

Amicale des Anciens

PSA
GROUPE



d'Aulnay

14ème bulletin annuel
Année 2017

AMICALE

DES

ANCIENS

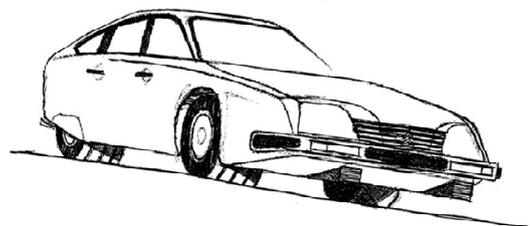
D'AULNAY

Le conservatoire notre lieu de rencontre du lundi matin



Attention 1 encart à nous retourner

PSA PEUGEOT CITROEN Site d'Aulnay
Amicale des Anciens d'Aulnay
Boulevard André Citroën
93600 Aulnay s/Bois
Tel : 06 49 34 55 77
CCP : Paris 50344 16 X
Courriel : amicaledesanciensaulnay@mpsa.com
Site : <http://aaaulnaypsa.monsite-orange.fr/>



Association régie par la loi du 1er juillet 1901. SIREN . 452 236 417- SIRET.452 236 417

Page laissée volontairement vide

Le mot du Président.....

Chers (es) Amis (es) ,

Après l'été vient l'automne, et c'est pour moi le moment de venir auprès de vous pour faire le point sur la situation de notre Amicale.

Au niveau de nos effectifs, nous observons une certaine stabilité. D'anciens « aulnaysiens » qui avaient été mutés sur d'autres sites, viennent nous rejoindre à leur cessation d'activité. Nous nous en réjouissons car cela ne peut que nous conforter quant à l'attractivité de notre Amicale.

Toujours gérées avec attention et rigueur, nos finances restent équilibrées, et nous permettent d'aborder sereinement certains avants projets.

Concernant les activités de voyages, sorties, et autres loisirs, tous les engagements pris ont été honorés, et il convient de remercier tous ceux qui ont contribué à ces réussites, qui font d'ailleurs l'objet de comptes rendus figurant dans ce bulletin.

Quels évènements marquants pour cette année 2017 ?

En juin, - et assez précipitamment ! -, nous avons été amenés à quitter nos locaux du bâtiment 39 (formation), qui a été définitivement désaffecté. Les possibilités d'hébergement au sein de notre ancienne usine devenant de plus en plus aléatoires et compliquées, nous avons sollicité le Conservatoire, qui a accepté de nous héberger. Après des travaux auxquels nous avons participé de bon gré, une salle de réunion a pu être aménagée, et nous pouvons l'utiliser dans le cadre de nos réunions de bureau le lundi matin.

Un grand Merci à Xavier CRESPIEN, Directeur de l'Aventure Peugeot Citroën DS, responsable du Conservatoire, ainsi qu'à son équipe, pour cet accueil qui nous permet de poursuivre nos activités dans de bonnes conditions.

Dans le cadre du partenariat désormais établi avec CITROËN HERITAGE, il convient de souligner pour cette année une progression notable des visites du Conservatoire, pilotées par les bénévoles de notre Amicale. Merci pour leur engagement et leur dévouement qui s'inscrivent dans un devoir de Mémoire que nous aurons toujours plaisir à faire vivre, tant que nous serons en mesure de pouvoir le faire.

Quelles sont nos prochaines échéances ?

En premier lieu notre Assemblée Générale qui, comme chaque année, se tiendra fin janvier, à savoir le samedi 27 janvier 2018, à l'Espace Pierre Peugeot. L'Equipe d'animation a décidé de maintenir les mêmes conditions pécuniaires de participation au repas que l'an dernier. La tombola ayant connu un franc succès, sera également renouvelée, et les modalités de participation vous seront précisées le jour de l'AG.

/.....

Quelques nouvelles brèves concernant le Site d'Aulnay, et le Groupe PSA.

Le démantèlement du Site se poursuit, où l'on assiste à la destruction de certains bâtiments, et à l'émergence de nouvelles structures. Quelques photos et commentaires figurant dans ce numéro vous permettront d'avoir une approche sur les nombreuses évolutions en cours.

Au niveau du Groupe PSA, l'offensive produit du plan « Push to Pass » se traduit par une hausse des ventes mondiales de 2,3 % à la fin juin 2017. Le rachat d'OPEL et VAUXHALL est désormais finalisé, et l'on peut espérer que ce regroupement favorisera de nouvelles synergies. Si vous souhaitez obtenir de plus amples informations sur la vie du Groupe, je vous rappelle que vous pouvez consulter tous les communiqués de presse émis par PSA Com, sur le site de notre Amicale :

<http://aaaulnaypsa.monsite-orange.fr/> onglet « les actualités du groupe » .

Avant de terminer mon propos, je me dois d'adresser mes plus sincères remerciements à tous les Membres de l'Equipe d'Animation, qui font un formidable travail, afin de répondre au mieux à vos aspirations. Je dois également remercier certains de nos adhérents qui nous ont rejoint pour nous aider dans le cadre du partenariat avec le Conservatoire. Et je me dois aussi de vous remercier toutes et tous pour votre fidélité. La fin de l'année approche. Au nom de toutes les composantes de cette sympathique Amicale, je vous souhaite une bonne fin d'année 2017.

Que 2018 vous apporte joie, bonheur et surtout santé, pour vous-même mais aussi pour toutes celles et tous ceux qui vous sont chers.

Très amicalement vôtre.

