce à ces aménagements, les élèves accompagnés de leurs instituteurs ont la possibilité d'observer l'évolution des espèces vivantes qui, au fil des saisons, vont se développer sur les 1 650 m<sup>2</sup> de cet espace naturel reconstitué. Principalement composé d'une prairie et de carrés potagers, il sera couronné par une zone arborée avec différentes essences d'arbres et de buissons, toutes les plantes étant représentatives de la flore francilienne.

### Une enveloppe bien remplie

Mais les architectes ne se sont pas contentés d'offrir à la nature l'opportunité de s'épanouir sur le toit et les balcons, ils ont aussi imaginé d'utiliser les trois façades, Sud, Ouest et Nord qui ferment le bâtiment pour y construire



L'entrée de l'école et la façade côté rue.  
© SAEM Val de Seine Aménagement / photo Hervé Abbadie

une enveloppe constituée de 1 436 blocs de béton -pas un de moins !- tous différents en raison de la géométrie très particulière des murs. Ils ont été dessinés un à un, une tâche certes facilitée par l'usage de la PAO, mais qui, comme le souligne Sophie Deramond, chef de projet chez Chartier-Dalix Architectes, a engendré en amont une somme de travail énorme pour l'équipe et beaucoup de temps passé devant les écrans ! Tout en étant agrafés sur les murs, ces éléments jointoyés avec du mortier sont autoportants, leur poids se reportant jusqu'aux longrines<sup>(1)</sup> arrimées aux fondations. Quant à ceux qui sont placés au sommet, ce sont des blocs-acrotères<sup>(2)</sup> qui chapeautent l'enveloppe sur lesquels sont accrochés les garde-corps de la terrasse. Le rôle de cette paroi est de créer un lien vertical vivant et habité entre la végétation installée sur le toit de l'école et celle qui sera plantée au pied du bâtiment, notamment dans la noue<sup>(3)</sup> destinée à recueillir les eaux pluviales.

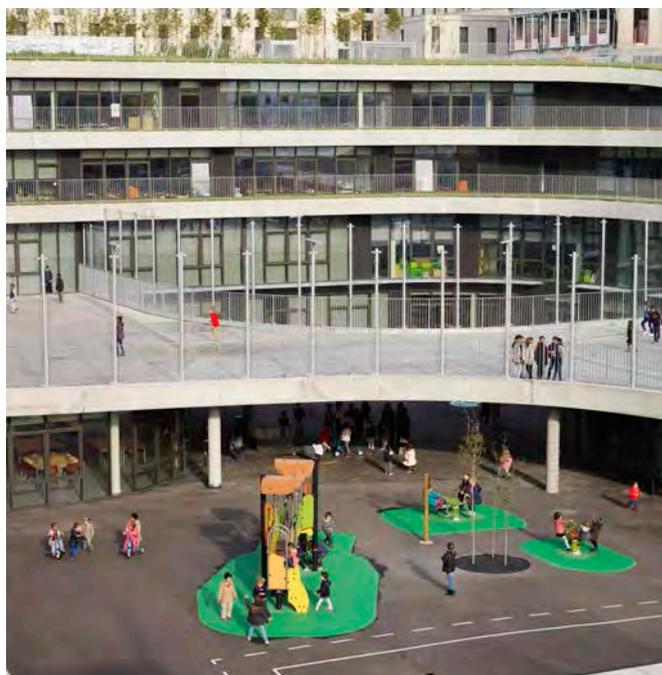
Chacun de ces blocs a une fonction bien définie : jardinières, nichoirs ou « hôtels à insectes ». Pour ces deux dernières fonctions, la forme donnée aux habitats, leur orientation, leur altitude ainsi que la taille des orifices d'entrée-sortie varient



