

Prisca Cez

**Master 1 Art, Esthétique et sociologie de la culture,
mention expertise et médiation culturelle**

L'île Seguin à Boulogne Billancourt

L'île de la controverse



Sous la direction de Frédéric Gimello-Mesplomb

Rapporteur : Jean-Louis Tornatore

Soutenance le 12 juillet 2006

Année universitaire : 2005-2006

Je remercie l'Institut Français d'Architecture ; la CGT ; Fort Pascal du ministère de la culture et de la communication ; le département des musées de France ; la Société d'Histoire du Groupe Renault ; Michel Auroy, président de l'ATRIS ; Anne-Claire Catoire, responsable de la communication à la mairie de Boulogne Billancourt et le théâtre de l'Ouest Parisien.

Mais surtout un grand merci à mon tuteur de mémoire, pour son soutien et sa patience.

Un grand merci à mes parents et à Jérôme Grémillon pour leur patience, leur aide et leur appui.

Merci pour la relecture et la correction attentive de mon mémoire à Aurélie Chevalier.

Merci aussi à Aurélien Himmesoète.

Lexique des abréviations

€ euro

ha.: hectare

h.: hauteur

kg: kilogramme

km: kilomètre

km/h : kilomètre par heure

l : largeur

M.: Monsieur

m.: mètre

mm: millimètre

m²: mètre carré

m³: mètre cube

n°: numéro

p.: page

pp.: page à page

%: pour cent

Introduction	9
I Patrimoine insulaire	14
1. Une île, des histoires	14
1.1 Des îles de Billancourt aux îles royales	14
1.2 De l'île de Sèvres à l'île Seguin	19
1.3 L'île des peintres	20
1.4 A l'aube du XXème siècle	22
2. L'île Renault et le Trapèze	22
2.1 L'usine Renault	23
2.2 Développement de l'infrastructure	25
2.3 La Première guerre mondiale	29
2.4 Ile Seguin	31
2.5 Le cas Gallice	35
2.6 La construction de deux ponts	36
2.7 La constructions des bâtiments sur l'île	38
2.7.1 La première phase : 1928-1930	38
2.7.2 La deuxième phase : 1933-1934	41
2.8 La production moderne au sein de l'entreprise Renault	43
2.9 La Seconde guerre mondiale	45
2.10 La production de masse	49
3. Des ouvriers à la mémoire ouvrière	52
3.1 Qualifications ouvrières et esprit Renault	52
3.2 L'Histoire à Boulogne Billancourt	54
3.3 Changement de politique	57
3.4 L'usine politique	59
3.5 Questions ouvrières	61
3.6 La crise	63
II Du départ de Renault à l'île des deux cultures	66
1. Une reconversion de Renault sur l'île Seguin ? Annexe	66
1.1 Des conflits au sein de l'usine	66
1.2 Billancourt 2000	68
1.3 Renault en crise	70
1.4 Le départ de Renault	71
2. Des projets d'avenir	73
2.1 Des réflexions pour un nouvel avenir	73
2.2 Etude de projets	74
2.3 Réflexions Annexe	75
2.5 Trouble autour de l'île ANNEXE	76
2.4 Quelques propositions suite aux consultations d'aménagement de Renault	79
2.6 Un projet porteur	81
3. L'île du XXIème siècle	82
3.1. Des projets pour l'île du futur	82
3.2 Les conditions d'aménagement Annexe	83
3.3 La Fondation François Pinault ANNEXE	85
3.4 Aménagements	88
3.4.1 Entreprise et conseil d'experts	88
3.4.2 Aménagements prévus et en cours	91
3.5 Les projets d'occupation de l'île Seguin ANNEXE	94

3.5.1 Institut Nationale du Cancer (INCa) et l'INSERM	94
3.5.2 Centre d'art contemporain	95
3.5.3 Université américaine	96
4. Le Patrimoine Industriel	96
4.1 Le patrimoine industriel, son image et sa conservation	97
4.1.1 Regard sur l'évolution de la notion patrimoine industriel	98
4.1.2 La reconnaissance du patrimoine industriel de nos jours Annexe	99
4.2 La conservation du patrimoine industriel Annexe	101
4.3 Un lieu de mémoire ?	102
4.3.1 Un musée Annexe	102
4.3.2 Musée de l'immigration ANNEXE	103
4.3.3 Un lieu de mémoire	104
Bibliographie	109
Livres	110
Articles de presse	112
Articles en ligne	128
Autres sources	150

« Qui a donc osé dire le premier que l'industrie a tué la poésie, l'a enseveli dans un linceul de bitume, de vapeur et de fumée ? qui a proféré un tel blasphème ? qui l'a répété, sans s'informer si la pensée est vraie, sans comprendre que cette industrie , dont on fait la meurtrière de la poésie, est, en réalité, le plus puissant inspirateur des temps nouveaux, le dieu créateur de notre époque ? [...] L'industrie n'a pas tué la poésie, elle lui ouvre un nouveau monde. »

Kaufmann Achille, « La poésie de l'industrie »

Introduction

L'île Seguin, ancrée dans la Seine est certainement l'une des plus connue en France. Un passé riche d'Histoire et un avenir riche d'interrogations. Terre abandonnée, habitée, lieu de détente, espace vert, espaces d'entreprises, lieu industriel, un site marqué de discordes et de renouvellements.