J. C. VIANNE

Le mot du secrétaire

L'Amicale se porte, on ne peut mieux, car nous sommes actuellement **138**, nous avons le plaisir cette année de compter parmi nous de nouveaux adhérents, Souhaitons leur la bienvenue en les nommant :

Boularand Claude, Braye Daniel, Buczko Léon, Constant Philippe, Deboffe André, Fretay Jean Claude, Gaillourdet Alain, Rosati Lucien, Verneau Marie Pierre, Lopes DaCosta Gualter, Garofalo Guiseppa et Rabusseau Philippe.

M.Jounot

Le mot du Vice-président

Après la page suivante sur laquelle figure le résultat de l'exercice 2017, vous trouverez différents articles relatifs à, nos voyages 2017, nos prévisions d'activités 2018, l'évolution du site, notre emménagement au conservatoire, notre partenariat avec Citroën Héritage, un reportage avec des « anciens » ...

Des articles divers et variés, faisant montre de notre volonté à tous, à continuer de dynamiser et de promouvoir notre Amicale.

A . Echerbault

COMPOSITION DU BUREAU

Président :	Jean Claude Vianne	0677956559
Vice - Président :	Alain Echerbault	0148681554
Trésorier :	Jacques Carlier	0134174461
Trésoriers adjoints :	Jean Pierre Chevreux	0143091953
	Alain Chevreau	0344876175
Secrétaire :	Michel Jounot	0134193005
Secrétaire adjoint :	Jean Pierre Ferron	0148582828
(Commission voyage, loisirs, culture) :	Jean Porteneuve	0160261761
	Gérard Tastard	0160019706
	Alain Echerbault	0148681554
	Didier Le Dévéhat	0658547876
<u>Chargés de mission :</u>		
Alain Spreux		0148196908
Jean Michel Vincent		0134149555
Dominique Fallot		0614630294
Pierre Le Milin :		0146023306
Pierre Ferrier		0618783635

RESULTAT DE L'EXERCICE DE L'ANNEE 2017

(du 01/11/2016 au 31/10/2017)

<u>Désignation</u>	<u>Dépenses</u>	<u>Recettes</u>
Adhésions		2 660.00
Subvention (Ville d'Aulnay)		200.00
AG 2017	7349.80	5 040.00
Acompte AG 2018	1500.00	
Frais de fonctionnement	1 867.23	
Acompte Grèce 2018		17 050.00
Sorties,voyages,activités diverses	45 907.14	43 363.00
Résultat	11 688.83	

TOTAL EXERCICE 2017	68 313.00	68 313.00
----------------------------	------------------	------------------

Dons (réduction impôts)	6 786.00	6 786.00
-------------------------	----------	----------

BILAN

	<u>11/2016</u>	<u>10/2017</u>
Position CCP	12 776.91	24 830.24
Banque S B E	2 435.78	2 454.05

POSITION AU 31/10/2017

27 284.29



Vendredi 24 Mars. notre départ s'effectue à partir de Roissy CDG sur un vol régulier Air France. A cette occasion nous utiliserons les nouvelles fonctionnalités des bornes permettant, entre autres, d'imprimer les étiquettes bagages afin de procéder nous-mêmes à leurs enregistrements, cela sans personnel de l'aéroport.... Et ça marche !! puisqu'après 1h15 de vol, voyageurs et bagages arrivent à Milan.

Il est 09h00, notre guide, Daniela, nous prend en charge dès notre arrivée. Nous prenons immédiatement le car à destination du lac d'Orta.

Le Lago d'Orta (lac d'Orta), se trouve entre Valsesia et le Lac Majeur. C'est un des plus petits lacs de Lombardie mais aussi l'un des plus paisibles.

Nous prenons le bateau pour nous diriger vers un premier lieu de villégiature des plus connus qu'est l'île de San Giulio, dominée par la basilique qui compte parmi les constructions romanes les plus importantes de tout le Piémont. Nous empruntons une ruelle qui parcourt toute l'île, permettant de découvrir le Palazzo dei Vescovi datant du XIXe siècle et l'Abbaye Benedettina Mater Ecclesiae.

Nous rejoignons le rivage est du lac, à Orta San Giulio, nous nous mettons à l'abri et déjeunons. Un temps libre nous permet de découvrir ce village pittoresque, autre lieu de villégiature très connu.

Nous reprenons le car, vers le lac Majeur (Lac Maggiore). Il a une superficie de 212 km² Moins encaissé et plus lumineux que le lac de Côme, il s'étire sur 65 km de long, et sa plus grande largeur est de 5 km. Sa profondeur maximale est de 372 m.

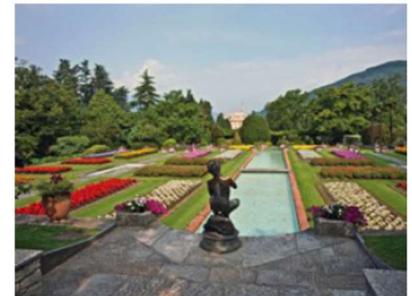
Visite des jardins de la célèbre Villa Taranto

La notoriété dont ces jardins jouissent dans le monde entier, est telle que les personnes, même les plus pressées, ne peuvent se considérer dispensées d'y passer au moins une heure ou deux. L'aspect actuel du jardin de Villa Taranto est le résultat d'une laborieuse réalisation entreprise en 1931 par le Capitaine Mc Eacharn. Aujourd'hui le patrimoine botanique des jardins comprend environ 20.000 variétés et espèces.

