

Voyage en Industries

Ville de Boulogne-Billancourt



BOULOGNE-
BILLANCOURT

Dossier de presse

Voyage en Industries

Voyage en Industries

Le parcours sonore et urbain à la découverte du patrimoine de Billancourt dévoilé lors des Journées Européennes du Patrimoine

Une initiative qui valorise l'histoire industrielle de Billancourt

Le parcours sonore et illustré *Voyage en Industries* invite le grand public à plonger au cœur de l'histoire industrielle, sociale, urbaine et architecturale de Billancourt. Il permet à tous de se réapproprier l'histoire de cet ancien site industriel emblématique qui a laissé place à l'ÉcoQuartier Île Seguin - Rives de Seine. Il vient enrichir les promenades de découverte du patrimoine de la Ville, en écho à celui des années 30.

Proche de la capitale, située en bordure de Seine, le long d'axes routiers importants, la commune devient une terre propice à l'installation des industries dès le XVII^e siècle. Au fil des années, elle voit s'installer les premières blanchisseries, tanneries, industries de moteurs d'avion et d'automobile. C'est dans ce contexte que l'entreprise Renault a tout particulièrement façonné Billancourt pendant près d'un siècle.

Voyage en Industries est né de la volonté commune de la Ville de Boulogne-Billancourt et des anciens salariés de Renault réunis au sein des associations AMETIS¹, ATRIS², Renault Histoire, de partager des aventures humaines qui ont concourru à une épopée industrielle et à d'importantes avancées sociales. Un conseil d'experts composé d'historiens, de sociologues, de conservateurs du patrimoine, a également contribué à son élaboration.

1. Association de la maîtrise, de l'encadrement et des techniciens de l'Île Seguin

2. Association des anciens travailleurs de Renault-Billancourt de l'Île Seguin

Une promenade sensorielle au cœur de la ville de Boulogne-Billancourt

Cette promenade révèle un patrimoine industriel, matériel et immatériel et questionne le patrimoine de demain. Le parcours est jalonné de 9 stations : métro Billancourt, place Bir Hakeim, place Jules Guesde, avenue Émile Zola, bâtiment Pierre Dreyfus, pont Renault, La Seine Musicale, Métal 57, quartier du Pont-de-Sèvres. Chaque étape invite à une véritable expérience sensorielle, illustrée par les documents d'archives.

Interactif et participatif, *Voyage en Industries* peut s'effectuer de manière libre, en suivant la signalétique dans la ville ou en étant accompagné par un guide-conférencier. Chaque station peut également être découverte indépendamment des autres, au gré des déambulations de chacun.

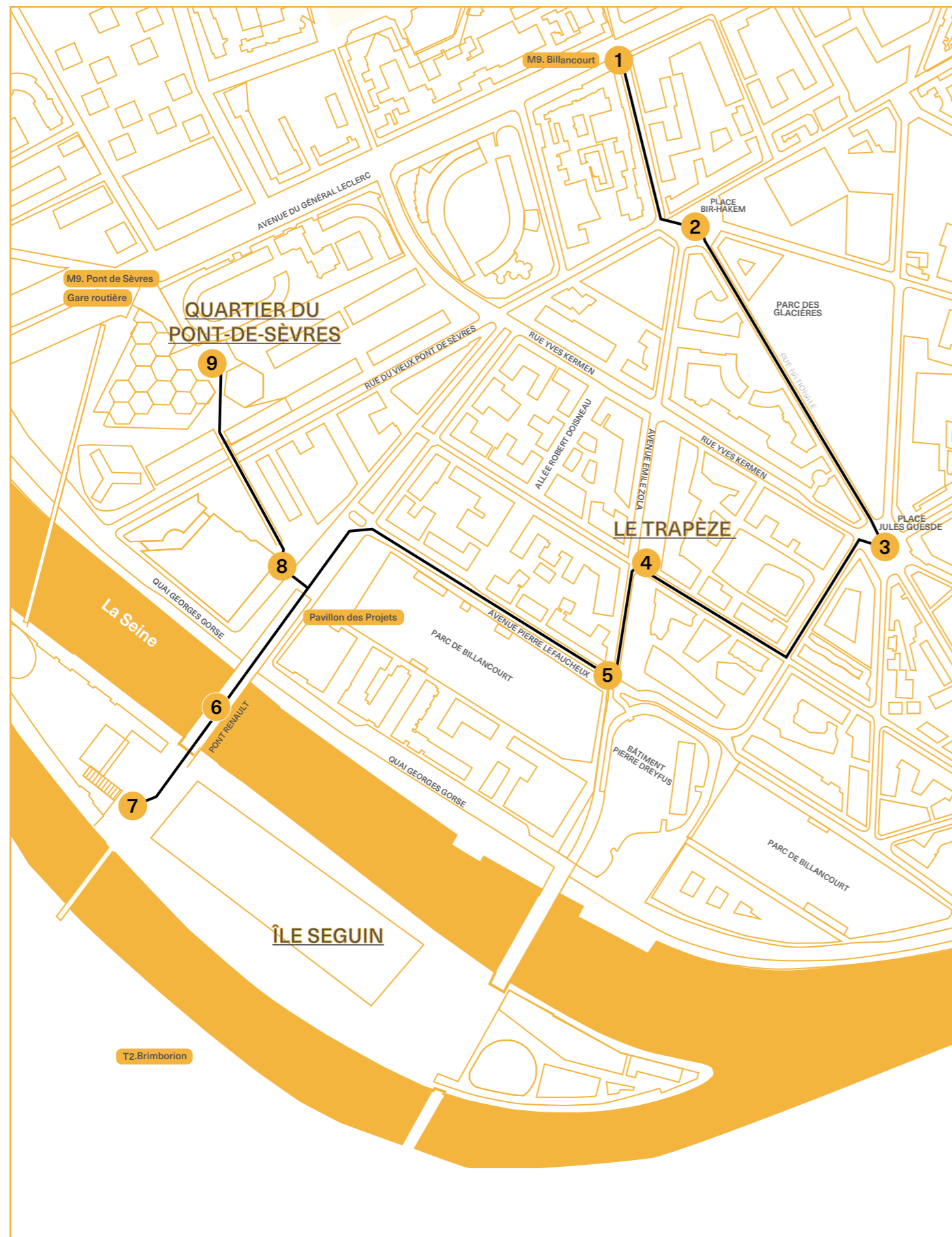
Les stations sont situées entre 3 et 10 minutes de marche les unes des autres. L'ensemble du parcours alterne ainsi temps de marche (45 minutes) et temps d'écoute (9 x 5 minutes en moyenne), pour une durée totale de visite entre 1h et 1h30. Chaque station mémorielle est accompagnée d'un QR code renvoyant vers le contenu sonore et visuel. Premier temps fort du projet de valorisation culturelle et mémorielle du quartier Île Seguin - Rives de Seine porté par le Pavillon des Projets, ce parcours sera dévoilé au public dans sa phase de préfiguration lors des Journées européennes du patrimoine et accompagné d'une riche programmation culturelle. Il se verra au fil du temps enrichi de contenus, d'œuvres d'art et de mobiliers dans l'espace public grâce aux partenariats initiés avec le Département des Hauts-de-Seine, Renault, Emerige, BNP PI... À terme, il investira également le pôle artistique et culturel de l'Île Seguin et viendra s'inscrire dans la Vallée de la Culture.