Ce lieu insulaire qui depuis son apparition sur la Seine attire les regards et les intérêts. Une île en apparence quelconque mais qui a pourtant marqué l'histoire de France. A travers les époques, elle marque son importance. L'île a été un lieu de passage de nombreux rois avec leurs cours pour accéder à Versailles, une tannerie nationale, une blanchisserie, un lieu de fuite, un environnement qui inspira de nombreux peintres naturalistes... Mais l'Histoire la plus proche de l'Homme reste bien souvent celle qui veut être conservée.

Boulogne-Billancourt a connu de grands changements avec l'arrivée de nombreuses usines. Principalement avec celle de Renault qui a transformé l'univers industriel automobile. Après plus de cent ans de présence sur la ville de Boulogne, les terrains doivent trouver une nouvelle vie, mais plusieurs problèmes se posent, doit-on réhabiliter les lieux? Doit-on construire à nouveau ? Mais quels projets adoptés pour au mieux occuper ces sols? Emmanuel Roux auteur de « *Patrimoine industriel* » s'interroge : « *Quel sens donné à la réhabilitation ? Mémoire ou oubli ? Faut-il garder une trace matérielle de ce « krack des ouvriers ».* L'entreprise Renault à sa création n'occupait qu'un simple atelier au fond du jardin familial pour occuper 20 ans plus tard 15 ha sur quatre villes. Ce lieu possède de multiples symboles, comme celui des conflits ouvriers, de l'évolution sociale ou le développement de l'industrialisation en France. Toutefois, la modernisation et l'évolution économique obligent l'entreprise à fermer ses portes à Billancourt et à s'exporter. Les terrains sont laissés à l'abandon dans l'attente d'un rachat. Renault en partenariat avec la ville de Boulogne, la région des Hauts-de-Seine et l'Etat, vont étudier de nombreux projets d'aménagements. Ainsi pendant presque dix ans des conflits vont rythmer ces projets pour remettre en question leur bien-fondé. La destruction des bâtiments est votée pour permettre à l'île de renaître. L'île Renault redevient l'île Seguin, une île devenue celle aux deux cultures, scientifique et artistique. Néanmoins, la destruction des bâtiments crée des désaccords, le problème de la mémoire se pose. Que va-t-on faire pour conserver une trace du patrimoine industriel et des luttes ouvrières ? Cependant, il existe des associations d'anciens travailleurs de chez Renault,

des milliers de documents, de photos, de livres, un musée non officiel de Renault, une société d'Histoire de Renault... Cela suffit-il ? Toute une richesse qui perpétue la mémoire. Faut-il oublier le passé pour construire un nouvel avenir?

Dans les derniers mois de 1999 en France, François Barré, directeur du patrimoine et de l'architecture au ministère de la culture constatait qu' « *il n'y a pas de sens civique concernant le patrimoine, comme en Grande Bretagne ou le national trust repose sur une adhésion populaire.* ». Néanmoins, les journées du patrimoine attirent toujours beaucoup de personnes quelque soit le type de patrimoine : industriel, militaire, hospitalier... Il ne manque pas de public lors des visites des mines dans le Nord-pas-de-Calais ou à l'ancienne chocolaterie Menier à Noisel. Mais le patrimoine doit affronter la spéculation, les propriétaires, des administrations indifférentes ou l'impatience de certains élus. Alors que le patrimoine « *est doté d'une épaisseur historique (qui) est justement un point d'ancrage qui facilite l'intégration et les mutations sociales.* »¹. Même si tous les espaces industriels ne possèdent pas une valeur patrimoniale, il reste tout de même des traces révélatrices d'une fracture soit économique, sociale ou culturelle. De multiples intellectuels français pensent que conserver détourne l'Homme de la création contemporaine. On a vu disparaître l'usine des Eaux, quai de la Râpée, construite en 1889 par Pierre Chabat, grand nom de la céramique architecturale, pourtant inscrite à l'inventaire supplémentaire des monuments historiques en 1984.

Les bâtiments industriels sont souvent perçus comme de grands espaces fragiles souvent rouillés, abîmés par le temps et le non-entretien, comme inutiles. Certes l'on ne peut conserver toutes les usines, ni tout le matériel. D'une part, certains espaces sont trop grands et on ne pourrait plus faire fonctionner les machines ni y faire travailler des personnes. Néanmoins nombres de ces structures sont ce qui reste de l'Histoire de la France, de ces évolutions, de ces grèves, des conquêtes sociales, de ces changements politiques... Il y a plus d'un siècle de cela, la construction d'une cheminée représentait un signe de prospérité comme l'a souligné Maupassant : « *reine du peuple travailleur et fumant des usines.* »². « *La mémoire installe le discours dans le sacré, l'histoire l'en débusquerait. L'histoire s'attache qu'aux continuités temporelles, aux évolutions et aux rapports des choses. La mémoire s'enracine dans le concret, dans l'espace, le geste, l'image et l'objet. La mémoire est un absolu et l'histoire ne connaît que le relatif* » constate Pierre Nora³. Outre leur intérêt spécifique, ces

¹ Emmanuel de Roux, *Patrimoine Industriel*, p. 15

² Guy de Maupassant, *Bel-Ami*, 1888

³ Pierre Nora, « Entre mémoire et histoire » dans *Les lieux de mémoire, La République*, Gallimard, 1992

structures constituent un ensemble de témoignages économiques, anthropologiques, techniques, sociaux et culturels. Ces industries ont créé des identités, des modèles urbains, des manières de vivre, de penser, d'habiter, de se distraire...