Gros plan sur les blocs de l'enveloppe montrant leurs fonctionnalités variées : jardinières, nichoirs de différentes tailles et « hôtels à insectes ». © Chartier-Dalix Architectes / photo David Foessel

selon qu'on les destine à accueillir telle ou telle espèce d'insectes ou d'oiseaux. Des hirondelles ne nicheront pas au même endroit, ni dans le même type d'abri que des mésanges ou qu'un couple de faucons. Et si, aujourd'hui, à la sortie de l'hiver, les jardinières semblent encore bien peu garnies, on peut s'attendre, dès l'arrivée des beaux jours, à les voir se couvrir d'une végétation variée issue à la fois d'apports naturels et d'ensemencements délibérés. Mais, selon Jean-Louis Ducreux, l'écologue de l'Atelier d'Écologie Urbaine chargé de la conception et du pilotage

de ce nouvel écosystème, il va falloir s'armer de patience et attendre quelque temps avant de pouvoir en dresser le bilan et mesurer son interaction avec l'environnement du quartier.



Au rez-de-chaussée, la cour de récréation des maternelles et au 1er étage, celle des classes élémentaires.

© Chartier-Dalix Architectes / photo Cyrille Weiner

Restent l'appropriation du projet par l'équipe pédagogique de l'école et l'acceptation par les parents d'élèves, souvent prompts à s'alarmer en apprenant que leurs enfants risquent de se trouver au contact de plantes urticantes, de baies toxiques, voire d'insectes piqueurs. Tout danger de cette nature, aussi minime soit-il, étant aujourd'hui considéré comme intolérable dans le cadre scolaire et dont, judiciarisation de la société aidant, les chefs d'établissement ont appris à se protéger.

Comme le rappelle Jean-Louis Ducreux : « s'initier à la biodiversité, c'est aussi découvrir que la nature peut être hostile ! ». Et Sophie Deramond ajoute avec raison : « la richesse de ce programme pédagogique est immense. Les enfants vont pouvoir apprendre énormément de choses au contact de la nature, alors qu'ils n'auraient pas dû avoir cette chance en habitant dans un milieu urbain ».

Tout l'enjeu de la réussite de cet ambitieux projet réside désormais dans la prise de conscience de leur part de responsabilité par l'ensemble des acteurs concernés : SAEM, Ville, corps enseignant, Inspection académique, parents d'élèves et habitants du quartier.

**Rédaction : Pierre Zigmant**

<sup>(1)</sup> longrine : poutre horizontale assurant la liaison transversale au niveau des fondations pour répartir la charge des murs.

<sup>(2)</sup> acrotère : muret placé au sommet des toits-terrasses pour protéger du ruissellement la jonction entre les murs et la dalle.

<sup>(3)</sup> noue : fossé végétalisé destiné à recueillir les eaux pluviales.

# « André Dépond :

## l'itinéraire d'un agent de maîtrise raconté par son fils »

En 1933, certificat d'études en poche, André Dépond, tout juste âgé de quatorze ans, réussit le concours d'entrée à l'École d'Apprentissage Renault. Il en sortira avec une formation de mécanicien. C'est précisément son attirance pour la mécanique qui avait convaincu son père, boulanger à Joinville-le-Pont, de l'orienter dans cette voie. Mais, après la Libération et la nationalisation de Renault, sa carrière va l'éloigner de la pratique de son métier de base et le mener vers l'encadrement. Affecté dans l'île Seguin, il en gravira tous les échelons jusqu'à être promu au statut cadre. Parti à la retraite à soixante ans en 1979, après quarante-six ans de vie professionnelle à Billancourt, il nous a quittés l'année dernière avant que nous ayons pu recueillir son témoignage. Gérard, son fils, a accepté de nous livrer ses souvenirs, faisant ainsi revivre l'image d'un père qui, à ses yeux, comme aux yeux de ceux qui l'ont côtoyé dans l'usine, demeure une figure marquante mais non dénuée d'humour et de fantaisie.

### 1933 – 1944 : l'École, le Front populaire, la Guerre, l'Occupation



« Tout petit déjà... » : André Dépond (à droite) au volant d'une voiture à pédales dans les années 20.