Promenade à la découverte du parc de la Villa Giulia

Elle appartient à la municipalité, qui a fait de ses jardins un parc public. Quant à la villa elle-même, sa façade tournée vers le lac est ornée de loggias et de colonnes à tous les étages ainsi que d'une vaste terrasse circulaire.

Après cette journée bien remplie, quelquefois pluvieuse, nous découvrons notre hôtel situé à Verbania en bordure du lac Majeur, doté d'une terrasse offrant une vue panoramique sur les montagnes et le lac.



Samedi 25 Mars : journée dédiée à la fête des Camélias de Locarno.

Un éboulement sur la rive ouest du lac Majeur nous oblige à traverser ce dernier en bateau pour rejoindre la rive est, puis se diriger en car plein nord, puis redescendre sur la rive ouest de quelques kilomètres pour arriver à Locarno. Nous en profitons pour faire de belles photos des rives du lac et des villages les bordant.

Le camélia

Arrivé au Portugal et en Grande-Bretagne vers 1700 de la Chine et du Japon, le camélia a été introduit dans le Verbano (Piémont - Italie) entre 1820-1830. Une grande variété de camélias est cultivée aujourd'hui au bord du Lac Majeur

Depuis plus d'une dizaine d'années, Cannero Riviera organise, après la fête des agrumes qui a lieu en février, une " Mostra delle Camelie ".

La Fête des Camélias est la plus importante manifestation européenne liée à ce thème.

Une exposition a lieu dans le **château de Visconti** avec plus de 300 types de cette merveilleuse fleur ,et dans le **Parc des Camélias**.

Une exposition pour les vrais amateurs de camélias tout comme pour le grand public. Il s'agit d'une occasion unique pour rendre hommage à cette fleur si fascinante qui a trouvé son habitat naturel dans cette région. Des centaines de variétés différentes de camélias en exposition, des arrangements inspirés et créés par des jardiniers professionnels

Nous passerons cette journée, cette fois ci, sous un soleil radieux, avec un « break » pour le déjeuner à Locarno même.

Petite précision : Locarno est une commune suisse du canton du Tessin.

le Tessin, officiellement Repubblica e Cantone Ticino, est un canton de Suisse, de langue italienne.



Dimanche 26 Mars : croisière sur bateau privé aux îles Borromées

C'est sous un temps venteux, friquet et quelquefois pluvieux que nous effectuons notre périple. Heureusement ce que nous allons découvrir vaut bien le risque d'attraper un petit rhume.

Les îles Borromées sont un petit archipel d'îles situées sur lac Majeur. Ces îles, toujours propriété de la famille Borromée, sont devenues le symbole du lac Majeur et un passage obligé pour les visiteurs. Trois de ces îles se visitent, isola Bella, isola dei Pescatori « îles des pêcheurs » (aussi appelée isola Superiore) et isola Madre.

Isola Bella est la plus connue des îles Borromées, devenue le symbole du lac Majeur. L'île est entièrement occupée par un palais et un jardin, conçus pour évoquer la forme d'un navire avec le palais à la proue et les jardins à la poupe. Au début du XVIIème siècle l'île n'était encore qu'un rocher inhospitalier occupé par quelques pêcheurs et s'appelait isola Inferiore, quand Giluio Cesare III Borromeo conçoit un projet pour transformer l'île en palais. Mais c'est à Charles III Borromée que l'on doit les premiers travaux et le nom de l'île, donné en l'honneur de son épouse Isabella. Les travaux ne s'achèvent qu'en 1671.

Particularité, des paons blancs veillent sur le domaine.

Photographie sous un rare rayon de soleil

Isola dei Pescatori est une petite île occupée par un pittoresque village de pêcheurs resté relativement préservé malgré l'afflux des touristes sur l'île.

L'île se découvre assez rapidement en parcourant les ruelles étroites bordées des traditionnelles maisons de pêcheurs.

Puis l'île de Madre, C'est la plus grande des îles Borromées et la plus caractéristique pour son atmosphère intime, silencieuse et envoûtante : un jardin de plantes rares et de fleurs exotiques dans lequel vivent librement plusieurs variétés de paons, de perroquets et de faisans, créant tout le charme d'une terre tropicale.

L'Isola Madre est particulièrement célèbre pour sa flore. Elle offre, selon les saisons, des azalées, des rhododendrons, des camélias, mais aussi ses très anciennes pergolas de glycines, le plus grand exemplaire européen de cyprès du Cachemire de plus de deux cents ans, les espaliers de citronniers, et sa collection d'hibiscus.

Nous rentrons nous réchauffe à l'hôtel, avec un bon diner chaud.



Lundi 27 Mars : autour du lac de Côme.

Le lac de Côme (ou Lario) se trouve à environ 50 kilomètres de Milan, entre les provinces de Côme et Lecco. C'est le troisième lac italien en termes de grandeur - après le lac de Garde et le lac Majeur-, ainsi que le plus profond (410 mètres de profondeur).

Déjà au XVIe de magnifiques villas, représentait une destination de villégiature très prisée par la noblesse lombarde.

En poursuivant le long de la côte on arrive à Tremezzo et sa Villa Carlotta, connue pour ses jardins en terrasses et son musée qui conserve des œuvres précieuses d'Antonio Canova de Thorvaldsen (dont une copie parfaite de l'œuvre Psyché ranimée par le baiser de l'Amour dont l'original est au Musée du Louvre) et des peintures de Francesco Hayez



Le parc est de style jardin à l'italienne avec escaliers de marbre, trois terrasses, bassins, et collection de plus de 500 espèces botaniques arborescentes dont des camellias de grandes dimensions,



Après cette belle journée sans pluie et quelquefois ensoleillée nous rejoignons Milan pour y prendre notre avion. Le commandant de bord devait être pressé et le vent favorable, car nous atterrissons à Roissy avec trente minutes d'avance.

