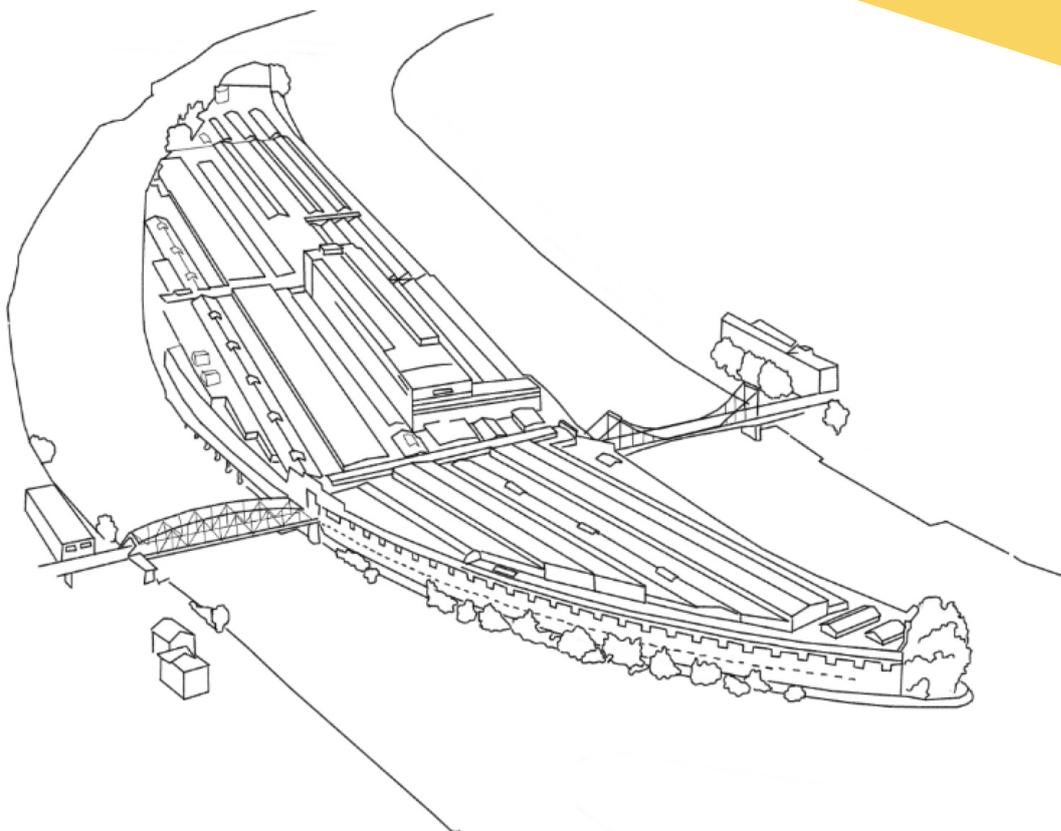


**DOSSIER
PÉDAGOGIQUE**

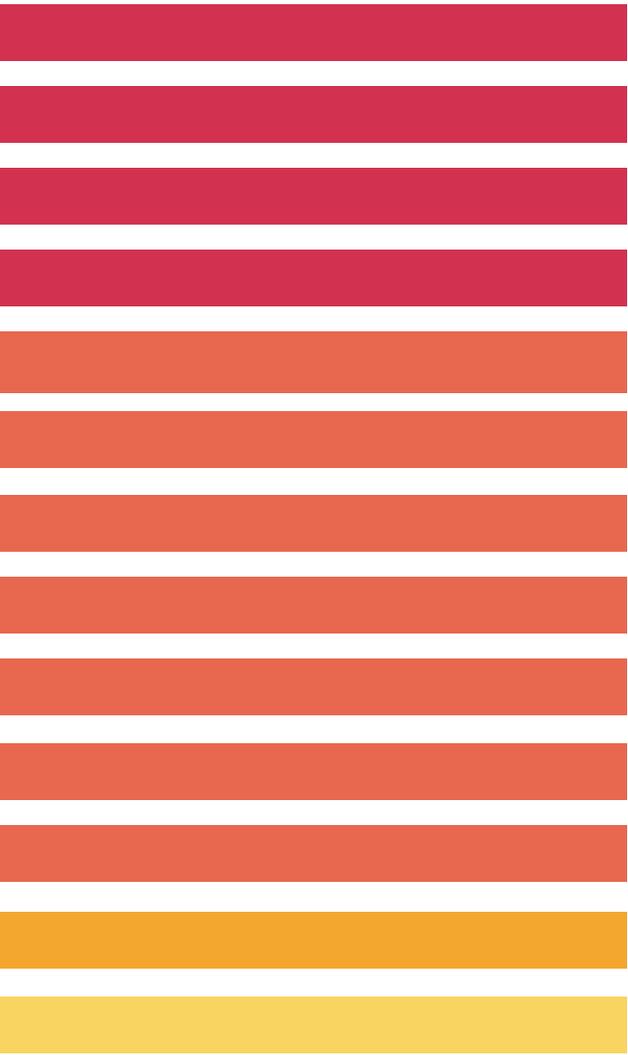
**LE PATRIMOINE
INDUSTRIEL
DE RENAULT**



LE PAVILLON
DES PROJETS

SOMMAIRE

INTRODUCTION	P.5
Opération île Seguin - Rives de Seine	P.7
Le Pavillon des Projets	P.8
Une brève histoire du quartier	P.9
HISTOIRE DE RENAULT	P.11
l'origine : 1898	P.13
entre deux-guerres	P.16
seconde guerre mondiale	P.17
années 60	P.18
années 80	P.20
l'après-Renault	P.21
ZOOM	P.25
BIBLIOGRAPHIE, SITOGRAPHIE	P.31