Photo VDSA, Huy Anh Nguyen, 2021

Voyage en Industries

Neuf capsules sonores et stations mémorielles



1 Arriver

Station : Métro Billancourt

Une place stratégique pour les industries

Bordé par la Seine, aux portes de Paris et sur la route de Versailles, Boulogne-Billancourt a toujours été un territoire dynamique. Réunissant l'ancien village de Boulogne et le hameau de Billancourt historiquement rattaché au village d'Auteuil, il prend son nom définitif de Boulogne-Billancourt en 1926.

Avant le XIX^e siècle, les communes de Boulogne et de Billancourt sont essentiellement recouvertes de terres agricoles. La rue de la Ferme doit d'ailleurs son nom à la ferme monastique de Billancourt implantée dès 1150. La ville devient progressivement un lieu de villégiature avec la construction des maisons secondaires pour la bourgeoisie parisienne. Parmi les vingtaines de villas qui se construisent dans la seconde moitié du XIX^e siècle, on compte celle de la famille Renault, située à proximité de l'actuel bâtiment Pierre Dreyfus. Avec l'essor du train à la fin du siècle, les Parisiens se détournent de Boulogne-Billancourt pour installer leurs maisons secondaires en bord de mer ou en Normandie.

De nombreuses industries se sont installées à Boulogne-Billancourt au fil du temps. Les premières blanchisseries s'implantent à partir du XVII^e siècle et s'industrialisent au XIX^e siècle. Armand Seguin y installe sa tannerie en 1795, il fera fortune comme principal fournisseur de cuir pour les armées révolutionnaires, puis de l'Empire. D'autres industries arrivent progressivement : parmi elles, les usines de constructions de moteurs d'avions ou d'automobiles, avec notamment la puissante entreprise Renault.

Berceau d'industries, Boulogne-Billancourt est également une terre d'inventeurs. Ici sont nés le procédé de tannage d'Armand Seguin, la voiturette de Louis Renault à l'origine de son entreprise, la 4CV conçue en pleine clandestinité pendant la Seconde Guerre mondiale, la machine transfert, les courbes et surfaces de Bézier, l'auto-thermos ou encore le scaphandre autonome de la Société Air Liquide. Poussée par cet essor industriel, la ville évolue et se redessine. Son architecture change, l'urbanisme se singularise. Les blanchisseries industrielles transforment radicalement le paysage : les terrains sont découpés dans la longueur, des cheminées se dressent et des sheds recouvrent les ateliers de travail. Au XX^e siècle, l'entreprise

Renault investit l'Île Seguin et les actuels quartiers du Trapèze et du Pont-du-Sèvres, créant une véritable ville dans la ville par le tracé de ses usines et ateliers, mais aussi les services nécessaires aux employés comme une crèche, une école de formation professionnelle, une gare de bus et même l'extension du réseau métropolitain. En 1934 est créée la station Billancourt qui devient un lieu emblématique du quotidien des salariés vivant en périphérie de Paris. C'est la première fois qu'une ligne de métro sort de Paris pour desservir une commune de banlieue.

Et la population change aussi... Les industries recrutent du personnel issu des différentes vagues d'immigration. Dans les années 1910, 1920 et 1930, elles sont largement liées aux crises économiques et politiques en Europe, Chine et Russie. L'immigration s'intensifie après la Seconde Guerre mondiale. L'entreprise Renault participe directement à cela en installant notamment des bureaux de recrutement dans les pays du Maghreb (dès la fin des années 1960) et d'Afrique subsaharienne (à partir de 1975).



Le Pont de Sèvres, in Géométrie Pratique, Manesson-Malet, 1702 (reproduction). Archives municipales de Boulogne-Billancourt

2 Former

Station : place Bir Hakeim
Formations et savoir-faire

La place Bir Hakeim s'appelait autrefois place de l'église. Celle-ci se trouvait à la place de l'actuel magasin d'alimentation. En 1943, pendant la Seconde Guerre mondiale, l'église a été bombardée par les alliés qui visaient les usines Renault en partie aux mains de l'ennemi.

Aujourd'hui, la place porte le nom Bir Hakeim – le premier échec des forces allemandes dans le désert Libyen face aux Forces Françaises libres en 1942 et marque l'entrée du quartier du Trapèze. La rue qui longe la place est celle du Vieux Pont de Sèvres. Historiquement, elle conduisait à un pont en bois permettant d'accéder à l'île de Sèvres devenue depuis île Seguin. Elle était très régulièrement empruntée par le roi et ses courtisans voyageant entre Paris et Versailles. Cette place est un lieu de passage.