A.Echerbault

LA VERTE IRLANDE
Du 19 au 26 mai



1er Jour Paris -Dublin

Rendez-vous à l'aéroport de Roissy CDG pour les traditionnelles formalités d'enregistrement. Embarquement sur le vol à destination de Dublin.

A notre arrivée, accueil par notre guide local francophone, transfert à l'hôtel. Déjeuner et après-midi libres.



2^{ème} Jour Dublin -Kerry

A Dublin, visite du **musée national** qui abrite des trésors datant de 7000 ans avant JC.

Route pour le Kerry et halte au **château de Cahir** bien conservé et situé sur un aplomb rocheux, c'est l'un des plus grands châteaux d'Irlande.



3^{ème} Jour L'anneau du Kerry

Journée dédiée à la découverte de l'Anneau du Kerry, moment magique du voyage. Entre les côtes joliment découpées, la végétation subtropicale et les maisons aux couleurs vives, c'est une longue diversité de paysages qui se succèdent durant le parcours.

Découverte de plusieurs points de vue tels que **Molls Gap**, **Ladies View** qui offrent des panoramas spectaculaires sur les montagnes ou sur les lacs. Promenade dans les jardins de **Muckross**



4^{ème} Jour Comté de Kerry – Comté de Clare

Découverte de la péninsule de **Dingle**, offrant des petits villages peints aux couleurs audacieuses et présentant de magnifiques paysages.

Départ vers **Slea Head** pour une vue panoramique sur les îles **Blasket**. Visite de l'oratoire de **Gallarus**, il servait au IX^{ème} siècle de lieu de prière et de recueillement pour les moines. Promenade sur la plage de 5 Km à **Inch**.

Halte à **Dingle**, ville de pêcheurs où l'habitant le plus célèbre se prénomme : **Fungie le dauphin**.



5^{ème} Jour Comté de Clare - Galway

Visite du monastère de **Kilmacduagh**, célèbre pour sa tour ronde. Arrêt au dolmen de **Poulnabrone**, l'un des plus impressionnants exemples de dolmen en Irlande.

Route pour la région de **Burren**, vaste plateau calcaire qui recouvre le comté de Clare. « Burren » veut dire gros rocher, nom qui sied très bien à cet impressionnant paysage. Après déjeuner, excursion aux falaises de **Moher** qui culminent à 215 mètres de hauteur et sur 8 Km de long.



6^{ème} Jour Galway -Athlone

Départ pour le légendaire **Connemara**, région sauvage aux chaumières pittoresques blanchies à la chaux et aux petits ports de pêches blottis au fond d'une baie. Cette région est peuplée de larges troupeaux de moutons et parsemée de centaines de petits lacs.

Arrêt photo à l'**abbaye bénédictine de Kylemore**, de style gothique.

Continuation pour **Athlone**.



7^{ème} Jour Athlone -Dublin

Découverte panoramique de la capitale irlandaise, en passant par la poste, le palais de justice et les anciennes douanes. Dégustation de whisky dans l'ancienne distillerie de **Jameson**. Poursuite par les anciennes douanes, et par les élégantes places géorgiennes aux portes multicolores. Passage devant les cathédrales **St Patrick** et **Christchurch** ainsi que devant le **château de Dublin**.

8^{ème} Jour Dublin – Paris CDG

G.Tastard

CIRCUIT MERVEILLES DU PORTUGAL
10 au 17 Septembre 2017



Dimanche 10 Septembre. Il nous aura fallu un peu plus de 2 heures pour arriver d'Orly à Lisbonne. Ensuite transport à notre hôtel se situant à une vingtaine de Km, près du circuit automobiles d'Estoril à Alcabadèche, hôtel pour 2 nuits.

Lundi 11. Journée d'excursion à Cascais et Estoril, stations de villégiature au cœur de la Rivière Portugaise sur l'estuaire du Tage, réputée pour ses anciennes demeures et vieux port de Cascais. Un déjeuner de cochon de lait grillé nous attend. PM, Ville de Sintra, Jolie ville de palais et véritable parc naturel à la végétation luxuriante. Diner. avec spectacle Fado. En option.

Mardi 12. Départ pour Lisbonne, une très belle ville sur la rive de l'estuaire du Tage. Tour panoramique de la ville et découverte des principaux monuments du quartier de la Tour de Belém. Promenade à pied, quartier médiéval de l'Alfama. Temps libre au « Mercado da Ribeira ». Déjeuner. PM. Balade en tuk-tuk pour découvrir les quartiers les plus pittoresques de Lisbonne, (Chiado, Bairro Alto et Alfama), en option. Découverte du parc des Nations avec ses téléphériques. Il fut le site de l'exposition universelle de 1998. Départ pour Serta. Hôtel 2 nuits, ancien Couvent.

Mercredi 13. Départ pour Santarem, capitale gothique du Portugal, découverte panoramique. En cours de route, vision sur les récents incendies dans les forêts. Continuation vers Obidos, visite du village médiéval aux maisons blanches avec ses balcons fleuris. Ensuite, Nazaré, le plus beau village de pêcheurs, où les femmes vendent leur poisson et poupées habillées de sept jupons. Déjeuner de « calderada », genre de bouillabaisse. PM. Départ pour Alcobaca et visite de l'abbaye cistercienne. Route vers Fatima, visite du sanctuaire, l'un des plus connu au monde (apparition de la vierge et découverte de la basilique. Route l'hôtel.