INTRODUCTION

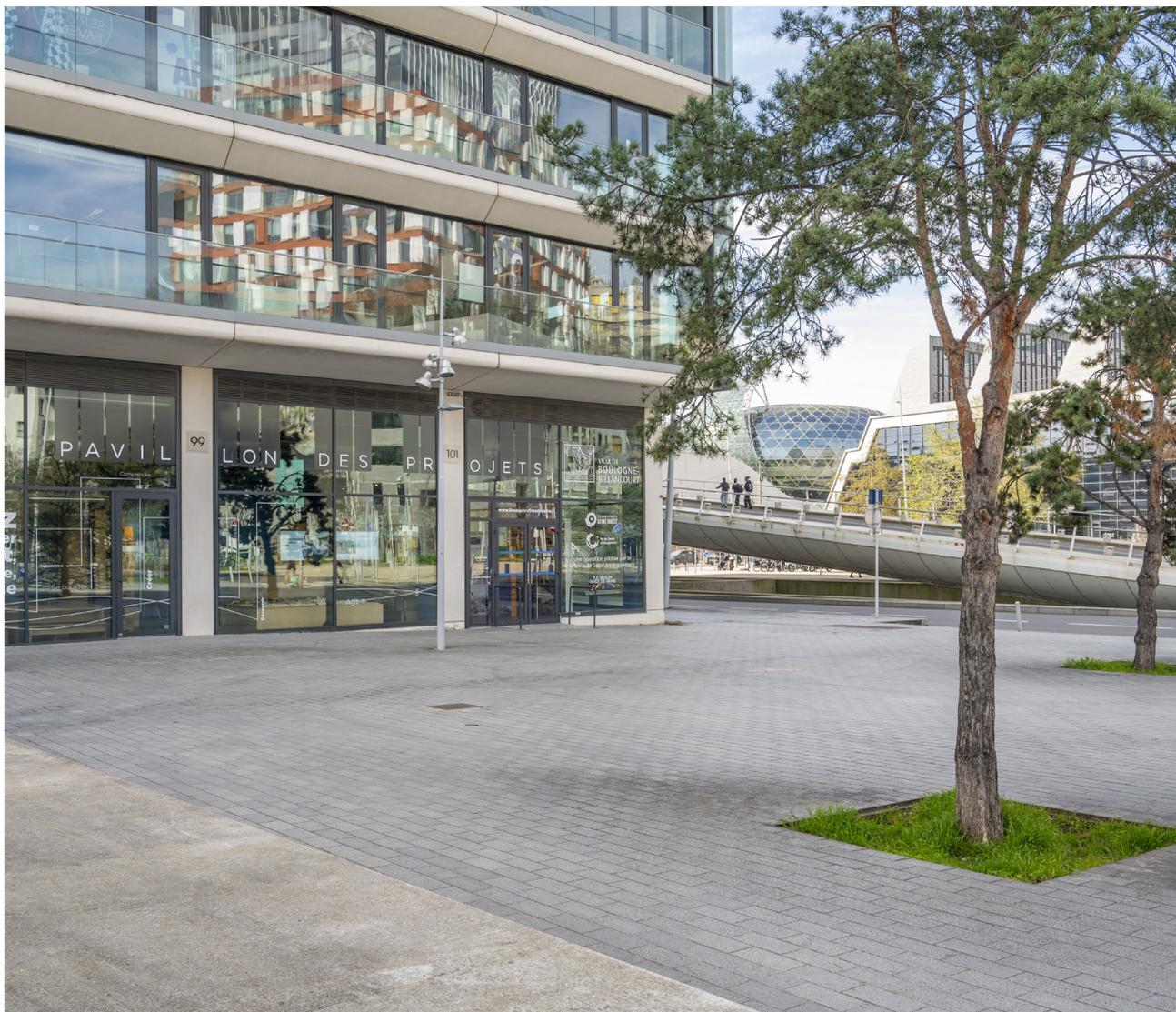
OPÉRATION ÎLE-SEGUIN RIVES DE SEINE



Le quartier île Seguin-Rives de Seine a été réalisé par la SPL Val de Seine Aménagement dans le cadre de la transformation de l'ancien site industriel de Renault à Billancourt. Cette opération d'aménagement qui couvre 74 HA, soit près de 10% du territoire de la commune, s'étend sur les secteurs de l'île Seguin et du Trapèze, labélisé ÉcoQuartier en 2013 et ÉcoQuartier Vécu en 2023. Elle porte également sur la rénovation urbaine du quartier du Pont de Sèvres, en partenariat, notamment, avec l'Agence nationale de rénovation urbaine (ANRU). C'est sur ces terrains qu'est né le 6e quartier de la ville de Boulogne- Billancourt. Depuis la pose de la première pierre en 2006, le projet est pratiquement achevé et les visiteurs, les habitants, les salariés, peuvent observer un quartier à la pointe de l'innovation, riche de son histoire, fascinant

par ses architectures contemporaines et variées, sublimé par des espaces publics paysagers de grande qualité. De nombreux commerces, bureaux, équipements et espaces publics ont vu le jour en rendant le lieu très attractif.

LE PAVILLON DES PROJETS



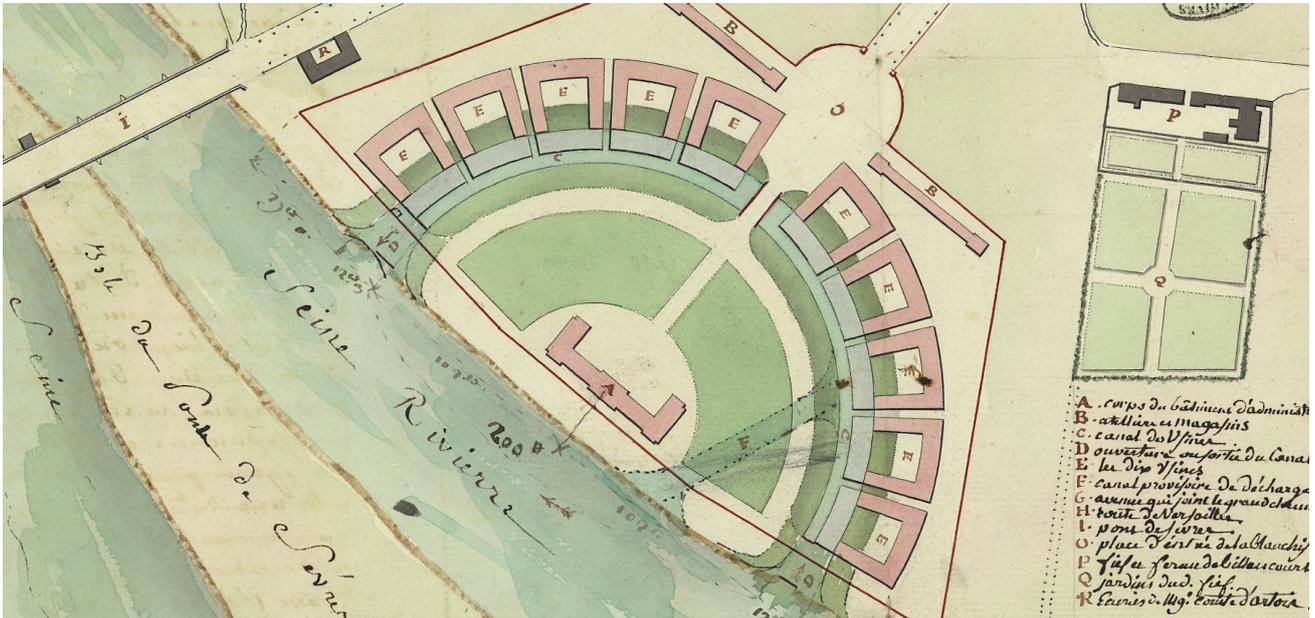
Le Pavillon des Projets est un centre d'information, d'exposition et d'événements culturels dédié à l'urbanisme, l'architecture et au développement durable mis en œuvre sur le quartier l'île Seguin - Rives de Seine. Situé au cœur du quartier, à l'entrée ouest du parc, au pied de l'immeuble Khapa conçu par Norman Foster, le Pavillon est tout à la fois la vitrine de l'opération d'aménagement du quartier 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 EcoQuartier, démarrée en 2004.

Le visiteur peut parcourir l'exposition librement ou accompagné d'un médiateur culturel. L'équipe, composé d'architectes et de conférenciers, organise également des balades commentées, visites guidées, conférences, ateliers enfants, en lien avec l'héritage industriel et l'aménagement récent du site, s'adressant au grand public et aux professionnels, aux scolaires et aux familles.

UNE BRÈVE HISTOIRE DU QUARTIER



Projet de blanchisserie Riffé en bord de Seine à Billancourt, 1787.