Louis Bergeron souligne qu' « *au moment où notre société aborde une autre phase de croissance économique caractérisée sans doute par des structures industrielles radicalement différentes, il est nécessaire que notre communauté puisse comprendre qu'il est contre son intérêt de se couper de son passé industriel et technique, proche ou ancien.* »⁴.

Toutefois certaines structures du patrimoine industriel ne peuvent être conservées, que cela soit pour des raisons économiques, de stabilité ou de sécurité. Le choix de la destruction de l'île Seguin repose en partie sur le fait que la construction de nouveaux bâtiments présente des apports financiers supplémentaires à la ville et la région d'une part. Et d'autre part, à donner une dynamique économique, sociale et culturelle à la ville de Boulogne et à l'île-de-France. Des projets furent analysés dans la perspective de valoriser la ville mais aussi la France. Les angles importants que doivent aborder les architectes sont les suivants. Le premier, que l'île devienne une façade importante sur les nouvelles technologies, le seconde est de valoriser la diversité et la richesse culturelle. Et enfin de construire des logements sociaux pour les plus défavorisés. Un projet riche d'ambition qui va rencontrer des opposants mais aussi des désistements. L'abandon du projet d'une fondation d'art contemporain par Pinault surprend la France et remet en question le projet d'aménagement des terrains. Un départ qui remet également en question le mécénat privé en France, le manque de nouvelles créations... Mais les responsables ne restent pas sur cet échec et essaient de construire un avenir radieux pour un lieu qui ne demande qu'à briller pour sa beauté et son génie. L'aménagement de l'île Seguin et du Trapèze, les anciens terrains Renault restent une occasion de transformer le paysage urbain de la ville. L'angle choisi par la ville de Boulogne, est de vouloir tout comme Renault lors de sa présence sur l'île, être un lieu d'avancée technologique. Ainsi, l'île va accueillir le centre national contre le cancer, l'Inserm, des universités américaines, un centre d'art contemporain... Des structures qui vont donner une nouvelle image à la ville et à la région. Toutefois depuis 1995, l'hypothèse d'instaurer un musée relatif à l'histoire des ouvriers, du travail chez Renault est de nouveau évoquée. Les associations des anciens employés de chez Renault ainsi que la société d'histoire Renault étudient les choses possible à réaliser sur l'île Seguin pour une conserver l'Histoire en partenariat avec la ville et la SAEM Val-de-Seine Aménagement.

⁴ Louis Bergeron, « L'âge industriel » dans *Les lieux de mémoire, La République*, Gallimard, 1992

Le patrimoine industriel et l'histoire de l'île Seguin ont-ils une place dans l'histoire de la ville de Boulogne-Billancourt ?

Pour rendre compte de la construction de notre problématique, nous allons retracer, dans une première partie avec une approche historique, notre parcours de réflexion qui s'articule autour de deux points : l'histoire de l'île Seguin depuis son apparition ainsi qu'une revue historique et sociale de l'entreprise Renault. Dans une seconde partie, nous allons analyser l'évolution des aménagements de l'île Seguin, la représentation de la notion de patrimoine en France ainsi que l'institution d'un lieu de mémoire.

Afin de pouvoir aborder de façon historique et parfois critique divers aspects de l'île Seguin, j'ai effectué de nombreuses recherches. Tout d'abord, auprès de plusieurs services municipaux. Le service de communication de la mairie de Boulogne-Billancourt, avec la personne chargée de la communication autour des aménagements de l'île Seguin, Anne-Claire Catineau. Elle m'a permis d'entrée en contact avec les associations des anciens travailleurs de chez Renault, et avec la responsable du projet d'aménagement d'un lieu de mémoire sur l'île Seguin à la SAEM Val-de-Seine aménagement. La rencontre du responsable de l'Ametis, l'association des anciens cadres et responsables de chez Renault à Boulogne-Billancourt, Michel Auroy, m'a permis d'avoir un regard complémentaire sur l'aménagement de l'île. Car le responsable de l'association se trouvait aussi la personne chargée de la vente des terrains Renault. Cependant, je n'ai pas pu rencontrer des personnes de l'Atris, l'association des anciens ouvriers de Renault à Boulogne-Billancourt malgré de nombreux contacts par internet et par téléphone. J'ai également fait des recherches aux archives de la ville et dans le fond d'archives du musée des années 30. Le site de la ville de Boulogne, www.boulognebillancourt.com, reste très complet et relate tous les nouveaux éléments concernant les projets relatifs à l'île. Ainsi qu'à la médiathèque de l'espace Landowski, où j'ai pu consulter le dossier de presse sur l'île Seguin. Puis, je suis allée au département des musées de France, j'ai effectué des recherches sur le développement des musées liés au patrimoine industriel en France. Pour avoir une vision plus large du traitement médiatique de l'île, j'ai lu de nombreux articles de différents journaux, aussi bien papier qu'en ligne. Le support d'internet m'a beaucoup aidé à constater un certain engouement d'aussi bien de la part de professionnels que d'individuels. Pour avoir également une vision politique, j'ai consulté des sites internet de l'UDF, des verts de Boulogne-Billancourt, de Sèvres, du parti communiste, du parti socialiste... J'ai d'ailleurs rencontré Jean-Luc Richard, conseiller