Jeudi 14. Départ pour Covilha sur des routes de montagne avec superbes vues. Découverte de la Sierra Estrela, parc naturel. Route vers Seia pour une ascension jusqu'à Torre (station de skis), Halte au village de Sabugueiro, belles maison de granit. Déjeuner dans un Manoir. Continuation vers Guarda, magnifique demeures en pierre, puis Trancoso, ville médiévale ceinte de rempart, promenade dans la ville et temps libre pour shopping. Diner et nuit à Sernancelhe, ancien couvent transformé en hôtel, N-Dame de Carmo.

Vendredi 15. Traversée de forêts d'eucalyptus dans la montagne de Beira Alta, puis arrivée dans la vallée du Douro, où à flanc de montagnes s'étendent des plants de vigne. Route vers Guimaraès, berceau du Portugal. Déjeuner. PM. Visite du vieux centre historique, patrimoine mondial de l'Unesco, et découverte extérieure du château. Continuation vers Braga, visite du sanctuaire de Bom Jésus, qui domine la plaine. Installation à l'hôtel.

Samedi 16. Départ pour Porto, Matinée consacrée à la visite de la ville offrant un mélange de styles architecturaux dominé par se deux tours de sa cathédrale-forteresse et du clocher des clérigos, la vieille ville abrite des ruelles très pittoresques et animées, églises baroques et palais du XVIIIe. Mini croisière sur le Douro. Route vers Coimbra, visite de la ville universitaire qui domine la vallée du fleuve Mondégo. Une promenade à pied nous permet de découvrir les vieux quartiers et ruelles de cette ville. Route vers Lisbonne. Installation à l'hôtel. Diner dans un restaurant à proximité.

Dimanche 17. 5 h 30, Départ de l'hôtel pour l'Aéroport pour décollage à 8 heures. Arrivée Aulnay 10 H 45.

JP.FERRON

Journée karting, barbecue, et pétanque

Du 25 Juin 2017-

Beaucoup de monde au rendez-vous, par un dimanche ensoleillé, cette performance fût en partie grâce à la jonction de deux équipes, la 1^{ère} celle des adhérents, la 2^{ème} celle de Michel Soulier, qui nous a permis de boucler le prix demandé, qui cette année était différent et important.



A l'année prochaine ... !

Projets 2018

Extraits des courriers envoyés en Juillet 2017.

Les destinations proposées :

- HUIT JOURS A LA DECOUVERTE DE CHYPRE
- LE BEAU DANUBE BLEU. Croisière fluviale de 7 jours – 6 nuits
- LES TRAINS AUTHENTIQUES GALLOIS. Circuit de 8 jours - 7 nuits
- LE MONTENEGRO & LES BOUCHES DE KOTOR. Séjour découverte 8 jours
- BUCAREST A BUDAPEST, EN PASSANT PAR LES PORTES DE FER. (Circuit de 10 jours - 9 nuits)



Nous vous proposons, pour 2018, deux destinations avec notre autre partenaire :



- **LA CORSE DU NORD AU SUD**
Circuit 8 jours / 7 nuits Mai ou Juin
- **LE SRI LANKA 'autrefois Ceylan'**
Circuit Privatif 11 jours / 8 nuits
1ère quinzaine d'Avril 2018

Nota : d'autres destinations sont en cours de prospections, nous vous en ferons propositions, dès que celles-ci seront finalisées.

La journée karting fait partie également de nos projets, ainsi qu'une randonnée....

La démolition du site se poursuit inexorablement.



Mars 2017 le Bât 26 a disparu...



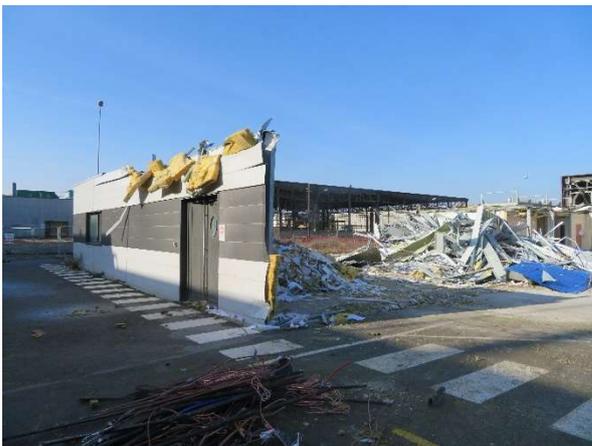
Juin 2017 derniers coups portés au Bât ferrage



Sept 2017 Bât 05 en perdition



Sept 2017 les voies ferrées ne sont plus là !



Oct 2017 dernier souffle pour l' infirmerie !



*Gare parc EVN.
La nature a repris ses droits.*

Des projets pour le site.



La ville, l'Etat, PSA et le Grand-Paris viennent de créer un outil juridique qui lance le projet de quartier hybride sur 107 ha de l'ancien site automobile.

Derrière le verbiage technique, une vraie avancée pour Aulnay-sous-Bois et les anciens terrains PSA. Bruno Beschizza, maire (LR), les représentants de la société du Grand-Paris et ceux de PSA viennent de lancer la création d'une « Semaop » – une société d'économie mixte d'aménagement à opération unique. Il s'agit de l'outil juridique dont la seule raison d'être sera d'aménager les 107 ha restants sur le site de 180 ha qui accueillait, jusqu'en 2014, l'usine PSA. Ainsi, le projet de création d'un nouveau quartier à Aulnay « est concrètement lancé », se félicite Bruno Beschizza.