© Collection particulière de Gérard Dépond

De son passage à l'École professionnelle, André Dépond avait précieusement conservé le livret du palmarès 1934, celui de la 1<sup>re</sup> année de sa scolarité, dans lequel il est mentionné que lui avaient été attribués le Prix d'excellence, ainsi que les 1<sup>ers</sup> Prix de géométrie et d'arithmétique de sa section. Sa rencontre avec Louis Renault en personne à l'occasion de cette remise de prix est restée gravée dans sa mémoire. L'archivage des traces de ces récompenses semblerait prouver que ce sont les seules qu'il aurait reçues au cours de ses années d'apprentissage. Mais qui sait ? Peut-être a-t-il égaré les palmarès suivants ? Il se souvenait aussi qu'apprenti il avait subi une forme de bizutage plutôt cocasse, consistant à lui faire parcourir un bon nombre d'ateliers de l'usine à la recherche d'une « boîte à bulles » pour recharger les niveaux ! Juin 1936 : André Dépond s'associe à l'élan qui conduit à l'occupation de l'usine, sans doute plus par solidarité avec ses camarades de travail que par conviction politique ou syndicale. Car rien n'est plus enthousiasmant, quand on a 17 ans, que d'avoir le sentiment d'écrire une page d'histoire en vivant ces événements de l'intérieur. Indice supplémentaire de son

intérêt pour cette période mouvementée, il classera une série de photos trouvées dans sa maison de campagne de Clairefontaine, auparavant propriété d'un cadre de Renault. Celles-ci montrent les dégâts constatés dans l'usine après les violents affrontements entre grévistes et forces de l'ordre intervenus lors de la journée de grève du 24 novembre 1938 quand, en réponse à l'occupation partielle des ateliers, la direction impose le lock-out et obtient l'évacuation de l'usine.

Mobilisé en septembre 1939, il est « affecté spécial » et est rapidement de retour à l'usine comme de très nombreux ouvriers professionnels dans l'industrie de l'armement. Il va passer toutes les années de guerre à Billancourt et échappera au STO. Marqué par l'ampleur des bombardements alliés visant l'usine, il avait gardé les photos qu'il avait lui-même prises au lendemain des raids de la Royal Air Force du 3 mars 1942 et de l'US Air Force du 4 avril 1943. Mais il aimait rappeler avec une certaine ironie que, durant cette période, la productivité et l'ardeur au travail n'étaient pas à l'ordre du jour. Ce qu'il résumait ainsi : « pendant la guerre, on a fabriqué plus de casseroles et de passeroles [en perrique, pour la famille et les amis, NDLR] que de chars ».

### 1944 – 1979 : l'encadrement, une reconversion réussie

À la Libération, il assiste aux retournements de vestes de certains parmi ceux qui avaient le plus profité de la situation sous l'Occupation, ainsi qu'aux procès menés par le comité d'épuration de l'usine à l'encontre des cadres et agents de maîtrise les plus ouvertement engagés dans la Collaboration [au final, 270 mesures de licenciement seront prononcées entre septembre 1944 et avril 1945, soit 1,5 % de l'effectif total, NDLR].

En raison du succès commercial de la 4CV, l'embauche est massive. Elle nécessite de renforcer l'effectif de la maîtrise chargée d'encadrer les ouvriers novices. C'est dans ce contexte que le parcours professionnel d'André Dépond s'oriente différemment et qu'il va s'éloigner définitivement de la technique pour exercer son autorité, successivement à la fabrication des sièges, puis en peinture. Il ne s'est jamais exprimé sur sa motivation mais on peut supposer que l'opportunité d'une évolution de carrière, son attirance



Au lendemain du bombardement du 4 avril 1943, un officier allemand passe devant un atelier dévasté et des épaves de camions prêts à être livrés à la Wehrmacht.