municipal de Boulogne-Billancourt qui a travaillé sur la mémoire de l'île Seguin. Pour compléter, j'ai lu certains livres relatifs à l'île ou à Renault, des articles de presse, des communiqués de presse, de la documentation de la ville, vu des émissions de télévision, écouter des émissions de radio... Je suis également entrée en contact avec le cabinet de Jean Nouvel pour avoir son point de vue sur l'aménagement de l'île et sa prise de position pour la conservation de la mémoire. Cependant malgré quelques envois d'e-mail, je n'ai pas eu de réponse. Je suis également entrée en contact avec la CGT, qui m'a conseillée quelques ouvrages, ainsi que des personnes du ministère de la culture.

Cependant certains aspects de ce travail exploratoire ne sont pas développés comme l'activité des ouvriers chez Renault, car le propos était principalement d'illustrer l'histoire sur l'île Seguin et la mise en relief des enjeux de l'identité industrielle, mais aussi sociale, lorsqu'il s'agit de préparer la reconversion de sites. Cette démarche explique l'importance que nous avons accordé aux hésitations stratégiques des différents acteurs concernés par la question, à travers l'analyse détaillée des différents projets de reconversion, dont le dernier, initié par la Fondation d'art contemporain Pinault - et finalement abandonné pour un projet similaire à Venise - ne constitue que le dernier rebondissement. Sujet polémique donc, et dont le titre du mémoire est le reflet, mais extrêmement riche en enseignements quant à la vision du passé industriel dans les schémas de (re)construction, nous avons essayé de l'aborder avec l'objectivité nécessaire en tentant de rendre compte des avis des différents acteurs, et en essayant de faire également oeuvre de mémoire quand aux différents projets de réaménagement qui sont apparus depuis la fermeture des portes des usines.

I Patrimoine insulaire

De la naissance de l'île par les mouvements des eaux à sa transformation en usine, ce lieu n'a cessé de marquer son époque. Subissant les assauts du temps, jusqu'à son aménagement, l'île a été occupée par de nombreuses structures industrielles. Celui qui l'a fait connaître aux yeux du monde se trouve être Louis Renault qui a y créé une entreprise moderne et révolutionnaire.

L'histoire de l'île se définit en trois périodes. La première concerne précède la seconde moitié du XIXème, un lieu réputé pour sa verdure, ces petites industries et la présence de l'aristocratie. La seconde correspond à l'industrialisation, avec l'arrivée de Renault à Billancourt, les guinguettes, les cafés, les constructions juxtaposées. Et la troisième avec le retrait des industries, la rénovation des quartiers, l'arrivée des techniques de pointes et des sièges sociaux.

1. Une île, des histoires

Un amphithéâtre naturel s'est formé entre les coteaux de Saint-Cloud, de Sèvres et de Meudon, créant l'île Seguin et l'île Saint-Germain. Derniers témoins des tumultes de la Seine. L'île Seguin reste la plus petite des deux avec une surface de 11,5 ha entre Boulogne-Billancourt et Meudon. Ces deux îles sont nommées les îles Billancourt et vont connaître au fur et à mesure du temps d'importants changements. Elles se trouvent sur le chemin royal qui depuis le XVIIème siècle relie le palais du Louvre aux demeures de Saint-Germain et de Versailles. Nous pouvons rappeler que la voie royale coupe la forêt de la plaine de Billancourt et doit traverser une île qui à l'époque ne se nomme pas encore Seguin mais Sèvres.

1.1 Des îles de Billancourt aux îles royales

L'île Seguin et Saint-Germain ont toujours été la propriété de l'abbaye de Saint-Victor⁵, une des plus grandes de la région qui possèdent des terres sur la rive gauche de la Seine. En 1173, les religieux de Saint-Victor agrandissent leur fief grâce au chevalier de Chailly et de son épouse, Aveline. Afin de remercier l'abbaye d'accueillir leur fils comme chamoine régulier, ils offrent des parcelles d'îles, qui dépendaient de la ferme de Billancourt.