Au XIX^e siècle, on y croise les ouvriers et ouvrières des blanchisseries. Des femmes surtout, puisque ce sont elles qui détiennent savoir et savoir-faire qu'elles transmettent de génération en génération. De 1918 à 1992, elle constitue le premier lieu de passage pour les salariés Renault : celles et ceux qui sortent du métro pour rejoindre les usines mais aussi pour déposer leurs enfants à la crèche avant d'entamer leur journée de travail. C'est aussi à proximité de cette place que Renault installe les bureaux d'embauche du personnel et une école professionnelle. Après avoir déménagé plusieurs fois, cette dernière s'installe au 164, rue du Vieux Pont de Sèvres en 1927. Ouverte de 1919 à 1989, l'école est accessible aux salariés Renault et aux jeunes candidats extérieurs à l'entreprise (14-16 ans). On y forme d'abord les ouvriers qualifiés puis, plus tard, les agents de maîtrise.

On apprend les métiers de chaudronniers/ carrossiers, tôliers, forgerons, électromécaniciens, modeleurs bois ou tourneurs fraiseurs. La formation du personnel a toujours tenu une place importante chez Renault. Elle est fondamentale, mais parfois limitée : si l'entreprise Renault propose à certaines de ses salariées des cours de sténodactylographie dans les années 20, l'école professionnelle, quant à elle, n'est ouverte aux jeunes filles qu'à partir de 1975.

La formation est aussi utilisée pour permettre aux salariés d'évoluer au sein de l'entreprise. La création du CIF (Centre Interprofessionnel de Formation) permet l'accès au statut de cadre en tant qu'ingénieur de fabrication pour les techniciens et agents de maîtrise volontaires. L'entreprise crée également un dispositif de détection « d'OS à potentiel » pour les ouvriers spécialisés. Un contremaître est alors chargé d'analyser le travail des OS et de déterminer s'ils sont aptes à suivre une formation pour évoluer dans l'entreprise. Si le but est de détecter les talents, ce dispositif est perçu comme discriminatoire par certains ouvriers. Ceux-ci considèrent que l'accès à ces formations et les possibilités d'évolution qu'elles offrent sont limités, notamment aux ouvriers issus de l'immigration.

L'engagement de Renault pour la formation est aussi caractérisé par celui du comité d'entreprise pour l'alphabétisation des travailleurs immigrés. Des cours d'alphabétisation et de français sont alors proposés au sein de la Régie Renault pour faciliter la lecture des consignes de sécurité, des fiches qualité aux postes de travail et de la carte mécanographique. Ils sont dispensés par des actifs dans le cadre du comité d'entreprise, puis par des enseignants de l'éducation nationale au sein de l'école professionnelle.



Place Bir Hakeim © Christophe Caudroy



École professionnelle d'apprentissage Renault, apprentis (soudage), 1960. © Renault Communication - Droits réservés.

3 (Se) rassembler

Station : place Jules Guesde
Se rencontrer et se mobiliser

Autrefois « place Nationale », parfois encore qualifiée ainsi par d'anciens employés Renault, cette place porte officiellement le nom du fondateur du Parti Ouvrier Français, Jules Guesde. Elle était l'une des portes d'entrée de Renault Billancourt. On retrouve encore aujourd'hui quelques traces de ce passé : le fronton du lycée, historique portique de l'usine ; la sirène, autrefois surnommée « la grande hurleuse ». Installée sur le toit des usines de l'Île Seguin, elle n'était pas là pour rythmer le travail des salariés mais pour marquer les grands événements sociaux et alerter les Boulonnais et Boulonnaises lors des bombardements de la Seconde Guerre mondiale. Cette place a toujours été un lieu populaire.

Déjà, avant Renault, la place Jules Guesde est au cœur du lotissement « Village de Billancourt » créé à l'initiative d'Auguste de Gourcuff. C'est lui qui, au XIX^e siècle, transforme la grande ferme de Billancourt en lotissement résidentiel de maisons de villégiature pour la haute bourgeoisie parisienne. Aujourd'hui encore, trois bâtiments datant de 1860 suggèrent l'esprit et la forme urbaine du village : l'ancienne boucherie, le café-restaurant « Le National » et l'épicerie Courtois devenue le bar-tabac « Le Central » de 1920 à 2002. L'histoire dit que, à la grande époque de l'usine Renault, « Le Central » a l'un des plus importants débits de tabac de France ! La place accueille divers événements de la ville comme le marché ou la fête foraine de Billancourt. Un ballon gonflable en a même décollé en 1861 ! Au XX^e siècle, les maisons sont progressivement rachetées par l'entreprise Renault qui souhaite y implanter ses usines, ateliers et bureaux. La place Nationale poursuit sa fonction de place populaire : on y trouve des cafés et des restaurants. C'est un lieu important pour les employés Renault qui arrivent par le bus, se rencontrent et entrent par la porte de l'usine.



Billancourt (Seine), Entrée des Usines Renault, carte postale, vers 1920.
Archives municipales de Boulogne-Billancourt

Il s'agit également du lieu de départ des colonies de vacances organisées par le Comité d'Entreprise et le départ des travailleurs immigrés qui retournent au pays pour les vacances en juillet-août. Par les diverses activités proposées (voyages, sorties, cinéma, sport, crèche, garderie, bibliothèque, billetterie de spectacle, etc.), le bureau du Comité d'Entreprise et des œuvres sociales joue un rôle fondamental dans le développement de la culture, de la solidarité et de la formation au sein de l'entreprise Renault.

Il s'agit également d'un service important d'entraide dans les démarches administratives des nouveaux employés, notamment pour l'intégration des ouvriers immigrés. Le Comité d'Entreprise se trouve alors à proximité de la place Nationale. C'est également sur cette place, lieu de brassage des cultures, que l'on célèbre les fêtes nationales et religieuses des travailleurs venus d'ailleurs. Une grande camaraderie existe entre les ouvriers Renault et ces rassemblements festifs en sont des signes visibles.