Par ailleurs, Carrefour vient d'acheter 16 ha pour installer une unité de «**supply-chain**» et créer 500 emplois, tandis que le logisticien Segro va louer 8 ha à... Carrefour, pour de la logistique toujours.

Source :

Le Parisien



Des surfaces déjà prêtes

NDLR : **supply-chain** (chaîne d'approvisionnement)



« Carrefour » sur le « Parc EVN » Sept 2017

Notre Amicale et le Conservatoire (1)

Mi-Juin, branle-bas de combat ! nous devons quitter nos locaux du bâtiment 39 (formation), qui doit être définitivement désaffecté dans les délais les plus brefs. Le Conservatoire accepte de nous accueillir dans une partie de son local archives. Avant de déménager, il nous faut préparer le local. A savoir (démontage complet et stockage des éléments des armoires d'archives, dépose des rails de guidage et du sol en aggloméré qui est solidement collé au carrelage...). La logistique se met en place, (Jumpy de Gérard, Berlingo de l'usine, car à fourches, clés de 6 jusqu'au..., marteaux, burins, masses et barres à mine...). Nous nous mettons au boulot sans tarder, y consacrons nos réunions hebdomadaires, voire heures et jours supplémentaires. Fin Juillet notre local est aménagé et prêt à l'emploi. Ouf ! Le Conservatoire ferme ses portes pour congés.



Les plaques d'agglom. nous résistent

*Un projet à part entière.
Remarquez l'outillage et les EPI*



Las et énervés ,nous les brisons menus... menus



*Les plots de colle s'y mettent aussi.
Nous finirons par les avoir...*



Jeannot nous assure que ça tiendra jusqu'au conservatoire. Il a eu raison ,le bougre !!!



La preuve !!

Notre Amicale et le Conservatoire (2)

54 vistes, 2000 visiteurs du début de cette année à la fin du mois d'Octobre. Le planning prévisionnel des deux derniers mois, laisse déjà entrevoir une augmentation du rythme des visites.

Le lundi 9 Octobre, au sein de notre bureau, Xavier CRESPIN, Directeur de l'Aventure Peugeot Citroën DS, responsable du Conservatoire, a tenu à souligner que cela a été possible grâce au bénévolat de membres de notre Amicale.

Dans le cadre d'un partenariat désormais établi avec notre amicale, chacun des bénévoles s'est vu remettre une chemise aux couleurs de CITROËN HERITAGE. Chemise qu'ils porteront avec fierté, à l'occasion de chacune des visites qu'ils guideront.

A notre demande Xavier CRESPIN sera présent à notre assemblée générale, où nous ne manquerons pas d'aborder le devenir du Conservatoire.

Culture

La richesse du patrimoine aulnaysien

Les Journées européennes du patrimoine auront lieu les 16 et 17 septembre. Entre amis ou en famille, découvrez le patrimoine de notre ville sous toutes les coutures.



IL y a foule !!

Oxygène • Septembre 2017

Et aussi...

Conservatoire Citroën
Journées portes ouvertes et visites les samedi 16 et dimanche 17 septembre.
Visites sur réservation à 9h, 10h30, 13h30 et 15h.
Durée : 1 heure.
Tarif unique : 5€ (gratuit - 7 ans).
Boulevard André-Citroën.
Réservations au 01 56 50 80 20.
Limité à 40 personnes par séance.

Samedi et dimanche !



Ah le camion des pompiers !!



Les guides en chemise blanche Citroën Héritage

D.Fallot, JP.Ferron, A.Echerbault, P.Hénocque, P.Ferrier, JP.Chevreux, X.Crespin, A.Chevreau, D.Ledévêhat, G.Tastard, A.Spreux, M. Jounot, J. Porteneuve et, J.Carlier qui prend la photo

Levallois c'était le bon temps !



LEVALLOIS, c'était le bon temps"



Ils sont trois. Ils avaient à peu près le même âge - 18 ans - lorsqu'ils sont entrés chez Citroën, à l'usine de Levallois où l'on fabriquait la 2 CV. C'était en 1958. Au détour d'une conversation à bâtons rompus au sein du bureau de l'Amicale, ils nous éclairent sur les méthodes de fabrication de l'époque, et sur un tas d'autres choses en rapport direct avec la voiture que nous aimons tant.

De gauche à droite :

Jean Pierre Chevreux, Jean Pierre Ferron, Michel Jounot
Tous trois membres du bureau de notre Amicale

Nota : Les récits qui suivent sont des extraits issus du « 2 CV Magazine N° 115 Mars-Avril 2017 »

Michel Junot

Entré à l'usine Citroën de Levallois-Perret en 1958 comme JO tôlier (Jeune Ouvrier) avec un CAP.

Quand vous arrivez à Levallois en 1958, quelle est l'ambiance dans l'usine ?

Une ambiance vraiment agréable, très familiale. Tout le monde adorait le sport. C'était un lien entre nous. Notre grand "truc", c'était le Tour de France cycliste. Chaque jour, avant le départ de l'étape, chacun mettait un "petit quelque chose" et celui qui avait trouvé le vainqueur remportait la cagnotte à la fin de la journée. L'hiver, les gens de l'hygiène passaient dans les lignes de montage pour nous donner du Viandox chaud. L'été, ils nous mettaient des pains de glace à disposition pour qu'on se rafraichisse. A la peinture, ils avaient droit au lait. C'était censé enlever les toxines !