« On voit que le terrain a environ une carruée » (superficie mise en culture chaque année avec une charrue) ; la « granchia » a ici le sens de ferme et non celui de grange ; enfin les quatre « hospites » sont évidemment les quatre habitants qui résident dans la ferme et payent une redevance. La terre relève du roi. Cette demeure

⁵ Selon les archives de l'abbaye Saint-Victor

et notamment les six arpents de prés cités vont former la ferme de Billancourt, qui restera des siècles durant à peu près la seule habitation de la vaste plaine.»⁶

Les moines agrandissent leur domaine par le biais d'achats ou de dons. Ainsi du XII^{ème} au XIV^{ème} siècle les religieux vont louer les deux îles à des fermiers qui vont pratiquer de nombreuses cultures, comme les vergers, la coupe de saules et d'osiers... avec des baux emphytéotiques. De nombreuses documentations vont permettre d'identifier les îles grâce aux contestations des paysans. Deux îles sont mentionnées «la grande île de Billancourt» nommé aussi «île de Longueignon» et «la petite île de Billancourt» sans autre précision sur leurs tailles ou emplacements. Mais selon les plans, les noms peuvent être confirmés car l'île Saint-Germain est la plus grande. Cette distinction permet de mieux identifier les lieux selon les archives de l'abbaye Saint-Victor.

A la fin du XIV^{ème} siècle un conflit éclate entre les abbayes de Saint-Victor et de Saint-Germain-des-Prés; l'enjeu est de taille puisqu'il concerne l'exploitation des saules des îles de Billancourt. Le premier prétend défendre ces biens alors que le second proteste car la première abbaye possède quasiment le monopole sur l'exploitation. L'affaire créée tellement de tumultes qu'elle est portée devant le prévôt de Paris. Ce dernier tranchera le 22 mars 1382 en faveur de l'abbaye de Saint-Victor et condamne ses adversaires à leur verser 50 livres parisis. Ce jugement renforcera la position des religieux leur permettant ainsi d'acheter en 1542, l'île Rocherel, au pied des coteaux de Saint-Cloud. En 1457, « la petite Isle » est notifiée dans un bail. En 1493-1494, « *la recette de frère Jehan de Seve, chambrier et procureur de Saint-Victor : il signe acquit de la veuve de Jehan-André Seville et de Denis, leur fils, pour avoir respecté les clauses de leur bail de l'hôtel de Billancourt avec les terres « et la Petite Isle ».*⁷

« En 1497-1499, c'est Girard Pichard, boucher au mont Sainte-Geneviève, à Paris, qui tient le bail de la « petite Isle » et de la « grande isle ». Cette dernière est « nommée l'Isle de Billancourt, assise aud. Billancourt, dedans la Rivière de Seine, Paroisse de Boulogne ». Le preneur doit verser 20 livres tournois par an et promet d'entretenir 825 « viels saulx » et 140 jeunes plants. A chaque « coppe », il doit devra replanter 200. Il rendra l'île « verte et en nature », après avoir curé « le viel fosse estant au bout d'Icelle Grant Isle ». Ce bail sera renouvelé le 22 septembre 1511 pour une durée de quatorze ans, mais le loyer sera porté à 25 livres tournois par an. »⁸

⁶ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 8

⁷ Ibid, p. 12

⁸ Ibid, p. 12

« Dorénavant, à partir de la fin du XVI^{ème} siècle, la ferme et les deux îles seront louées en totalité par l'abbé de Saint-Victor ; les baux seront de longue durée. »⁹.

Fin XVII^{ème}, de nombreux changements transforment le paysage et la position de la ville de Billancourt. En effet, Louis XIV décide d'élever un château à Versailles et d'agrandir le parc en rachetant tous les domaines environnants. La construction d'une nouvelle route devient indispensable. Deux chemins mènent déjà à Versailles. La route des Gardes Françaises qui passe par la rive gauche en longeant la Seine par Vaugirard, Issy et Meudon pour rejoindre Sèvres. Une autre route rejoint Boulogne au travers des bois puis en gagnant Saint Cloud par le vieux pont avant de rejoindre le vallon du rû de Marivel. Il existe au niveau de l'île Seguin, un banc qui prolonge le vieux chemin d'Auteuil à la ferme de Billancourt qui sert de relais au mousquetaires. L'accès n'est pas pratique, et la construction d'un pont devient nécessaire, tout en retraçant un chemin de la plaine de Billancourt. Nous pouvons nous appuyer sur des lettres patentes qui en 1684 ordonnent la construction de ponts sur la Seine, entre Sèvres et Billancourt. Cette construction reliant ces villes est composée de vingt et une arches en bois reliées par une chaussée surélevée en maçonnerie qui traversera la pointe aval de la petite île. Cette dernière sera ainsi baptisée de plusieurs noms: «l'île du Pont», «l'île du Pont de Sèvres» ou «l'île de Sèvres». Sur la rive gauche, des arches en pierres permettent le passage du chemin de hallage. La tête du pont est surmontée d'un guichet de péage. Quelques temps après, un charpentier disposera d'un chantier afin d'assurer les réparations et l'entretien du pont souvent fréquenté.