Lieu de passage quotidien de milliers d'ouvriers, la place est également le lieu de rassemblement privilégié pour défendre ses droits et militer : certaines grèves, comme celle ayant mené à l'occupation des usines en juin 1936, marquent l'histoire de Boulogne-Billancourt. Déjà avant la Première Guerre mondiale, Billancourt était un haut lieu de la lutte ouvrière. Lors des événements de mai et juin 68, elle est le théâtre de nombreuses grèves. C'est sur la place Nationale et sur l'esplanade (anciennement située sur l'Île Seguin), que les syndicats et ouvriers se rassemblent pour faire valoir leurs droits et la direction fait passer ses messages.

Au premier étage du bar-tabac de la place Nationale se tiennent les réunions du « groupe femme » qui défend les droits des femmes et des travailleuses au sein de l'entreprise Renault et au-delà, notamment aux côtés du MLAC (Mouvement national pour la liberté de l'avortement et de la contraception). Initiées à Renault Billancourt, ces luttes participeront fortement à l'amélioration des droits des travailleurs à l'échelle nationale. Si la foule des ouvriers n'est plus au rendez-vous, le fronton du lycée et la Sirène sont toutefois des signes de ce passé.

4 Travailler

Station : avenue Émile Zola

La vie des travailleurs et des travailleuses dans les industries

La porte Zola constitue l'une des entrées pour le personnel, en provenance du métro. C'est par cette porte qu'on accède aux bureaux, aux ateliers et aux usines, mais aussi à l'infirmerie, aux vestiaires et aux cantines. C'est la porte d'entrée principale pour les ouvriers travaillant sur l'Île Seguin. C'est aussi devant cette porte que syndicats et militants se massent pour tracter et discuter organisation et pénibilité au travail. La distribution de tract, devant la porte Zola ou dans les cantines, est le moyen principal d'information du personnel par les syndicats et militants.

Depuis son premier voyage aux États-Unis en 1911, Louis Renault observe le système de production américain et introduit progressivement les principes du taylorisme et du fordisme dans son usine de Billancourt. Mais la chaîne de montage et le chronométrage sont vivement critiqués par les ouvriers spécialisés. Au cœur de leurs contestations ? Un travail répétitif, bruyant, sans lumière naturelle et dans une chaleur parfois étouffante. Des accidents fréquents et marquants, à la fonderie de l'Atelier 62 notamment, réputé pour être un des plus durs de la Régie.

Malgré les débats et les tensions qui peuvent se développer dans les ateliers et déclencher des arrêts de travail et des grèves, il y avait la queue au bureau d'embauche de Renault : l'espoir d'y rentrer n'était pas une légende.

Les écrits de Simone Weil éclairent sur les conditions de travail à l'usine. La philosophe choisit d'être embauchée chez Renault quelques mois durant les années 1934-1935 aux postes d'emballuseuse et de fraiseuse pour se confronter à la réalité de la vie ouvrière. Dans son ouvrage « la Condition ouvrière », tiré notamment de cette expérience, elle critique l'aliénation du travail qui fait souffrir le corps, mais aussi l'esprit. Aujourd'hui, son travail nous permet également de comprendre la place des femmes à l'usine à cette époque.

En 1908, les femmes représentent seulement 5 % des effectifs chez Renault. Elles occupent des postes à l'atelier des tours, l'atelier de la carrosserie en série et de la tôlerie, ou encore à l'atelier du petit décolletage. Pendant la Première Guerre mondiale, elles remplacent les hommes partis au

front aux commandes des machines et assurent la continuité de la production, notamment pour l'armement. C'est d'ailleurs la première fois qu'elles sont admises dans le secteur de la métallurgie. La guerre ne constitue pas une parenthèse mais plutôt un palier pour le travail des femmes en industrie. En effet, si après la guerre, ces dernières sont invitées à retourner à leurs anciennes occupations, le dynamisme des années 20 permet à certaines d'entre elles de rester dans l'industrie.

Après la Seconde Guerre mondiale, les femmes occupent différents postes mais sont peu nombreuses dans les ateliers de production. Elles travaillent principalement comme sténodactylos, magasiniers, cantinières, caissières, comptable ou standardiste. Elles se qualifient elles-mêmes d'« OS de bureau » pour souligner la cadence et le travail répétitif qui conditionnent également le travail des ouvriers spécialisés des chaînes de montage.

Pour défendre les conditions de travail des salariés, les actions des militants se multiplient. En 1972, lorsqu'un groupe maoïste tracte devant l'entreprise, une bagarre éclate. Un gardien tire et tue Pierre Overney, jeune militant et ouvrier licencié de l'entreprise. Survenu à l'intersection de l'avenue Émile Zola et rue Yves Kermen, ce drame a marqué tous les salariés et a cristallisé de nombreuses violences dans les jours qui ont suivi.



Avenue Émile Zola © Christophe Caudroy

5 Diriger

Station : bâtiment Pierre Dreyfus
Défis, expansion et stratégies

Le bâtiment Pierre Dreyfus, du nom d'un des présidents emblématiques de Renault, est construit en 1922. Il est le siège de l'entreprise pendant plus de 50 ans. Symbole du passé et de l'avenir de la marque au losange, il abrite encore de nos jours certains services stratégiques du Groupe Renault.

Dans les jardins devant le bâtiment, on retrouve la reproduction d'un cabanon installé à l'origine à côté de la maison familiale Renault, toute proche. C'est là, que Louis Renault réalise ses premières recherches. En 1898, il assemble sa première voiturette à boîte de vitesses à prise directe. Le 25 décembre, à Paris, il parvient à monter la côte de la rue Lepic, au volant de cette voiturette. C'est une première ! Sa voiture est immédiatement commandée en 10 exemplaires. L'année suivante, il fonde l'Entreprise Renault Frères.