Idéalement située entre Paris et Versailles, Boulogne est régulièrement traversée par les rois et leurs cours, qui se rendent également à l'abbaye de Longchamps ou au château de Madrid (ou château de Boulogne) situés dans le bois de Boulogne.

Au fil du temps, les bords de Seine et l'île située face à Billancourt accueilleront des activités industrielles de blanchisserie ou de tannerie (celle d'Armand Seguin, qui donna son nom à l'île), en parallèle des activités agricoles de la ferme de Billancourt.

Au XIXe siècle, l'industrie s'installe sur tous les bords de Seine du département, mais l'île, désormais sans tannerie, retrouvera un caractère bucolique, avec des résidences secondaires et des guinguettes, appréciées des peintres. Tout va changer à partir de 1898 avec la création de l'entreprise Renault Frères. Depuis la première voiturette bricolée par Louis Renault dans la cabane de la résidence familiale, l'entreprise va se développer jusqu'à couvrir en moins d'un demi-siècle tout le sud de la ville. Jusque dans les années 1970, l'entreprise Renault et ses usines de Boulogne-

Billancourt ne cessent de croître. Mais à partir des années 1980, les limites de ces usines en milieu très urbain se font rapidement sentir. Renault privilégie d'autres sites pour poursuivre son développement, et ferme progressivement les différentes unités de Billancourt.

Le 27 mars 1992, la dernière voiture est produite sur l'île Seguin, clôturant ainsi une aventure industrielle de près d'un siècle.

Après le départ de Renault, c'est un territoire couvrant 1/10ème de la commune de Boulogne-Billancourt qui reste à reconverter.

La SPL (Société Publique Locale) Val de Seine Aménagement, qui pilote l'opération d'aménagement pour la ville de Boulogne et les autres collectivités concernées, porte depuis le début du projet la volonté d'en faire un quartier exemplaire en matière d'écologie, l'inscrivant notamment dans la Démarche «ÉcoQuartier», portée par le Ministère de la Transition Énergétique.

HISTOIRE DE RENAULT

L'ORIGINE : 1898

Le passé «industriel» de la Plaine de Billancourt et de l'île Seguin remonte bien au-delà de la première usine Renault. Idéalement située entre Paris et Versailles, Boulogne est régulièrement traversée par les rois et leurs cours, qui se rendent également à l'abbaye de Longchamps ou au château de Madrid (ou château de Boulogne) situés dans le bois de Boulogne. L'île située face à la ferme de Billancourt devient même une propriété

royale sous Louis XV.

Différents métiers au service de ces nobles visiteurs se développent sur le territoire, notamment les blanchisseries qui profitent de la proximité du fleuve. À la fin du XVIIIe siècle, l'île nationalisée à la Révolution, est vendue à Armand Seguin (chimiste, médecin, homme d'affaires, industriel et banquier) pour y installer sa tannerie.



Personnel de blanchisserie.

Celle-ci périlitera assez rapidement, au grand soulagement des habitants de Sèvres sur la rive d'en face (qui déposèrent des plaintes contre l'air vicié et irrespirable), et Armand Seguin la remplacera par un grand haras.

Au XIXe siècle, on y trouvera un tir aux pigeons et des résidences secondaires. A la fin du XIXe siècle, son pont de bois ayant été détruit, l'île retrouve son état naturel, occupée seulement par quelques guinguettes et fréquentée l'été par des peintres.

En 1875, Alfred Renault, grand commerçant de tissus et boutons, acquiert à Billancourt une résidence secondaire.

C'est dans une cabane située dans le jardin, que son fils Louis Renault, mécanicien génial de 20 ans, construit en 1898 sa première voiturette, à boîte en prise directe, à partir d'un moteur De Dion-Bouton.

C'est donc dans ce modeste atelier qu'a démarré «l'aventure Renault», dont les usines couvriront en moins d'un demi-siècle tout le sud de la ville.

Le 1er octobre 1898, l'entreprise familiale Renault Frères (Louis, Marcel et Fernand) est créée. Louis participe avec Marcel à de nombreuses compétitions, pour éprouver et faire connaître leurs voitures, dont ils sortent souvent vainqueur, comme lors de la première d'entre elles : Paris Trouville, en août 1899.

En 1902, l'entreprise familiale occupe déjà 7500 m² d'ateliers à Billancourt.

À la mort de ses frères (en 1903 et 1908) Louis Renault en devient le seul actionnaire et la rebaptise «Société des Automobiles Louis Renault».

Il développe progressivement son entreprise sur le quartier, se trouvant en 1913 à la tête d'une usine de 136 000 m², composée d'une mosaïque de bâtiments nommés par des lettres de l'alphabet.

Visionnaire, il fait partie des premiers industriels à importer en France l'organisation scientifique du travail, même s'il ne retient au début du taylorisme que le chronométrage, qu'il introduit en 1913 (ce qui déclenchera les

premières grèves).

Pendant la 1ère Guerre Mondiale, Renault participe à l'effort de guerre, produisant camions, obus, moteurs d'avion, chars...

Effort rendu possible par le travail sans relâche de milliers d'ouvrières qui remplacent les hommes partis au front.

En 1918, il rachète la propriété de sa mère, décédée l'année précédente. Il y bâtit en 1919 un long bâtiment de 80 mètres dans lequel il transfère son bureau et qui sera connu comme « bâtiment X ».

Depuis celui-ci, il règne sans partage sur l'empire désormais lancé.



Cabane de Louis Renault.

ENTRE-DEUX GUERRES : ESSOR ET TREMBLEMENTS

Afin de poursuivre son épopée industrielle, il faut à Louis Renault de plus en plus de surface.