*« La construction des ponts de Sèvres a nécessité l'ouverture d'un chemin à travers la plaine de Billancourt, qui va rejoindre le Point du Jour : c'est notre actuelle rue du Vieux-Pont-de-Sèvres. Au milieu du XVI^{ème} siècle, une seule habitation sera édifiée, tout près du pont de Sèvres, sur le territoire de Billancourt : c'est le relais du comte d'Artois. »*¹⁰

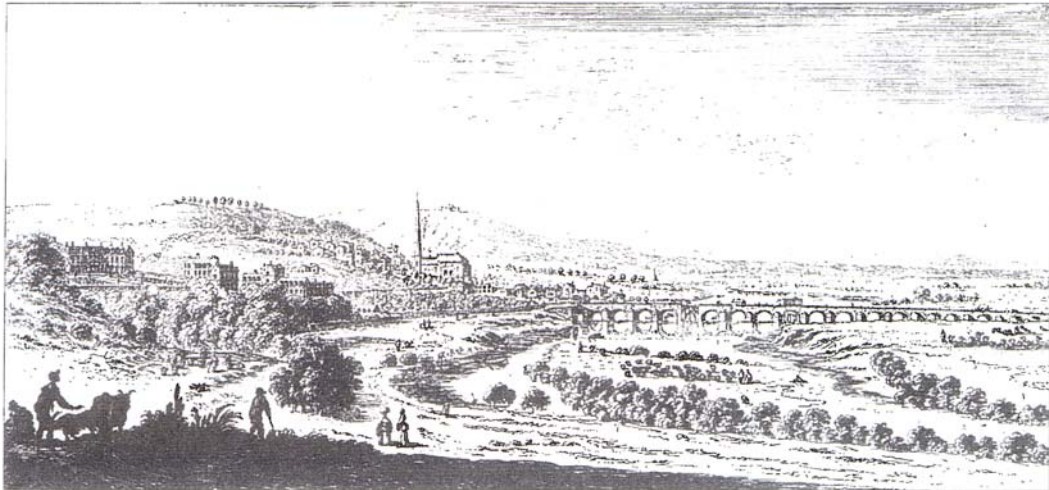
Le Pont-de-Sèvres devient un passage obligé pour aller à Versailles. Les travaux ont transformé l'aspect de la rive gauche. Les constructions se multiplient comme le château de Bellevue¹¹ à Meudon ou la manufacture de verrerie à Sèvres en 1727. Estienne Bréant, pêcheur à Auteuil lance en premier à Javel la mode des guinguettes où l'on consomme des matelotes, ce qui restera traditionnel jusqu'à la fin du XIX^{ème} siècle¹². Toutefois, les embouteillages sont assez fréquents au péage.

⁹ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 14

¹⁰ Ibid, p. 15

¹¹ Fiche de présentation du château de Bellevue, document 1, Annexe I, p. 6

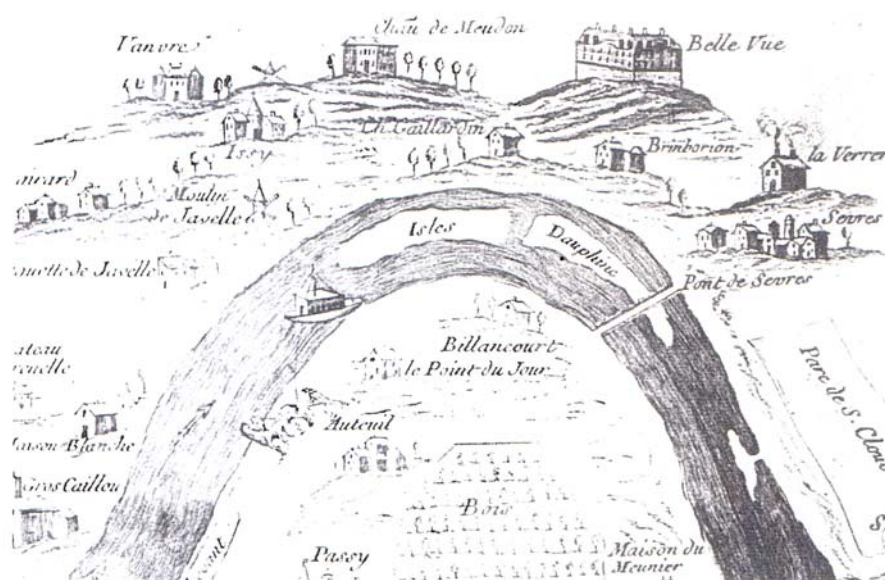
¹² Philippe Rivoirard et Alain Thiébaud, *Billancourt et ses îles, histoire d'un site*. Mission d'étude pour le site de Billancourt



Vue du pont en bois
Source SGRH

Le 9 septembre 1715, Louis XIV passe pour la dernière fois sur son pont et laisse place à son successeur, son arrière petit-fils, Louis XV. Ce dernier ne reviendra sur l'île que le 14 juin 1722 à Versailles avec toute la cour.

En 1757, le château de Bellevue et les îles en contrebas sont offerts au roi et à ses trois filles surnommées les Dauphines. Les moines de Saint-Victor protestent mais un arrêt royal ordonne la réunion des îles au domaine royal en 1779. Elles vont changer de nom et devenir les «Les îles Dauphines».



Plan
Source SHGR

Toutefois, les abbés de Saint-Victor veulent récupérer leurs îles, et parviennent à convaincre les Dauphines de les leurs laisser. En 1781, un arrêté du conseil confirme que les îles sont de propriété religieuse.