A Levallois, pouvez-vous préciser exactement en quoi consistait votre tâche ?

La 2 CV arrivait du ferrage après être passée en bain de phosphatation pour être protégée de la rouille. Elle avait ses portes avant sur le côté, au niveau du bloc avant. Je les prenais, je les posais par terre, je contrôlais les imperfections. S'il y avait la moindre petite retouche à faire, je réparais avec mes outils. On disait qu'on travaillait "au noir", car c'est la couleur que donne la phosphatation.

En rentrant de l'armée, en 1962, j'ai été sorti de la chaîne. Ne plus être "enchaîné", comme l'on disait, était une promotion. Je suis passé retoucheur. Dès qu'une voiture avait un "gnon", on la sortait carrément de la chaîne et c'est moi qui la réparait.

On nous appelait les "Choumacs", une transformation du mot "chaudronnier" employé à Levallois du temps d'André Citroën. Ensuite, je suis passé sur la DS à Javel. J'étais à la « Qualité ». Là encore, c'était une sacrée promotion, mais c'est une autre histoire...

Comment les portières pouvaient-elles arriver abimées ?

A chaque opération de manutention, les portières pouvaient prendre des petits coups, des "picots". On retouchait ça avec un petit marteau, on ne faisait jamais de soudure.

Quand le sens d'ouverture des portières avant a changé, fin 1964, comment s'est passée l'adaptation ?

En attendant que les nouvelles portières arrivent, on modifiait les "vieilles" qui avaient évidemment un trou à l'emplacement de l'ancienne serrure. Il fallait simplement le boucher mais, si j'ai bonne mémoire, nous n'avons travaillé que sur des prototypes. Les bonnes portières embouties sont arrivées très vite sur les chaînes.

Acheter une 2 CV était-il plus simple quand on travaillait à Levallois ?

Au contraire, c'était plus compliqué que pour un client normal ! Il fallait faire une demande écrite : « Monsieur le chef du personnel, j'ai l'honneur de solliciter votre haute bienveillance pour l'achat... ». On bénéficiait d'une réduction de 16,5 % sur tous les modèles de la gamme, sauf sur la DS : il était interdit aux ouvriers de l'acheter. Nous avions droit à une voiture tous les six mois.

Début 1960, les délais de livraison étaient encore de plusieurs mois, voire d'un an, alors que pour nous, ils étaient de trois semaines ouvrables. Les gens venaient nous voir à la sortie de l'usine pour réserver "leurs" voitures six mois à l'avance. En réalité, ils nous passaient commande. Ils nous disaient : " tu me prends tel modèle, tel moteur, telle couleur "...

Quand la Dyane est arrivée à Levallois en 1967, les méthodes de travail ont-elles changées ?

La Dyane a inauguré une nouvelle méthode de travail avec de nouvelles machines qui soudaient plusieurs points à la fois, alors que sur la 2 CV, le ferrage se faisait à la pince. Il me revient d'ailleurs une anecdote au sujet de la Dyane: il y avait deux vis à monter à l'intérieur des tirants de portes. Toutes les opérations étaient chronométrées et les gars, pourtant très bons, n'arrivaient pas à visser dans les temps. On ne s'était pas aperçu que sur les portières droites, il fallait mettre un gaucher et sur les portières gauches, un droitier !

Jean-Pierre Ferron

Entré à l'usine de Levallois-Perret, en mars 1959 comme Ouvrier Spécialisé.

Comment se sont passés vos débuts chez Citroën ?

J'ai démarré à la première finition. Les 2 CV sortaient de peinture. On installait le compteur, le levier de vitesses, les draps... Quand je suis rentré du service militaire en Algérie, en 1962, on m'a réintégré sur ma ligne de montage, mais je suis vite passé "Entraîneur". Je n'étais plus "en ligne", je gérais une équipe d'environ 15 personnes. En janvier 1967, j'ai quitté Levallois pour passer chef d'équipe à Javel ; Chez Citroën, même si vous n'aviez pas de CAP, ce qui était mon cas, on pouvait évoluer rapidement. Cela prenait simplement un peu plus de temps. D'ailleurs, moi, je n'avais rien demandé. On est venu me chercher pour aller à Javel. C'est le chef d'équipe qui repérait le bon élément et le faisait grimper dans la hiérarchie.

La discipline stricte chez Citroën, c'était réel ou exagéré ?

Je dirais que c'était plutôt réel. A Levallois, la sortie du métro se trouvait à cinquante mètres de l'entrée de l'usine. Parfois, on arrivait "à la bourre", on entendait la cloche sonner et l'on se mettait à cavalier. Ils fermaient la grande porte cinq minutes avant l'horaire parce qu'ils considéraient qu'en cinq minutes, on n'avait pas le temps de s'habiller et de pointer. Parfois, à une ou deux minutes près, on trouvait la porte de l'usine fermée. Il fallait attendre un quart d'heure avant de pouvoir entrer par la petite porte, celle des retardataires. Evidemment, c'était décompté chaque quinzaine sur notre fiche de paie.

Vous étiez payés tous les quinze jours ?

En réalité, tous les quatorze jours, et en espèces. On appelait ça la "quatorzaine". Chaque personne recevait une enveloppe et comptait les billets et les pièces de monnaie sur place, pour voir s'il n'y avait pas d'erreur. L'argent venait de Grenelle dans deux DS, dont une servait de leurre. Il y avait une troisième voiture qui suivait, souvent une 2 CV. Ce qui n'a pas empêché un ou deux braquages. Après, il y a eu les chèques Sévigné. C'était plus sûr : on allait chercher son argent à la Poste.