Dès le départ, Louis Renault met tout en place pour que son usine reste et grandisse à Billancourt. De 1900 à 1910, son effectif passe de 110 à 3 200 personnes, sa production de 179 à 5 100 véhicules. Billancourt compte 75 000 m² de bâtiments et 2 000 machines-outils. De la fabrication de voitures de luxe, Renault passe à la production en série avec une commande des taxis de Paris en 1905. Ces derniers marqueront l'histoire : réquisitionnés pendant la première guerre mondiale, ils transportent près de 6 000 soldats de Paris vers les fronts de la Marne pour soutenir l'armée française en difficulté. C'est ainsi qu'ils deviennent les célèbres

Taxis de la Marne. Camions, utilitaires, autobus, matériel agricole ou industriel, Louis Renault parie sur la diversification pour répondre à toutes les demandes. Il contribue aussi à l'effort de guerre de la France en produisant des obus et des moteurs pour l'aviation, et surtout le fameux char révolutionnaire FT17 qui en quelques semaines accélère la fin du conflit. Après la guerre, le complexe industriel de Renault à Billancourt ne cesse alors de se développer avec l'installation des chaînes de montage sur l'Île Seguin. Il devient, dans les années 1930, la plus grande usine de France.

Pendant la Seconde Guerre mondiale, l'entreprise est contrôlée par le 3^{ème} Reich. Au cours de ces années d'occupation, elle continue de fonctionner au profit de l'armée ennemie, mais produit également des voitures, malgré les interdictions allemandes et du gouvernement de Vichy. De leur côté, certains salariés multiplient les actions de résistance. Et, en secret, deux ingénieurs développent le prototype de la 4CV. Le 23 septembre 1944, Louis Renault est inculpé pour « commerce avec l'ennemi ». Il meurt un mois plus tard, avant son jugement. Et, aujourd'hui encore, les historiens débattent de son rôle exact sous l'occupation.

Après le décès de Louis Renault, l'entreprise familiale est nationalisée et devient la Régie Nationale. A sa tête, Pierre Lefauchaux, compagnon de la Libération.



Char FT 17 en cours de montage, 1917. © Renault Communication - Droits réservés

5 Diriger

Station : bâtiment Pierre Dreyfus
Défis, expansion et stratégies

Son plan de relance vise à rendre l'automobile accessible et populaire. Son objectif : produire 300 voitures par jour. Et c'est la 4CV qui est au cœur de ce plan et deviendra un emblème populaire. Renault est alors le premier constructeur français d'automobiles et l'un des premiers d'Europe.

Pierre Lefauchaux se veut proche des ouvriers de l'Île Seguin qu'il appelle « camarades ». C'est d'ailleurs lui qui met en place le Comité d'Entreprise Renault. Il meurt accidentellement en 1955 et c'est Pierre Dreyfus qui est nommé à la tête de l'entreprise. Sous sa direction est signé le premier accord d'entreprise. Cet accord marque un tournant de la condition ouvrière chez Renault qui s'étendra par voie législative à tous les salariés de France. On y trouve, par exemple, la troisième semaine de congés payés, le paiement des jours fériés, l'indemnisation de la maladie, des augmentations salariales ou encore la mise en place d'une retraite complémentaire. C'est également sous le mandat de Pierre Dreyfus que la 4L est commercialisée. Il s'agit de l'automobile la plus produite en France.

Toutefois, l'usine de Billancourt n'atteint pas les performances de compétitivité des autres sites Renault comme Flins ou Cléon. La Régie Nationale réduit progressivement les activités du site dès la fin des années 1970. En 1985, George Besse est nommé PDG pour redresser l'entreprise et annonce la réduction massive des effectifs. Il est assassiné

un an plus tard par un commando d'Action Directe qui rend responsable Renault des dégâts sociaux qu'ont causés les licenciements. Avec ses successeurs, l'entreprise entre ensuite de plain-pied dans la mondialisation et s'internationalise notamment à travers l'alliance avec Nissan et le rachat du constructeur automobile roumain Dacia.

Il y a eu un projet : « Billancourt 2000 », imaginé pour redynamiser le site. Il prévoyait la modernisation de l'usine et la création d'un technocentre. Mais en 1989, l'annonce tombe comme un couperet, l'usine Seguin va fermer et le technocentre sera créé à Guyancourt dans les Yvelines. L'usine de Renault Billancourt ferme en 1992, mais nombre d'activités tertiaires – dont le siège social de l'entreprise – restent ancrées dans la commune. Si la configuration de l'usine et l'exiguïté du site ont conduit à sa fermeture, certains salariés avancent aussi d'autres raisons : Billancourt aurait, pour la direction, été un foyer trop vif de revendications.

Depuis, l'histoire industrielle de Renault se poursuit. Et si aujourd'hui c'est une firme mondiale, symbole d'innovations, elle reste indissociablement liée à Billancourt. Ce n'est donc pas un hasard si son avenir se dessine ici. Attachée à ses racines, l'entreprise a choisi d'ouvrir son siège social face à l'Île Seguin à proximité de son siège historique.



Bâtiment X, © Christophe Caudroy



6 Transporter

Station : pont Renault

La Seine : une artère logistique

Bienvenue sur le pont Renault ! Ce pont livré en 2008 est conçu par l'architecte Marc Barani, élu membre de l'Académie des Beaux-Arts, une distinction importante pour un architecte. Il permet de relier le quartier du Trapèze à l'Île Seguin. Malgré son nom évocateur, le pont Renault ne date pas de l'époque industrielle.

La Seine est, et a toujours été, une artère de la ville. Son attractivité remonte même au Moyen-Âge. Boulogne et Billancourt ne sont alors que des villages mais l'activité de pêche y est intense. Le blason actuel de la Ville de Boulogne-Billancourt rappelle ce lien à la Seine (bateau) et à la pêche (poisson). Plus tard, au XIX^e siècle, sur la Seine, on croise des canots et des parisiens en villégiature.

C'est en partie grâce à la Seine que l'activité industrielle de la ville se développe. Le fleuve est utilisé par les blanchisseries, puis les tanneries, qui s'installent à proximité d'un accès direct à l'eau dès le XVII^e siècle. C'est un lieu particulièrement stratégique pour leur implantation : les courtisans qui vont et qui viennent de Paris pour Versailles par la rue du Vieux Pont de Sèvres y laissent leur linge coûteux aux mains des blanchisseuses.

Les innovations techniques, chimiques et mécaniques, ainsi que la demande toujours plus croissante contribuent à l'industrialisation des blanchisseries. À la fin du XIX^e siècle, plus de 450 blanchisseries sont installées à Boulogne-Billancourt. Elles disparaissent progressivement au lendemain de la Seconde Guerre mondiale.