La ferme de Billancourt est en mauvais état, les héritiers que cela soit les Gautier ou leurs successeurs ne pourront assurer les réparations de l'île du à son coût excessif.

« En juin 1755, les autorités s'inquiètent car les travaux sont menés avec fort peu d'ouvriers sur les lieux : cela risque de gêner le passage du roi et de toute la Cour qui doivent se rendre à Compiègne. L'entretien des ponts de Sèvres est, en effet, impératif : « La route de Versailles est une des plus importantes du Royaume », lit-on encore dans un rapport du 19 octobre 1791. »¹³

Entre 1767 et 1774, un bateau est accosté, servant à la blanchisserie du linge de Bellevue.

« En 1767, on acquiert un bateau sur la Seine, moyennant 762 livres, qui servira dorénavant à la blanchisserie de Bellevue. Ce bateau restera sur place très longtemps, car nous connaissons des documents du 9 août 1775 prouvant sa réparation par Anet, charpentier, demeurant à Sèvres, pour un montant de 900 livres. Le linge une fois lavé, il fallait le faire sécher : sans doute est-il étendu sur les bords de l'île de Sèvres. »¹⁴

« [...] C'est une nouvelle contestation entre Claessen et le sieur l'Herbette, qui a construit une maison dans l'île pour y resserrer les fers, outils, bois et équipages, nécessaires à l'entretien des ponts ; un commis y loge en permanence. Le Brun, le 30 mai 1767, propose d'indemniser Claessen qui a la jouissance de la totalité de l'île. »¹⁵. En 1777, Barthélemy Raimbaux, successeur de l'Herbette, étend ces installations et construit de l'autre côté de la chaussée un hangar comprenant des forges. En 1778, avec l'accord du roi, Jean-Pierre de Joantho devient le régisseur de l'île, qui changera de nouveau en 1779. Peu avant la Révolution, en 1787, la ferme de Billancourt, l'île Saint-Germain et l'île Seguin sont acquises par la société Riffé¹⁶ pour y installer une blanchisserie.

« Au début de 1786, l'idée vint d'établir une blanchisserie dans la plaine de Billancourt. A cet effet, une commandite fut créée par Jean-Baptiste Riffé, avocat au Parlement ; l'acte de société fut rédigé le 8 mars 1787, par le notaire Colin, sous la raison sociale « Riffé et Cie », et prit le nom de « Buanderie de Sèvres ». »¹⁷

Avec ses associés, il quitte l'ancienne ferme de Billancourt à cause de problèmes financiers. Les affaires de la blanchisserie tournent mal à l'approche de la révolution, Jean-Baptiste Riffé décide de vendre tout ce qu'il possède et fuit en pleine faillite à l'étranger.

¹³ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 14

¹⁴ Ibid, p. 30

¹⁵ Ibid, p. 22

¹⁶ Pierre Mercier, Premier établissement industriel dans l'île Seguin : la blanchisserie Riffé, juin 1975, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 2, Annexe II, pp. 7-12

¹⁷ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 35

1.2 De l'île de Sèvres à l'île Seguin

L'île connaît un vrai changement avec Armand Seguin¹⁸. Né en 1767, ce jeune homme est passionné de chimie et de sciences appliquées. Ces différents travaux l'amène à s'intéresser au tannage des peaux en s'inspirant d'une nouvelle technique anglaise. Le comité de salut public lui verse 18 000 francs en 1795 pour poursuivre ses recherches. Il révolutionne le principe de tannage à vingt jours au lieu de deux ans. Le comité de salut public semble très intéressé, plus pour le potentiel de fabrication que le progrès technique. Leur intérêt se trouve être principalement animé par les besoins de l'armée républicaine, que cela soit en chaussures pour les fantassins, en harnais ou encore en selles de cavalerie

Le procédé d'Armand Seguin est soutenu par Antoine Fourcroy, spécialiste de compositions minérales et membre de la Convention¹⁹. Par le biais de ce soutien, il arrive à convaincre la Convention de l'utilité de son invention. Ainsi, elle lui confie l'île du Pont-de-Sèvres et ses bâtiments. Par décret, elle lui remet la maison Brancas (actuellement la mairie de Sèvres), la propriété Ravannes dans le district de Nemours pour y installer les magasins nécessaires aux tanneries. Par ailleurs, la manufacture de Sèvres sert d'école, pour que Seguin montre ses procédés gratuitement. De plus, pour lui permettre de se lancer, l'état lui offre un marché et des financements. En contrepartie, il s'engage à traiter trente milles peaux de bœufs par an pour l'armée républicaine. L'île change totalement de paysage avec l'installation d'appareils de tannage, d'un abattoir... Il fait rapidement fortune et obtient le monopole des peaux des abattoirs de Paris. De nombreux riverains se plaignent auprès de la municipalité des odeurs d'acide et de corps en putréfaction qui émanent de l'île. Mais les plaintes commencent aussi à venir des concurrents jaloux qui clament que son cuir est de moins bonne qualité. Toutefois, ces réclamations n'atteignent nullement Seguin.