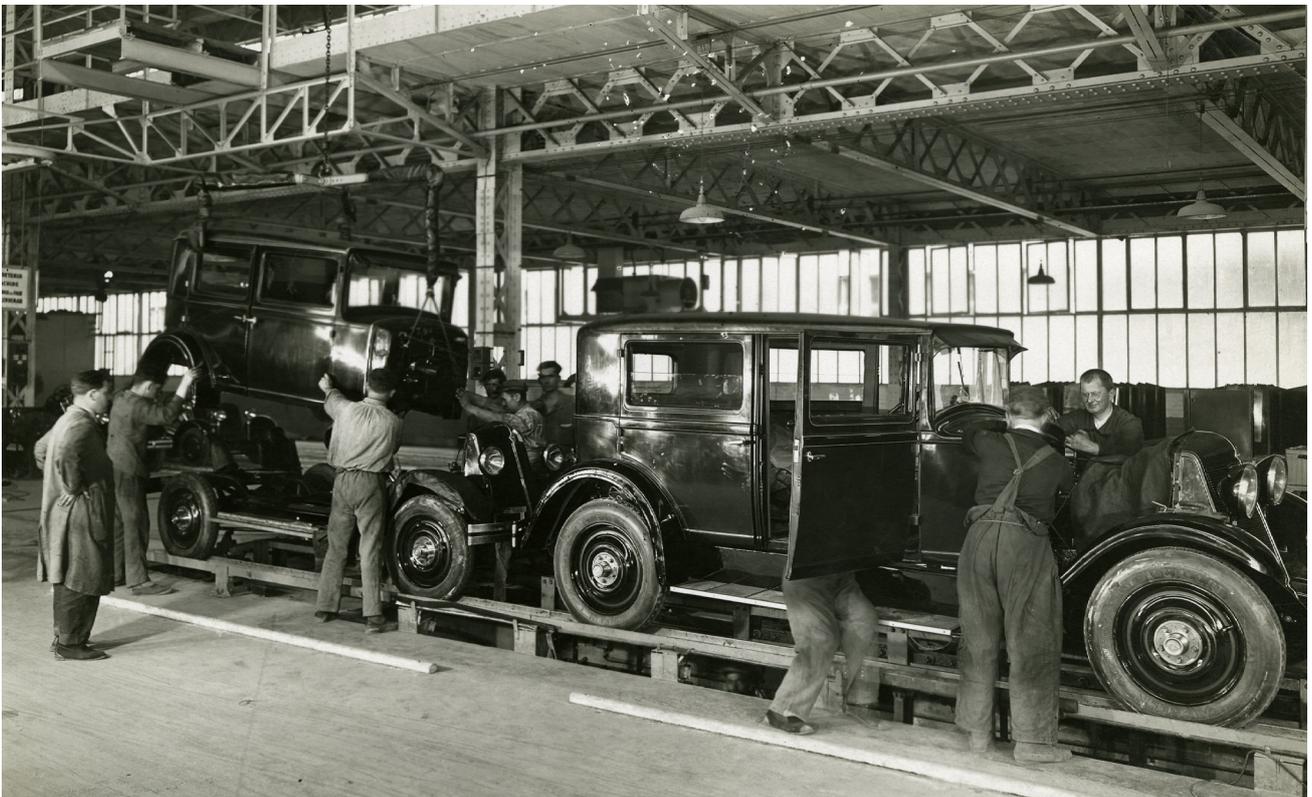
Il souhaite aussi ne pas être dépendant de fournisseurs extérieurs, et décide de créer des ateliers de fonderie de fonte, fonderie d'aluminium, forge, caoutchouc pour les pneumatiques, ouate, carton, chromage, etc., ainsi que ses propres moyens de production : charpente métallique, engins de manutention, etc. Après avoir acheté des terrains à Meudon, et expérimenté les premiers ateliers de production à Billancourt, c'est sur l'île Seguin qu'il décide de construire la chaîne de montage. Entre 1919 et 1924, il rachète progressivement tous les terrains de l'île à ses différents propriétaires. En l'espace d'une décennie, c'est une île-usine qui émerge progressivement au milieu de la Seine.

Il faut d'abord remblayer et rehausser l'île (pour la mettre à l'abri des crues) et construire 2 ponts (Daydé et Seibert) pour y accéder. Puis ce sera l'édification

d'une centrale électrique (toujours dans l'optique d'être totalement autonome), d'une piste d'essai souterraine, et la construction progressive de l'usine, qui couvrira 100% de l'île. Les ouvriers parlent d'ailleurs d'aller travailler «dans» l'île et non «sur» l'île.

Couvrant 56 000 m² en 1929, puis 80 000 m² en 1934, l'usine de l'île Seguin est idéale pour mettre en œuvre le travail à la chaîne et les principes du taylorisme et du fordisme américain.

En 1936, «la plus grande usine de France» avec ses 33 000 ouvriers s'illustre sur le terrain de la lutte sociale. Les ouvriers organisés en syndicats réclament des congés payés, et refusent l'augmentation imposée du temps de travail. Des affrontements avec les forces de l'ordre auront lieu, 2 000 ouvriers seront licenciés, mais, avec le Front Populaire, 15 jours de congés seront finalement accordés.



Chaîne de montage de l'usine Renault à Billancourt.

SECONDE GUERRE MONDIALE

Lors de l'invasion allemande en 1940, l'usine Renault de Billancourt est réquisitionnée et mise au service de l'occupant pour fabriquer du matériel militaire.

Devenue une cible prioritaire, elle est bombardée à plusieurs reprises par les alliés et fortement endommagée (les bâtiments seront détruits à 80%).

Dès août 1944 l'usine, reprise par les alliés, est remise en activité pour contribuer à la victoire finale et à la reconstruction de l'industrie française.

À la libération, Louis Renault est accusé de collaboration et emprisonné. Il décède rapidement en prison, avant d'avoir pu

être jugé.

Le 16 janvier 1945, l'entreprise Renault est nationalisée et devient la Régie Nationale des Usines Renault.

La Régie est de nouveau marquée par une forte avancée sociale, car elle se dote d'un Comité d'entreprise qui permettra aux salariés de participer au quotidien et au devenir de l'entreprise.

Avec le lancement en 1947 d'un nouveau modèle très populaire, la 4 CV, la production de masse bat son plein : jusqu'à 300 voitures sont fabriquées à Billancourt chaque jour.



L'usine Renault après un bombardement, 1942-1943.

ANNÉES 60

Les années 60 sont propices à Renault : de plus en plus de foyers en France et dans le monde s'équipent d'automobiles, et les modèles populaires comme la 4CV sont largement plébiscités.

Les différentes usines font l'objet de travaux, pour augmenter la productivité (jusqu'à 760 véhicules/jour), et s'adapter aux nouveaux modèles.

En juillet 1961, la 1105 547ème et dernière 4CV sort de l'île Seguin. La R4 (ou 4L pour sa version Luxe) prend le relais, et ce sont 5 millions d'exemplaires qui seront produits sur l'île Seguin entre 1961 et 1977. À cette époque, les milliers d'ouvriers français et étrangers travaillent 48 heures par semaine, à des tâches de plus en plus spécialisées, et donc répétitives.

En mai 1968, l'entreprise Renault retrouve son rôle de premier plan dans la revendication sociale, avec l'occupation des usines par des ouvriers et leurs syndicats, réclamant le passage aux 40 heures par semaine, la retraite à 60 ans au lieu de 65, et la suppression des contrats provisoires (équivalent des CDD actuels), qui mettent une pression supplémentaire sur les épaules des travailleurs immigrés. Le mouvement lancé chez Renault, un des plus grands bastions ouvrier du pays, est rejoint par des milliers d'étudiants de la Sorbonne, et se propage dans de nombreuses usines des Hauts-de-Seine. L'adage veut même que « quand Billancourt éternue la France s'enrhume ». Après un mois d'occupation de l'usine, les travailleurs de Renault obtiennent, dans le sillage des accords de Grenelle, une augmentation de près de 30 % des salaires, le retour progressif aux 40 heures hebdomadaires, et des contrats définitifs pour les travailleurs immigrés.

La production reprend de plus belle, avec une nouvelle organisation du travail en 2 équipes qui se relaient, pour atteindre les 1100 véhicules produits par jour.

Pour tenir ce rythme, il faut procéder

à des embauches massives de personnel ouvrier immigré, originaire essentiellement d'Afrique du Nord et subsaharienne, mais couvrant plus de 58 nationalités. Cet afflux de personnel inexpérimenté dans le secteur industriel nécessite la mise en œuvre de vastes actions de formation. Sur l'esplanade à l'entrée de l'île Seguin, au moment du changement d'équipe, on se dit bonjour dans toutes les langues.