La disparition des blanchisseries laisse la place libre à Louis Renault, fondateur de l'entreprise automobile, qui achète les terrains de l'Île Seguin en 1919 pour installer son usine. L'île est alors surélevée pour éviter les crues. On construit également le pont Daydé, reliant les installations de la rive de Billancourt à l'île Seguin, terminé en 1929. Côté Meudon, Louis Renault achète quelques terrains à partir de 1926. Là aussi, un nouveau pont apparaît, c'est le pont Seibert. Véritable vaisseau fluvial, le bâtiment est caractérisé par son organisation insolite : à l'intérieur du bâtiment, les automobiles sont fabriquées de A à Z. Le déplacement des

différentes pièces automobiles fonctionne sur rails intégrés à l'architecture du bâtiment, formant un système de montage qui met en relation les différents secteurs des usines. Louis Renault fait également construire deux centrales électriques, qui permettent aux usines d'être autonomes et même de vendre une partie de l'électricité produite à la ville. L'une se trouvait au niveau du parc de Billancourt, côté berge de Seine, l'autre sur la pointe aval de l'Île Seguin.

En 1945, à la demande de Pierre Lefaucheur et pour faire disparaître les cicatrices laissées par les bombardements, l'architecte Albert Laprade redessine l'ensemble des façades de la centrale et des ateliers de l'usine donnant sur le fleuve, parachevant une silhouette de « paquebot » qui restera gravée dans la mémoire collective.

Mais comment acheminer tous les matériaux nécessaires ? À nouveau, la Seine constitue une véritable artère logistique pour l'acheminement des matériaux et l'expédition des voitures. Les estacades et ponts roulants en béton armé, autrefois en activité, sont parmi les derniers témoins construits le long de la voie fluviale.

Une fois les usines fermées, la Seine conserve son rôle structurant dans l'aménagement et le réaménagement du quartier. En 1992, elle inspire même un projet de cité lacustre, « la Cité Bleue », sorte de mini-Venise, sur le quartier du Trapèze, projet qui ne verra finalement pas le jour.

Trois nouveaux franchissements sont construits avec la transformation du site de l'Île Seguin : le pont Renault, la passerelle Sud dans la continuité de ce dernier et la passerelle Nord. Le pont Daydé est entièrement rénové tandis que le pont Seibert fait l'objet d'une reconstruction. Enfin, le traitement de la pollution sur les terrains marqués par l'empreinte industrielle est également un enjeu majeur de l'aménagement du quartier aujourd'hui labellisé « EcoQuartier ».

7 Expérimenter

Station : La Seine Musicale
Innovations et inspirations

Boulogne-Billancourt et plus particulièrement l'Île Seguin ont toujours été une terre propice au travail des artistes, des ingénieurs ou des architectes. Ici on expérimente et parfois... on révolutionne.

Au cours des siècles, l'île voit la naissance et le développement de nombreuses inventions. Pendant la Révolution française, le chimiste Armand Seguin crée et développe dans sa tannerie un nouveau procédé permettant de réduire de 3 mois à 3 semaines le temps de traitement des cuirs. Il devient ainsi le fournisseur en cuir des armées napoléoniennes... et donne aussi son nom à l'île ! Plus tard, en 1898, Louis Renault pense et construit sa première voiturette. C'est ici aussi, en 1905, qu'on a vu le vol du premier planeur de Gabriel Voisin entre les ponts de Billancourt et de Sèvres.

Les inventions et industries se nourrissent les unes des autres : les premières projections de cinéma se font sur les draps de blanchisseries, les moteurs d'avion sont développés par les constructeurs automobiles, les ailes d'avion sont fabriquées à partir de toiles de blanchisseries, etc.

Au sein de Renault Billancourt, les innovations et inventions sont également importantes. L'usine joue un rôle déterminant dans les bouleversements technologiques du monde industriel de son temps. En 1947, c'est la machine transfert ! L'invention de Pierre Bézier, ingénieur chez Renault, est utilisée pour la première fois pour produire la 4CV à la chaîne ! La machine transfert permet d'automatiser la production, donc de réduire son prix et de favoriser sa diffusion en masse.



Fabrication de 4CV Renault : ligne de finition, Renault Billancourt, 1957.
© Renault Communication - Droits réservés

Pierre Bézier est également pionnier de la commande numérique en Europe (1958) et l'un des fondateurs, à l'échelle mondiale, de l'informatique industrielle (1966). En 1961, c'est le lancement de la 4L ! Premier véhicule particulier à traction avant de la marque, la 4L se vend à près de 8 millions d'exemplaires dans le monde.

Chez Renault, l'expérimentation est aussi artistique. De célèbres photographes documentent la vie de l'usine. Parmi eux, Robert Doisneau passera 4 ans au sein de l'entreprise avant d'acquérir sa renommée internationale pour réaliser des campagnes publicitaires mais aussi pour capter des moments du quotidien. Des artistes sont également invités à produire leurs œuvres dans les ateliers de l'usine en bénéficiant des machines, de l'assistance et du savoir-faire des ouvriers. Au fil des ans, 35 artistes tels que Arman, Jean Dubuffet, Jesús Rafael Soto, Takis et Jean Tinguely, sont invités à faire cohabiter art et industrie et créer des œuvres spécifiques à partir de pièces automobiles ou autres éléments industriels. En 1972, Victor Vasarely et son fils Yvaral conçoivent le nouveau logo de l'entreprise qui perdurera jusqu'en 1992. César y réalise des compressions de matière à partir de carrosseries automobiles. C'est le même César dont on observe l'œuvre d'art sur le parvis de la Seine Musicale, un immense pouce réalisé à partir d'une empreinte de l'artiste. Aujourd'hui, la collection d'œuvres d'art Renault, créée en 1967 à l'initiative de Claude Renard, cadre supérieur de Renault et amateur d'art, est régulièrement exposée dans le monde entier.