© Collection particulière de Gérard Dépond / photo André Dépond

naturelle pour les rapports humains et sa connaissance de l'usine ont pesé en faveur de cette prise de responsabilités nouvelles. Une évolution naturelle qu'on constate à de nombreuses reprises chez les anciens apprentis (cf. : « *L'École d'Apprentissage Renault* » Ametis-Infos N° 18 - juin 2011). Il fait ses premières armes à l'atelier de couture des garnitures des sièges. Un secteur à l'ambiance bien particulière où les hommes composant la maîtrise font face à une main-d'œuvre exclusivement féminine connue pour son indocilité et son franc-parler. De plus, une réputation sulfureuse auréole l'atelier ; certaines de ces femmes s'étant présentées à l'embauche après le vote de la loi Marthe Richard qui les avait privées de l'exercice de leur activité précédente. Et il était de notoriété publique que plusieurs d'entre elles, après avoir passé la semaine à travailler chez Renault, monnaient leurs charmes auprès des militaires américains basés en France, engrangeant ainsi pendant le week-end un complément de revenu non négligeable. Difficile d'en savoir plus sur cette période dont André Dépond avait, semble-t-il, gardé un souvenir assez pénible. Son fils, s'il se souvient de la 4CV des départs en vacances début août en direction de la Bretagne, était cependant trop jeune pour s'intéresser aux commentaires que son père pouvait formuler dans le cadre familial. Ce fut différent pendant la séquence suivante, celle des années 60 et 70, toute entière passée à manager les peintres



Une ouvrière devant sa machine à coudre dans l'atelier de confection des coiffes des sièges dans l'île Seguin en 1955.

© Renault Communication DR

de l'île Seguin. Néanmoins, l'homme demeurera plutôt discret : « quand il rentrait à la maison, il coupait avec Renault ». Même pendant la grève de mai 1968, alors qu'il se rendait aux réunions d'information organisées par la direction de l'usine dans des cafés de la région parisienne.

Il se préoccupait notamment de faire respecter le port du masque à l'intérieur des cabines de peinture. Selon sa propre expression, « il faisait la chasse » aux opérateurs qui, malgré le risque encouru, ne se conformaient pas à cette consigne destinée à protéger leur santé. En première ligne dans un secteur dont les syndicats -CGT en tête- avaient mesuré la capacité à bloquer l'ensemble de la production en y apportant leur soutien au moindre des conflits, il se plaignait des accrochages à répétition avec les délégués du personnel. André Dépond fut très marqué au milieu des années 70 par une violente altercation qui avait dégénéré -un crachat au visage- et s'était terminée devant les Prud'hommes. Il avait mal supporté qu'une telle humiliation publique puisse se réduire à un débat d'avocats argumentant sur la distance supposée séparer les deux adversaires au moment des faits. Heureusement, il ne fut pas contraint d'aller en personne témoigner devant le tribunal.

Il préférerait se rappeler les cadeaux -dattes et objets artisanaux-, gages de respect et de sympathie, que lui rapportaient les ouvriers immigrés à chaque retour de vacances. Et lui, qui portait en permanence un regard ironique sur son entourage et sur la vie en général, avait observé avec jubilation nombre de situations étonnantes, à la limite burlesques, qui l'avaient à la fois surpris et amusé. C'est ainsi qu'à côté de son bureau situé au point le plus élevé de l'île Seguin, le « 6e étage et demi » du bâtiment 6, était implanté le local de dilution de la peinture où officiait un technicien à la méthode très surprenante. Celui-ci appréciait la qualité des nouveaux mélanges de pigments et de solvants en les goûtant ! Au grand dam des jeunes ingénieurs venus consulter ce gourou, le verdict de sa langue était infaillible : seules les mixtures dont la saveur lui convenait donnaient des résultats satisfaisants lors de leur application sur les carrosseries.



Au sommet de l'usine désaffectée, à proximité de l'ancien bureau d'André Dépond, le local de dilution de la peinture en 2002.

© Renault Communication / photo PierreZed

## Un homme modeste et droit

L'itinéraire d'André Dépond est emblématique d'une génération issue de la classe moyenne élevée dans le respect des maximes morales enseignées par les instituteurs de l'école publique. Attaché à la valeur du travail, comme au



André Dépond et son fils Gérard en Bretagne à côté de la 4CV familiale en 1953.