Il faut également permettre à tous ces ouvriers de se loger; dès les années 60, Renault cède des terrains (en partie là où les usines ont été détruites lors des bombardements) à l'OPHLM (office public d'habitations à loyers modéré) de Paris. L'entreprise participe au financement de la construction de logements sociaux dans les villes à proximité de Boulogne -Billancourt, telles que Chaville, Viroflay, Meudon, Durant la décennie 1970, le nouveau quartier du Pont de Sèvres sort de terre. 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 1500 logements sociaux et libres, d'une école et d'une crèche, de bureaux et de commerces.



Place Jules-Guesde (Nationale) et l'entrée des usines Renault

ANNÉES 80

Malgré le succès des modèles fabriqués à Billancourt, et un plan de «modernisation de Billancourt» porté par les élus locaux, Renault se rend compte dès le début des années 80 des handicaps structurels de ses sites de production implantés en milieu urbain très dense, et de son usine de l'île Seguin, cantonnée dans les limites de l'île et bâtie sur déjà 6 niveaux. D'autant que Renault possède d'autres usines en France (à Flins, Cléon, Sandouville), plus facile à étendre et transformer.

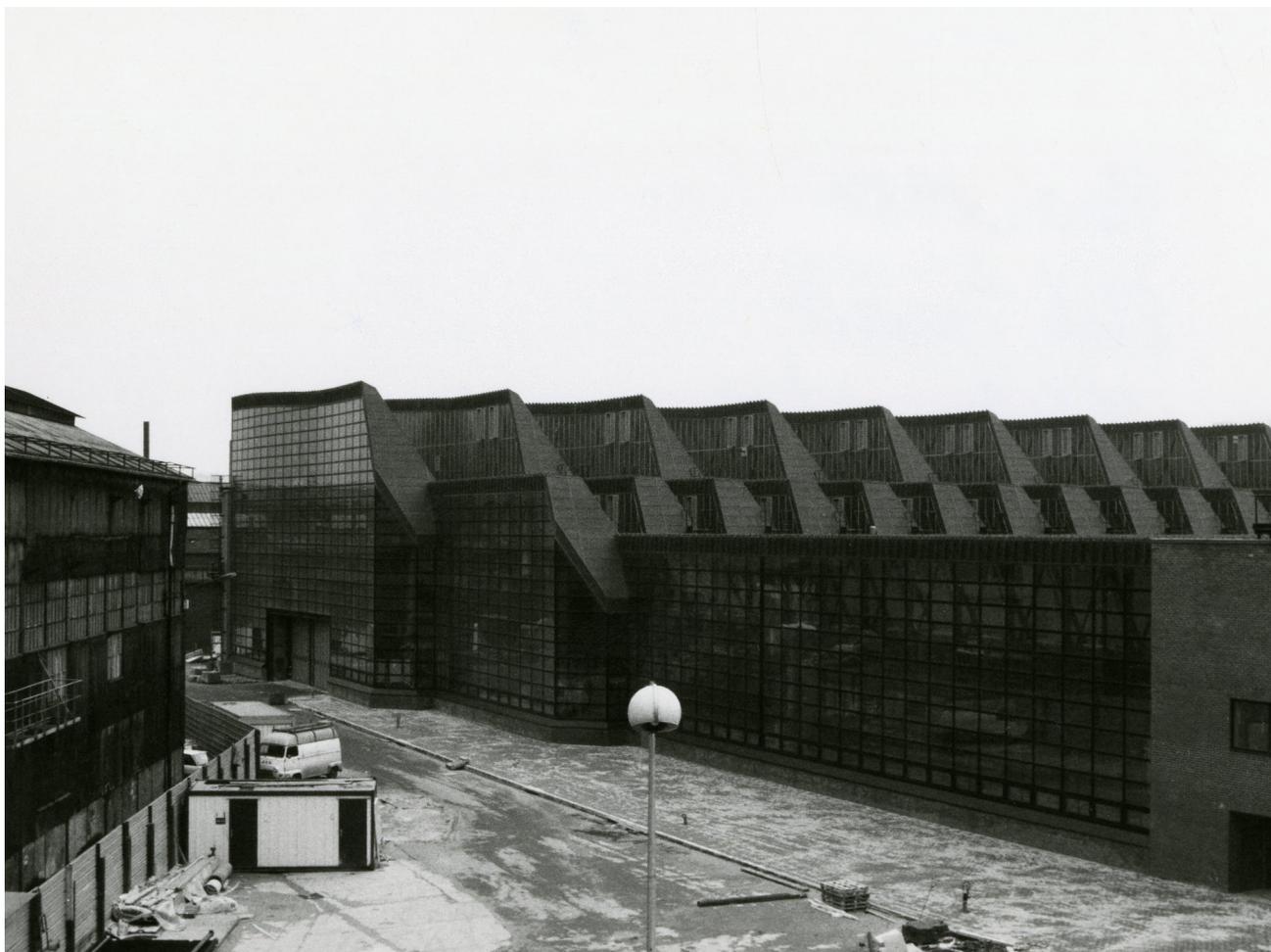
Pourtant, des travaux de «mise à jour» sont entrepris sur l'île Seguin, et la direction annonce un vaste plan de modernisation, nommé Billancourt 2000, qui devra faire du site la vitrine de la Régie et la propulser vers le 3ème millénaire.

Mais lorsque sort de terre en 1984 le seul bâtiment de ce plan qui verra le jour, le 57 Métal (dessiné par Claude Vasconi, Equerre d'Argent), le site de Billancourt a déjà amorcé sa longue phase de décroissance.

La production diminue chaque année, et les effectifs sont ajustés par des départs en pré-retraite, reclassements internes dans le groupe, incitations au départ volontaire, et plans sociaux successifs. En novembre 1989, le Comité Central d'Entreprise valide officiellement le plan de fermeture du site.

En 1990, la Régie Nationale Renault est privatisée et devient Renault SA.

Le 27 mars 1992, la dernière Super 5 est produite à Billancourt, clôturant ainsi une aventure industrielle de près d'un siècle.



Claude Vasconi, 57 Métal, projet Billancourt 2000, 1984.

L'APRÈS-RENAULT

Depuis 1992, les bâtiments Renault sont progressivement vidés et démolis, et Renault revend tous ses terrains (dont l'entreprise reste néanmoins responsable de la dépollution des sols avant toute nouvelle construction).

Entre 2012 et 2014, Renault profitera pour la dernière fois de l'île Seguin, pour y ouvrir un centre d'accueil et de présentation ainsi qu'une piste d'essais pour ses véhicules ZE électriques.

Renault reste cependant toujours présent à Boulogne-Billancourt, dans les mémoires mais également par quelques traces conservées :

le bâtiment X, ou bâtiment Pierre Dreyfuss (du nom du dernier PDG qui y a eu son siège).

La direction de Renault l'a naturellement préservé, car il constitue le berceau du groupe. Il n'y a plus que l'enveloppe

extérieure et les deux entrées qui soient encore d'époque. L'intérieur a été entièrement rénové en 2019 par SAA Architectes pour abriter des bureaux, salles de réunions et un business center. La reconstruction de la cabane, premier atelier de Louis Renault, y est toujours visible dans le jardin.

le fronton du Lycée Simone Veil

L'imposante façade d'entrée de l'ancienne usine Renault est aujourd'hui totalement intégrée au bâtiment du Lycée Simone Veil, inauguré en 2018.

la Sirène

L'ancienne sirène des usines Renault, haute de 6,10 mètres et composée de 8 mégaphones, a été installée place Jules-Guesde.