À la fermeture de Renault Billancourt en 1992, il a fallu inventer à nouveau : cette fois, le futur de l'île. Des appels à projets sont alors lancés et une quantité remarquable de projets architecturaux et paysagers est proposée. Forteresse industrielle pendant près d'un siècle, c'est grâce à l'art et la culture que le public peut se la réapproprier. Depuis 2017, la Seine Musicale, dessinée par les architectes Shigeru Ban, lauréat du prestigieux prix Pritzker et Jean de Gastines, s'élève sur la pointe aval. En amont de l'île s'élanche la Pointe des Arts. Un pôle notamment conçu par les catalans RCR Arquitectes, Prix Pritzker eux aussi, qui rassemble la fondation d'art contemporain d'Emerige, des cinémas et un hôtel. L'Île Seguin devient ainsi le lieu de destination de la Vallée de la Culture.

8 Laisser trace

Station : Métal 57
Valoriser le patrimoine de demain

Au fil des siècles, la ville de Boulogne-Billancourt a changé de visage. Les mutations urbaines et architecturales se sont succédées, une industrie laissant place à une autre. Les strates successives de la ville (ferme monastique, villas du XVIII^e siècle, construction et démolitions des hangars industriels par Louis Renault, transformations des années 2000, etc.) ont façonné la ville et continuent de la façonner aujourd'hui, notamment avec le nouvel écoquartier du Trapèze. Si l'ensemble des usines est démolé à partir de 2004, il reste aujourd'hui quelques traces matérielles et une mémoire vive.

Le Métal 57, appelé autrefois 57 Métal, est un témoin du patrimoine industriel de la fin du XX^e siècle. Le chiffre 57 correspond à l'emplacement du Département Usinage (département 57) de l'entreprise Renault. Ce bâtiment est conçu par l'architecte Claude Vasconi en 1984 qui souhaite y réinterpréter la forme des sheds – toits en dents de scies dont les vitrages tournés vers le Nord permettent de diffuser une lumière constante, été comme hiver, matin comme soir – des anciens ateliers industriels. L'architecte reçoit une distinction pour cet ouvrage architectural (l'Équerre d'argent) et La Poste édite même un timbre à l'effigie du bâtiment.

Ce bâtiment doit initialement s'inscrire dans le grand projet de modernisation « Billancourt 2000 », un projet qui n'aboutira pas. En 2010, le ministère de la Culture et le Maire de Boulogne-Billancourt s'opposent à sa démolition. Une question se pose alors : pourquoi est-ce si important de garder trace ? Cette question en implique d'autres : que doit-on garder ? Que peut-on conserver ? Quelles traces

architecturales, urbaines, paysagères souhaite-t-on transmettre aux futures générations ? À partir de quel moment parle-t-on de patrimoine ? Qu'est-ce que le patrimoine contemporain ? Et aujourd'hui, en regardant autour de nous, pouvons-nous identifier ce qui fera patrimoine demain ?

Si les traces matérielles des différentes industries sont aujourd'hui peu nombreuses, le patrimoine immatériel représente une grande richesse pour comprendre la ville et ses changements. Aussi, dès 1984, le Comité d'Entreprise Renault, conscient que la fin du site Billancourt approche, fait appel au compositeur Nicolas Frize pour enregistrer la mémoire sonore de l'entreprise. Ce dernier propose 900 enregistrements des sons de l'usine qui seront la matière première de sa création musicale « Paroles de voitures ». Par la suite, de nombreux artistes et chercheurs ont travaillé avec ces mémoires humaines pour engager un travail de reconnaissance. Aussi, en 1999, c'est le photographe Yann Maury-Robin qui immortalise les visages d'anciens de Renault et les usines désaffectées.

Bien que la fermeture des usines Renault Billancourt soit la fin d'un chapitre pour l'entreprise, les anciens salariés ont, quant à eux, le souhait de faire connaître l'histoire de ce qu'ils ont vécu, vu et expérimenté. Voilà comment sont nées les associations ATRIS (Association des anciens travailleurs de Renault-Billancourt de l'Île Seguin) et AMETIS (Association de la maîtrise, de l'encadrement et des techniciens de l'Île Seguin) : avec l'envie de se retrouver d'abord, et de transmettre ensuite. Parce que leurs voix portent l'histoire de Renault mais résonnent bien au-delà.



Claude Vasconi, 57 Métal, projet Billancourt 2000, 1984. Archives municipales de Boulogne-Billancourt

9 Habiter

Station : quartier du Pont-de-Sèvres
Modernité et habitat

Le quartier du Pont-de-Sèvres tel qu'il existe aujourd'hui est sorti de terre dans les années 1970 et 1980.

À la fin du XIX^e siècle, à l'emplacement du quartier actuel, se trouve un sanatorium. Celui-ci est créé par Paul Sollier, élève du Professeur Charcot, éminent psychiatre, pour soigner, entre autres, les maladies nerveuses. Le sanatorium est situé au 145, route de Versailles, devenue aujourd'hui l'avenue du Général Leclerc. Le développement des industries dans le quartier éloigne la haute société, qui vient de moins en moins au sanatorium. Les bâtiments sont vendus à l'Assistance Publique qui en fait un hôpital, l'hôpital Ambroise Paré. Il n'en reste plus rien aujourd'hui. Jusqu'à la moitié du XX^e siècle, on trouve ici un quartier ouvrier où sont installées plusieurs usines dont la principale est l'usine Renault « Construction matériel agricole ».

La Seconde Guerre mondiale marque un véritable tournant dans l'histoire du quartier. Les bombardements démolissent 1 400 bâtiments de la ville et en endommagent plus de 7 000. À la fin du conflit, la ville entame une politique de rénovation urbaine pour répondre à la pénurie de logements. L'architecte André Gutton est désigné pour réviser le plan d'urbanisme de la ville de Boulogne-Billancourt, déclarée « zone sinistrée à reconstruire ». Parmi les bâtiments pensés sur la base de ce plan, ceux de l'architecte de la reconstruction d'après-guerre Bernard Zehrffuss, premier Grand Prix de Rome, connu pour ses programmes de logements collectifs accessibles au plus grand nombre. Il réalise alors, à la Tête du Pont de Sèvres, 200 logements dans trois immeubles de dix étages à l'esthétique épurée.