Parlez-nous de la technique du "siphonage" sur la 2 CV ?

En sortie de chaîne, on faisait toujours tourner les moteurs pour les "écouter". Ensuite, il fallait déplacer les voitures pour les mettre soit sur des camions, soit sur des péniches. Il fallait donc qu'elles aient de l'essence, à peine un litre. Avant d'être chargées, les voitures restaient stationnées quai Michelet, en attente de départ. Tout le monde avait accès à ce quai. Comme nous les bougions en permanence, les clés étaient dessus. On se faisait voler pas mal de voitures. On les récupérait généralement vers le Pont de Neuilly. Les gars n'allaient jamais très loin : avec un litre dans le réservoir, ils étaient vite à sec ! Nous avons eu l'idée de siphonner ce qui restait d'essence avec une pompe, directement sur le quai Michelet. Comme ça, il était impossible de démarrer ! Ça réglait le problème.

Que pensez-vous de la Dyane ?

Je n'en ai jamais achetée. Elle ne me plaisait pas. La Dyane paraissait plus luxueuse que la 2 CV, mais en réalité, elle faisait plus "casserole", elle raisonnait plus à l'intérieur, même si on était mieux installé. Tout était simple sur la 2 CV alors que sur la Dyane, si vous vouliez démonter une aile, ça devenait compliqué. J'ai eu ma première 2 CV en 1964, une AZAM, et j'étais vraiment attachée à ce modèle. La Dyane, c'était un autre univers.

Jean-Pierre Chevreux

Entré chez Citroën en septembre 1958 comme stagiaire, avec un BEI (Brevet d'Enseignement Industriel)

Parlez-nous de vos débuts chez Citroën ?

J'ai commencé comme régleur à Asnières, à la Super Finition, où l'on faisait toute l'hydraulique de la DS. Avant de partir pour deux ans et demi au service militaire, j'ai été affecté à Levallois, à l'usinage des demi-carters de blocs-moteur de la 2 CV. À mon retour, je suis passé par différentes usines de la maison, avant de revenir à Levallois comme contremaître en maintenance, secteur machines-outils, et de retrouver la 2 CV. Nous étions en 1974 : il y avait 800 machines-outils !

Quel, était le rythme de travail à Levallois en 1958 ?

On commençait à 7 heures ¼ du matin, on terminait à 18 heures, avec une demi-heure pour casser la croûte. Nous avions une pause de 8 minutes le matin et une autre de 8 minutes l'après-midi. N'oublions pas qu'on était aux 40 heures. C'était "physique", mais nous étions jeunes. Quand il y avait du rattrapage, on venait le samedi. Comme c'était en heures supplémentaires, c'était intéressant. Pour les vacances, nous avions droit à trois semaines.

Combien de voitures pouvaient sortir de Levallois en une journée ?

Quand je suis arrivé à Levallois, il y avait encore le bâtiment où l'on usinait les blocs-moteur des camions P45. Ils les ont vite déménagés pour gagner de l'espace et installer des machines-outils pour la 2 CV, car la demande de la clientèle devenait de plus en plus forte. Le maximum que l'on ait fait à Levallois, en deux équipes, c'était 640 voitures par jour.

Avoir le "bon esprit" à Levallois, c'était quoi ?

Etre "Citroën" quoi ! Un mélange de conscience professionnelle, de paternalisme, d'amour de la marque... L'anecdote vaut ce qu'elle vaut, mais je vous la raconte : un jour, un pigeon est entré dans la sous-station électrique. S'il s'était posé sur les barres haute tension, il aurait provoqué un court-circuit qui pouvait arrêter toute l'usine. C'est le chef de secteur qui est venu avec sa carabine pour le dégommer ! ça se passait comme ça à l'époque.

Il faisait bon travailler chez Citroën au début des années soixante ?

Ce que je sais, c'est que nous aimions vraiment notre travail, même s'il pouvait parfois être dur. Citroën était le constructeur qui payait le mieux à l'époque. C'était aussi celui qui formait le mieux ses employés. Il faut dire que pour passer chef d'équipe, Citroën nous donnait une sacrée formation. Elle durait six mois.

Comment avez-vous vécu la fermeture de Levallois en 1988 ?

Jusqu'à la fin ! Le personnel était vraiment super. Quand les gars partaient à la retraite, on leur faisait un petit cadeau, à Levallois, par exemple, on a gardé les cloches qui sonnaient l'heure d'embauche et de débauche, ou bien les poignées en bronze des grandes portes d'ateliers. On les polissait, on mettait ça sur un socle et on leur offrait. Elles étaient frappées de l'emblème Citroën, comme tout ce qui était dans l'usine d'ailleurs. Même les couteaux et les fourchettes de la cantine avaient le double chevron !

On dit que Raymond Ravenel, le directeur général de Citroën, était contre l'arrêt des lignes de Levallois...

Je vous le confirme. Monsieur Ravenel est venu à Levallois environ un an avant la fermeture. Il m'a dit : « On ne devrait pas fermer cette usine, elle est encore opérationnelle, on pourrait la conserver pour faire de l'usinage. Je vais en parler à Monsieur Calvet (PDG du groupe PSA Peugeot-Citroën de 1983 à 1997, NDLR) ». Malheureusement, il n'y a pas eu de suite



*« booster » une 2 CV ? , rien de plus simple !
Et de quatre !!*