Symbole du monde ouvrier, la «Grande hurleuse» a retenti à l'occasion des plus grands événements sociaux en 1936 et



Entrée du bâtiment X

1968, ou au cours de la Seconde Guerre mondiale pour donner l'alerte sous les bombardements.

le 57 Métal, devenu le Métal 57

Le dernier bâtiment construit en 1984 dans le quartier du Trapèze, dans le cadre du projet Billancourt 2000, abritait des ateliers de fonderie et de presses. Le 57 métal, conçu par l'architecte Claude Vasconi, a gagné le Grand prix national de l'architecture.

Il a ensuite connu une première réhabilitation en 2004, après la fermeture des usines, réalisée par l'agence Jakob+MacFarlane. Désormais appelé «Square Com», il était destiné à abriter des bureaux et des salles pour des

événements Renault.

Sa seconde transformation commence en 2018, près de 6 ans après le départ de Renault. Sa démolition est envisagée, mais il est finalement racheté par BNP Paribas Real Estate pour y installer ses bureaux. L'architecte Dominique Perrault propose une extension avec une reconstruction à l'identique de la structure métallique des sheds de Vasconi. Les éléments de la structure en métal, trop abîmés pour être conservés en l'état, ont dû être remplacés, mais d'autres matériaux ont pu être conservés après nettoyage, tels que les poteaux et les briques que l'on retrouve à l'intérieur du nouveau bâtiment.



Lycée Simone Veil et Sirène Renault place Jules Guesde

L'éco-quartier du Trapèze, et l'île Seguin
En 2002, la ville de Boulogne-Billancourt adopte un plan de référence, qui définit les grandes lignes de l'aménagement du futur quartier.

En 2003 la SAEM (Société d'Aménagement d'Economie Mixte) Val de Seine Aménagement (devenue en 2015 une SPL, Société Publique Locale) est créée, regroupant la Ville de Boulogne, le Territoire GPSO (Grand Paris Seine Ouest) et le Département des Hauts-de-Seine. Renault cède d'une part les espaces publics à la SPL, qui s'occupe de coordonner l'aménagement, de gérer la construction des équipements et des espaces publics, et vend d'autre part les terrains à des promoteurs qui y construisent des bâtiments privés. Depuis 2006 et les premiers immeubles livrés sur la partie Trapèze Ouest, c'est tout un nouveau quartier qui sort de terre.

La mémoire de Renault est quant à elle entretenue par les associations d'anciens employés AMETIS (Association de la maîtrise, de l'encadrement et des techniciens de l'Île Seguin), ATRIS (Association des anciens travailleurs de Renault-Billancourt de l'Île Seguin) et Renault Histoire et par l'entreprise Renault, qui détient une riche archive et photothèque conservant les traces de l'histoire de l'entreprise et mène des actions culturelles.

C'est en partenariat avec les associations et l'entreprise Renault que la ville de Boulogne-Billancourt a créé un parcours sonore et urbain « Voyage en Industries ». Lancé lors des Journées Européennes du Patrimoine 2023, ce parcours propose de redécouvrir le patrimoine industriel du quartier Île Seguin Rives de Seine par une approche historique, sociale, urbaine et architecturale. Ponctuée de témoignages des anciens salariés de Renault, d'expériences sensorielles et illustrée par des documents d'archives, cette promenade révèle le patrimoine matériel et immatériel à travers neuf stations. Premier temps fort du projet de valorisation culturelle et mémorielle du site, porté par le Pavillon des Projets, le parcours « Voyage en Industries » se

verra au fil du temps enrichi de contenus, d'œuvres d'art et de mobilier dans l'espace public et sera ponctué d'une riche programmation.

ZOOM

RENAULT EN DATES

1875 : achat par M. Alfred Renault d'une résidence secondaire à Billancourt

1898 : création de la première voiturette par Louis Renault, âgé de 20 ans

1er octobre 1898 : naissance de l'entreprise Renault Frères

1918 : Louis Renault rachète la propriété familiale

1919-1926 : achat progressif de tous les terrains de l'Île Seguin

1923 : travaux de remblaiement de l'île

1926-1928 : construction du pont Daydé

1928 : installation des nouveaux ateliers sur l'île

1930 : construction de la centrale thermique

1931 : construction du pont Seibert

1932 : mise en service de la voie ferrée reliant directement les usines Renault de l'île Seguin au réseau SNCF (ligne de Saint-Lazare aux Invalides)

1936 : grèves pour l'obtention des congés payés

1940 : réquisition de l'entreprise par l'armée allemande

1945 : nationalisation. L'entreprise devient la Régie Nationale des Usines Renault

mai-juin 1968 : 1 mois de grève et d'occupation de l'usine de l'île Seguin, pour diverses revendications sociales

1982 : lancement du plan «Boulogne 2000», dont seul le «57 Métal» de Claude Vasconi sera construit en 1984

31 mars 1992 : fermeture de la dernière chaîne de montage de l'Île Seguin (dernière voiture produite le 27 mars)

1992-2023 : Renault cède ou vend progressivement l'ensemble de ses terrains (à la SPL Val de Seine aménagement ou à des promoteurs), démolit les bâtiments et dépollue les sites

2008 : livraison des premiers bâtiments du quartier du Trapèze

2012 : construction de la Seine Musicale sur la pointe aval de l'île Seguin par l'architecte japonais Shigeru Ban

2023 : Renault n'est plus propriétaire que du site du bâtiment Pierre Dreyfus. Le nouveau quartier du Trapèze est quasiment achevé, et la construction du pôle culturel conçu par RCR architectes, CALQ Architecture et Baumschalger Eberle sur la pointe amont de l'île Seguin démarre.

LES PONTS

Le premier pont de Sèvres, qui traversait à l'époque l'île Seguin sur sa pointe aval (dans l'axe de la rue du Vieux Pont de Sèvres), fut construit en 1684 sur décision de Louis XIV afin de faciliter les déplacements entre Paris et Versailles. Ce premier pont en bois, trop fragile et maintes fois réparé, est remplacé en 1820 par un pont de pierre, souhaité par Napoléon Ier, à l'emplacement du pont de Sèvres actuel. Pendant 100 ans, plus aucun pont ne permettra l'accès à l'île Seguin.

La construction du pont Daydé commence en 1926 dès que Louis Renault achète l'île Seguin afin de développer son entreprise sur l'île. Il sera livré en 1928 par l'entreprise Daydé, qui lui donnera son nom. Ce symbole fort du patrimoine des anciennes usines Renault a été renforcé et rénové en 2016 par la SPL Val de Seine Aménagement et la Ville de Boulogne-

Billancourt. À l'issue des travaux de la pointe amont de l'île, le pont Daydé sera aménagé pour accueillir piétons, cyclistes et un bus.

En 1926, Renault a déjà le projet de construire un second pont entre la rive gauche de l'île et Meudon. Celui-ci sera livré en 1931 par l'entreprise de construction Seibert Serrebruck. Grâce à ce pont Seibert, qui crée le prolongement du pont Daydé pour un franchissement continu, le réseau intérieur de chemin de fer des usines Renault est raccordé à celui du chemin de fer de l'Etat (sur le tracé de l'actuel T2), dès 1936.