Le quartier du Pont-de-Sèvres, lui, se distingue des schémas traditionnels des grands ensembles de l'époque, qui commencent à être critiqués à la fin des années 1960. Les architectes Daniel Badani et Pierre Roux-Dorlut le conçoivent comme un modèle de modernité architecturale, de mixité sociale et d'usage. Il est pensé autour de la construction de 1 500 logements sociaux et libres, d'une école et d'une crèche, de bureaux et de commerces. Une grande réflexion sur la place de la voiture est aussi engagée. Celle-ci est séparée des zones piétonnières. On y trouve par exemple 3 600 places de parking sous la dalle.

À la fermeture des usines Renault en 1992 de nombreux employés, en particulier ceux venus à Boulogne-Billancourt pour y travailler, restent dans les logements qui leur ont été attribués à proximité des anciennes usines. Le quartier du Pont-de-Sèvres devient alors un lieu de rencontre, et notamment pour les plus jeunes. Issus de classes populaires et immigrées, ils s'approprient et réinventent l'héritage de leurs parents ou grands-parents en grande partie ouvriers. Et c'est notamment à travers le rap qu'ils expriment leur réalité, avec des sujets et des textes puisant leur inspiration dans la société contemporaine. Il y est question d'égalité d'accès aux droits, de racisme, de violences ou de criminalité. Boulogne-Billancourt s'impose rapidement comme un microcosme du rap français. Parmi les rappers les plus connus du quartier du Pont-de-Sèvres : Booba, surnommé le duc de Boulogne, les Sages Poètes de la rue, et plus récemment Tissmey, qui participent à l'écriture d'une nouvelle page de l'histoire du quartier.



Ancien hôpital Ambroise Paré, route de Versailles, vers 1930.
Archives municipales de Boulogne-Billancourt



Boulogne-Billancourt : Le quartier du pont de Sèvres et l'avenue du Général Leclerc / La Seine en arrière-plan

Voyage en Industries

Le quartier Île Seguin - Rives de Seine

La Ville de Boulogne-Billancourt et GPSO ont confié à la SPL Val de Seine Aménagement la transformation de l'ancien site industriel emblématique de Renault à Billancourt qui s'étend sur plus de 70 ha. Engagée il y a maintenant 20 ans, cette opération a donné naissance au quartier Île Seguin - Rives de Seine, dont le Trapèze, sur la rive de Billancourt, a été labellisé ÉcoQuartier en 2013. Le secteur du Pont-de-Sèvres a également fait l'objet d'importants travaux de désenclavement et de rénovation des espaces publics dans le cadre de l'ANRU. Les deux passages commerciaux du Pont-de-Sèvres et Aquitaine ont tous les deux été profondément rénovés. L'Île Seguin quant à elle transformée en « île jardin » sera prochainement un pôle de destination culturelle et artistique dans un écrin de verdure avec déjà, à l'aval La Seine Musicale et bientôt, à l'amont la Pointe des Arts (centre d'art, cinéma, restaurants, bureaux, commerces et hôtel), au cœur du Grand Paris et de la Vallée de la Culture. Avec cette profonde transformation du site qui répond aux grands enjeux du XXI^e siècle, la Ville de Boulogne-Billancourt et la SPL Val de Seine Aménagement avaient à cœur de faire vivre le riche passé industriel des lieux. Depuis 2006, la SPL réunit régulièrement les associations d'anciens travailleurs de Renault ATRIS, AMETIS ainsi que Renault Histoire et organise avec elles des animations culturelles au Pavillon des Projets, conférences et visites guidées très prisées du public. L'attente des associations de retrouver dans le nouveau paysage urbain les empreintes du passé a rencontré l'engouement du public : « savoir d'où je viens pour comprendre où je vais ». C'est ainsi qu'est né « Voyage en Industries ».

Le Pavillon des Projets

Le Pavillon des Projets est un centre d'information, d'exposition et d'événements culturels dédié à l'urbanisme, l'architecture et au développement durable mis en œuvre sur le quartier Île Seguin - Rives de Seine. Situé au cœur du Trapèze, il est tout à la fois la vitrine de cette vaste opération d'aménagement et un lieu culturel. L'exposition permanente invite le public à découvrir l'histoire des usines Renault implantées à Boulogne-Billancourt pendant tout le XX^e siècle et se prolonge avec la reconversion du site en ÉcoQuartier, démarrée en 2004. Le visiteur peut parcourir l'exposition librement ou accompagné d'un médiateur. Le Pavillon des Projets offre également une médiation pour tous les âges à travers des conférences, visites guidées, ateliers, en lien avec l'héritage industriel et l'aménagement récent du site.

Voyage en Industries

Informations pratiques

À partir du samedi 16 septembre 2023
Durée approximative du parcours : 1h30

Des visites guidées avec un témoin de la mémoire sont proposées lors des Journées Européennes du Patrimoine les samedi 16 et dimanche 17 septembre à 11h, 14h et 16h.

Rendez-vous : sortie du métro Billancourt, « Rue de la Ferme »

Inscription via le site : ileseguin-rivesdeseine.fr

Livret d'aide à la visite disponible au Pavillon des Projets

Pavillon des Projets

101 allée Georges Askinazi

Mardi à dimanche : 10h – 13h, 14h – 18h

Contact : 01 47 61 91 70

Office de Tourisme de Boulogne-Billancourt

25 avenue André Morizet

Lundi à vendredi : 9h – 18h / Samedi : 9h – 13h

Contact : 01 41 41 54 54

Maîtrise d'ouvrage : Ville de Boulogne-Billancourt

Conception et production : Manifesto et Rissette

Voyage en Industries

Ville de Boulogne-Billancourt



BOULOGNE-
BILLANCOURT

Contacts presse

Agence Dezarts

Éloïse Merle

06 12 81 03 92

agence@dezarts.fr

Ville et SPL

Inaïsse Baghdadi

Directrice de la communication

06 85 07 04 78

inaisse.baghdadi@spl-valdeseine.fr