© Collection particulière de Gérard Dépond

rejet du mensonge et de la compromission, il estimait que tout effort méritait d'être récompensé. Un principe qui l'a poussé à progresser sans cesse et qui lui a valu d'être régulièrement promu. Il a eu cependant l'intelligence de toujours faire coïncider son ambition avec ses aptitudes. Ainsi, quand son fils a été incité à poursuivre ses études jusqu'au bac, il lui a déclaré : « Je ferai tout ce que je pourrai pour t'aider. Mais de l'anglais, je n'en ai jamais fait, de l'algèbre non plus. La seule matière dans laquelle je pourrai t'aider, c'est la géométrie ». Promesse tenue ! Avec pour effet quelques années plus tard d'excellents scores en géométrie descriptive et dessin industriel lorsque le jeune Dépond s'est présenté aux concours d'entrée des grandes écoles d'ingénieurs.

Mais l'homme avait aussi quelques passions : la pêche à laquelle il s'adonnait, en mer ou en rivière, lors des vacances d'été en Bretagne et son goût pour les mots croisés qui l'avait incité à passer de la position passive du cruciverbiste à celle, bien plus créative, du verbicruciste inventant ses propres grilles. De sa formation initiale il avait conservé de l'intérêt pour la mécanique automobile. Son fils se souvient -images d'une époque révolue- des changements des garnitures de frein et des remplacements de joints de culasse effectués au bord du trottoir parisien dans le quartier de Charonne où la famille résidait.

C'était aussi un vrai « déconneur », bien que, parvenu à un niveau de responsabilité incompatible avec une telle renommée, il se soit efforcé de n'en rien laisser paraître. Il avait eu, dans sa jeunesse, suffisamment de culot pour mettre du fluide glacial sur la chaise de son agent de maîtrise puis, dans le métro, pour simuler avec son copain Bernard une perte d'équilibre avec la coupable intention d'arracher les mèches postiches de la tête des femmes... Des blagues de potache qui leur permettaient de mettre les rieurs de leur côté.

Son fils se souvient d'un père prompt à plaisanter, portant sur lui-même un regard sans complaisance avec une forte tendance à l'autodérision. Une attitude qui résume toute sa philosophie : connaître sa valeur sans se surestimer et rire de tout – y compris de soi-même – sans jamais nuire à autrui.

Récit : Gérard Dépond  
Rédaction : Pierre Zigmant

### Trois amis viennent de nous quitter : Guy Gros, Jean-Paul Rolandone et Jean-Claude Sudriès

Tous trois ont pu bénéficier de la promotion supérieure du travail, si chère à Renault, et su « transformer l'essai » au service l'entreprise.

**Guy Gros** a été un des premiers Renault à intégrer le CIF (devenu le CESI) dont il sort diplômé en 1959. Ensuite, toute sa carrière se déroulera à l'usine de Billancourt. Chef de groupe d'ateliers des préparations diverses, il exercera les mêmes responsabilités en peinture et en retouche-livraison. Puis, après un passage comme assistant technique auprès de Roger Vacher, directeur du CIB, il a dirigé le dernier atelier en fonction à l'usine O.

Personnage haut en couleur, souvent bougon, mais toujours attachant, nous garderons de lui l'image d'un collègue fidèle en amitié.

**Jean-Paul Rolandone** entré chez Renault avec un BTS en 1962, a été admis au CIF en 1967 après avoir passé cinq

ans à la plateforme technique du département 77 dirigé par Marcel Maja. De retour à Billancourt il prendra une nouvelle orientation au sein de la direction de la Production, chargé des véhicules haut de gamme dans le service ordonnancement de Roger Bayer. En 1974 il intègre le service achat électrique où il terminera sa carrière en 1998. Nous conserverons de lui le souvenir d'un homme précis, sympathique et amical.

**Jean-Claude Sudriès** a été admis à l'APPRA où il a acquis un solide bagage en organisation. De retour à l'usine, il y a accompli un parcours de logisticien: bureau central d'abord, organisation ensuite, avec Jean-Paul Melcer, où l'informatique a progressivement structuré la gestion de la fabrication ; il y a gagné sa réputation de rigueur et sa qualité d'expert.

Devenu chef du service central production, il a eu la délicate responsabilité de procéder à l'arrêt des chaînes de l'île Seguin en mars 1992.

Au revoir, les amis.

17 décembre 2014, 9 h 49...

Rongé par les intempéries, le fronton de pointe amont qui menaçait de s'effondrer dans la Seine a été volontairement détruit.



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

© Photos Adeline Bommart