Ce pont a dû être démoli en 2018 en raison de la très forte corrosion de ses aciers, et il est remplacé par un nouveau pont Seibert, conçu par le groupement d'architectes RCR Architectes, qui sera accessible aux piétons à l'issue des travaux de l'île Seguin.



Panorama sur les usines Renault, vers 1970.

LES MODÈLES MYTHIQUES

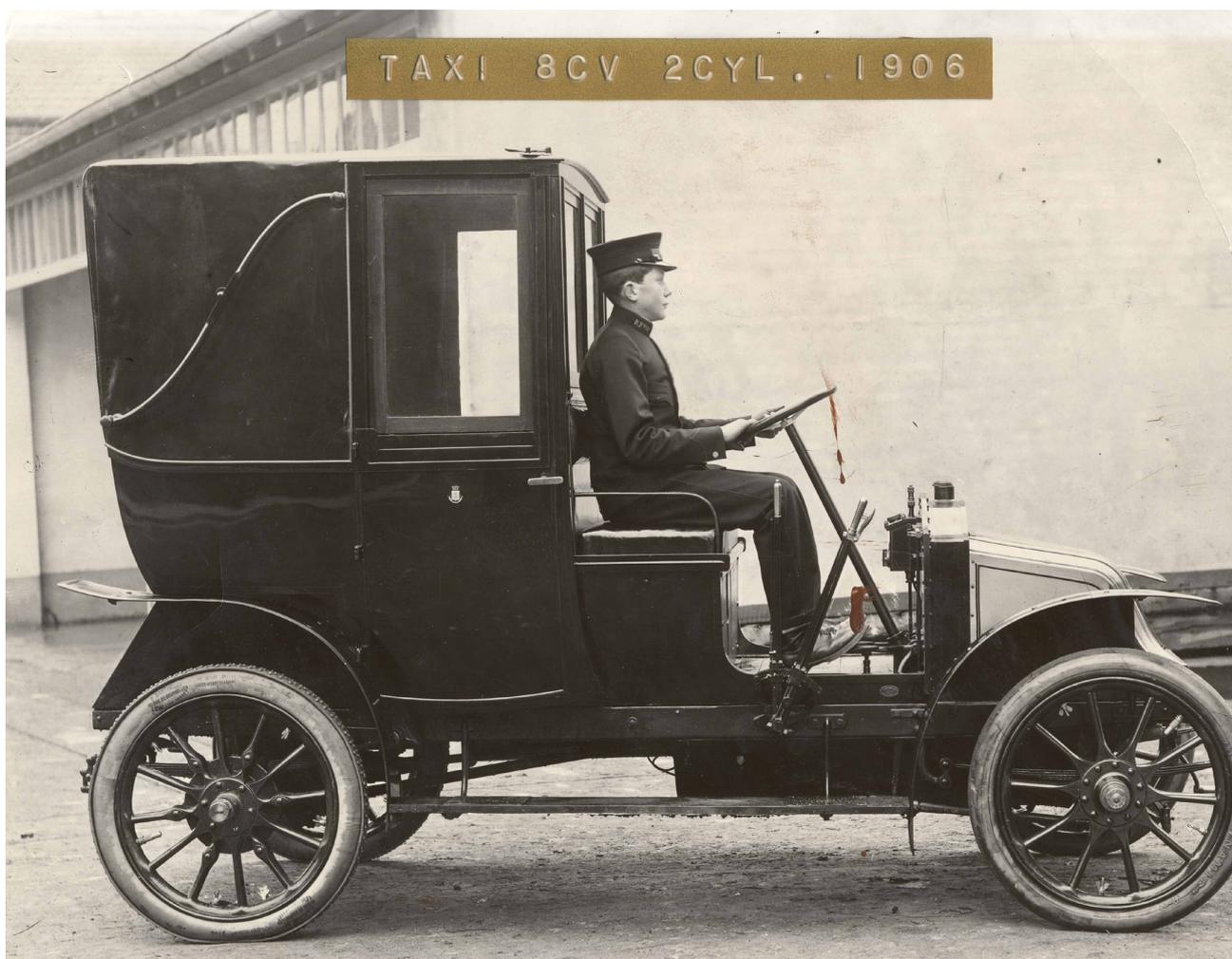
LA TYPE AG

En 1905, Renault remporte avec le type AG un appel d'offres de la Compagnie Française des Automobiles de Place pour des «fiacres automobiles» (le début des taxis). D'autres compagnies de taxis parisiennes et étrangères achèteront ce véhicule. En septembre 1914, Gallieni réquisitionne les taxis parisiens pour envoyer d'urgence une division entière sur le front de la Marne lors de la première guerre mondiale. 1200 taxis Renault feront le voyage. Priés de s'entasser à cinq par véhicule, en plus du chauffeur, certains soldats font le voyage sur le marchepied. Les chauffeurs ont pour consigne de suivre le taxi précédent avec pour seul éclairage

toléré celui des lanternes arrière. Pendant plusieurs jours, les chauffeurs montent des troupes fraîches au front, tout en assurant le rapatriement des blessés et des civils égarés.

C'est donc en partie grâce à la participation de ces Taxis que la Bataille de la Marne fut remportée par les troupes françaises.

Dans les années 1920, Renault fabrique à Billancourt des automobiles de toutes catégories, y compris des véhicules de grand luxe mais aussi des poids lourds, des machines agricoles, des moteurs d'avion, des engins militaires ou du matériel ferroviaire, qui partent à la conquête du monde. Renault est alors distribué dans 49 pays.



Modèle Renault Type AG.

LA 4 CV

Véhicule emblématique essentiellement produit dans les usines de Billancourt entre 1947 et 1961, la 4CV a permis à Renault de devenir le premier constructeur automobile français. En 1940, Edmond Serre, directeur des Études, et Fernand Picard, son adjoint, proposent à Louis Renault d'étudier une petite voiture légère et peu consommatrice, ceci dans une perspective de pénurie de matières premières et d'essence. Louis Renault n'y croit pas et préfère développer les modèles de luxe. Le développement de la 4CV se fait donc dans la clandestinité,

vis-à-vis du patron de l'entreprise, et des autorités allemandes qui occupent Renault durant la Seconde Guerre Mondiale.

Au moment des essais sur le dernier prototype, les ingénieurs s'aperçoivent que la hauteur des phares n'est pas réglementaire. Or, les machines-outils sont déjà fabriquées. C'est ainsi que Renault parvient à faire proposer par la Commission Nationale Automobile la modification de la hauteur des projecteurs à 550 mm.

1 million de 4CV seront vendues dans le monde.



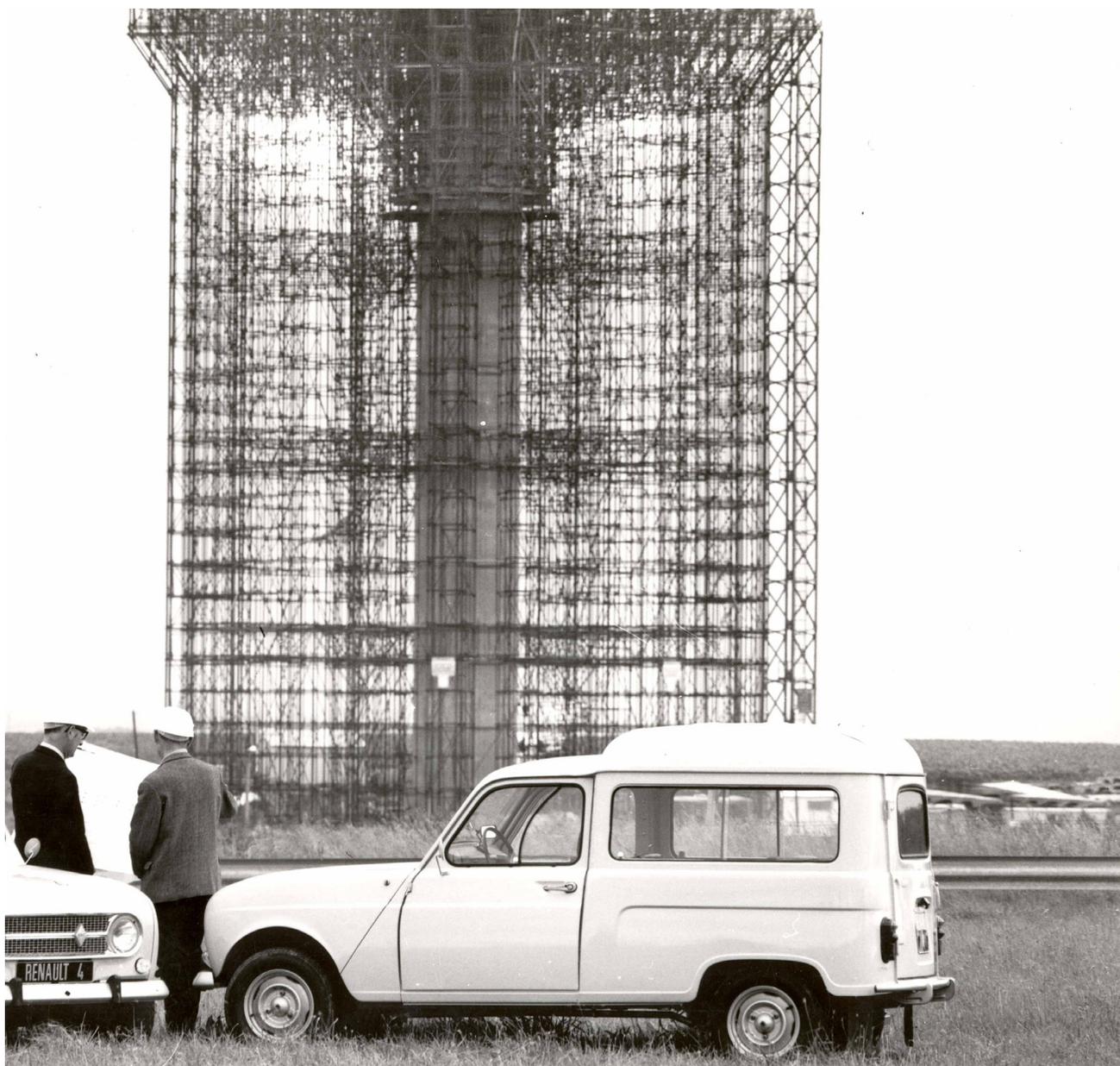
Modèle Renault Type 4 CV.

LA R4 (RENAULT 4) OU 4 L (L POUR LUXE)

Dans les années 1950, pour remplacer la 4CV vieillissante et afin de concurrencer la 2CV Citroën, Pierre Dreyfus, le PDG de la Régie nationale des usines Renault, demande à son équipe de créer «une voiture polyvalente, qui soit à la fois un véhicule urbain et rural, qui corresponde aux besoins de tout le monde, bref une voiture blue-jean».

C'est à l'ouverture du salon de l'automobile en 1961 que la R3 et la R4 sont présentées en grande pompe avec 200 véhicules mis à la disposition du public pour des séances de prise en

main. Au printemps 1963, Renault en association avec le journal Elle lance l'opération «Elle prend le volant» : 4 200 lectrices essayent pendant 48 heures des 4L peintes couleur laquée avec cannage de couleur paille ou écossais vert ou rouge. L'idée est de féminiser l'image de la 4L qui était alors jusque-là encore vue comme une voiture pour artisans. Cette version sortira en décembre sous la dénomination R4L Super «La Parisienne». Entre 1961 et 1977, 5 millions de R4 seront produites sur l'île Seguin.



Modèle Renault R4.

BIBLIOGRAPHIE

- Anne-Sophie Bruno, « Renault sur Seine, Hommes et lieux de mémoire de l'industrie automobile, J. Costa-Lascoux, G. Dreyfus-Armand, É. Témile (Eds.) », Sociologie du travail, Vol. 52 - n° 2 | 2010, 288-290.
- Jean-Louis Loubet, Renault. Histoire d'une entreprise, ETAI, 2000
- Patrick Fridenson, Histoire des usines Renault, Paris, 1972, rééd. 1998
- Patrick Fridenson, «Architecture, esthétique industrielle, art. Le nouveau Renault, 1945-1985», in Gwenaële Rot et François Vatin (dir.), L'esthétique des «Trente glorieuses». De la Reconstruction à la croissance industrielle, Trouville, Editions Librairie des Musées, 2021, p. 242-255 et 277-278.
- Gilbert Hatry, Louis Renault : patron absolu, Lafourcade, 1982
- Idbihi - parcours d'un Marocain 1968-1987. Editeur de talents, 2015
- Robert Kosmann, Sortie d'usine. La „perruque“: un travail détourné. Editions Syllepse, 2018
- Alain P. Michel, Travail à la chaîne. Renault 1898-1947, Boulogne-Billancourt, ETAI, 2007
- Jean-Noël Mouret, Louis Renault, Paris, Gallimard, 2009
- Aimée Moutet, Roger Vacher. De l'Ecole professionnelle Renault à la Direction de l'usine de Billancourt 1940-1945, Société d'Histoire du Groupe Renault, Boulogne-Billancourt, 2003
- Martine Sonnet, Atelier 62. Le Temps qu'il fait, 2008

SITOGRAFIE

- www.ileseguin-rivesdeseine.fr/fr/histoire-et-chronologie
- www.renaultgroup.com/news-onair/actualites/lile-seguin-lecrin-historique-de-renault/
- www.ametis-renault.com/un-siecle-bien-rempli
- www.planeterenault.com/15-histoire/18-entreprise/
- www.ina.fr/ina-eclaire-actu/video/cab7700307901/historique-renault
- www.youtube.com/watch?v=ogkFn-gQUZY
- www.voyage-en-industries.fr/
- www.ileseguin-rivesdeseine.fr

Crédit photos : ©H. Abbadie , ©A. Sidoli ©A.Alleume ©Arnaud Olszak ©Renault Communication,

*Droits réservés : ©Spl Val de Seine Aménagement , avec le concours des associations AMETIS, ATRIS,
Renault Histoire, ©Archives municipales de la ville de Boulogne - Billancourt.*

credits dessins : ©Keren Senan

PAVILLON DES PROJETS

101 All. George Askinazi,
92100 Boulogne-Billancourt

pavillon_dinformation@spl-valdeseine.fr
www.ileseguin-rivesdeseine.fr