« Le 16 mai 1795, Seguin signale « la grande activité qui existe dans ma manufacture ». C'est tellement vrai que les voisins se plaignent des odeurs : le 18, « le temps ayant acquis de la chaleur, l'air étoit tellement infecté des émanations des corps pourris de l'atelier dudit Seguin, des lavages pleins de sang putréfié qui fourmilloit d'insectes, enfin de la corruption de ces matières stagnantes dans la rue, que les passants étoient forcés de se boucher les narines. » »²⁰

Ce dernier devient banquier, il se lance dans la spéculation boursière et devient riche. Une fortune qui déplaît fortement à Napoléon qui veut mettre fin aux fortunes rapides de la Révolution. Seguin est alors emprisonné et libéré à la Restauration. Pendant ce temps, la

¹⁸ Mercier Pierre, Armand Jean-François Seguin, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 5, Annexe III, pp. 29-44

¹⁹ La convention est une assemblée élue qui a laissé son nom à l'une des périodes de la Révolution française, de 1792 à 1795

²⁰ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 61

tannerie restera ouverte pendant huit ans et l'île se transforme en friche industrielle. Toutefois, le terrain est très abîmé, suite aux crues et aux hivers rigoureux.

Le 22 décembre 1789, l'Assemblée constituante divise le royaume en départements. Chaque ville doit faire valoir ces droits pour le découpage des municipalités. De nombreux problèmes apparaissent notamment pour le découpage concernant les îles dont les propriétaires sont taxés. L'île du Pont-de-Sèvres est revendiquée par Sèvres et Auteuil par exemple en 1791. Et dans l'attente d'une entente, les îles sont rattachées à Versailles. En 1794, un compromis décide que les îles feront partie du département de la Seine et Billancourt d'Auteuil.

Jean-Baptiste Vandenyver²¹, banquier officiel de la comtesse du Barry achète l'île du Pont-de-Sèvres en octobre 1793, en pleine terreur.

« La liquidation définitive de la buanderie de l'île du pont de Sèvres a lieu le 3 octobre 1793 : ce jour-là, le banquier hollandais Vandenyver achète l'île et les bâtiments de l'ancienne blanchisserie. Nous n'avons pas l'acte d'achat : la date nous est connue dans un document de 1798, qui précise même que la vente a été faite moyennant la somme de 142 600 livres. »²².

Le comité de sûreté intervient, car il a profité des difficultés économiques et sociales pendant la période de crise pour acheter un bien à un prix dérisoire. Il passera avec ses deux fils et la comtesse du Barry devant un Tribunal Révolutionnaire et seront guillotins le 8 décembre 1793. L'île est mise sous séquestre et devient un bien national. La convention va y mettre des animaux malades.

En 1808, Napoléon décide par décret de remplacer le pont par une construction en pierre. Mais le chantier est repoussé à cause de la guerre et l'approche des Prussiens vers Paris en 1815. Entre 1821 et 1824, le pont est démolit. *« Le vieux pont de bois lui-même disparaît de la pointe et, sous Napoléon Ier, un pont de pierre est construit plus en aval, isolant un peu plus l'île. »²³*. Après cette période de conflit, le pont est reconstruit en aval de l'île et l'île porte le nom définitif de l'île Seguin.

1.3 L'île des peintres

L'île de nouveau abandonnée redevient un lieu sauvage.

« Elle est totalement abandonnée et une végétation luxuriante de buissons, de bosquets, de saules et d'aulnes recouvre peu à peu les lieux. Au milieu des plantes herbacées, des tribus de rats amphibies, des poules d'eau, des bandes de canards envahissent les rives. »²⁴

²¹ Pierre Mercier, La fin tragique de J.-B. Vandenyver et de ses enfants, *De Renault Frères constructeurs à Renault Régie Nationale*, Document 6, Annexe IV, pp. 45-60

²² Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 50

²³ Ibid, p 73

²⁴ Ibid, p. 73



Alfred Sisley, Le pont de Sèvres, 1877
Tate Modern

Cette nature sauvage se transforme en un endroit romantique où les peintres viennent avec délectation représenter les paysages de la faune tels Jean-Baptiste Corot, Gustave Courbet ou Alfred Sisley. Mais également de nombreux peintres anglais comme Turner et des écoles artistiques européennes viennent s'inspirer de ce lieu verdoyant. Des peintres, des royalistes, des rêveurs viennent y trouver refuge.

« Ce magnifique paysage va être "pris" sensiblement des mêmes endroits : soit des hauteurs de Bellevue (avec la vue plongeante sur le fleuve, Saint-Cloud et le mont Valérien), soit du bas du par de Saint-Cloud (avec la perspective en amont, vers le pont de Sèvres et les coteaux de la rive gauche). Une troisième variante montre souvent la pointe aval de l'île Seguin, vue du pont de Sèvres. »²⁵

Vers 1815, des habitations sont construites à l'extrémité de l'île, face à l'île Saint-Germain. L'une d'elle appartient à la famille Lelièvre, leur fils Charles-Jean Baptiste est portraitiste. Il invite très souvent son ami, Paul Huet²⁶. Ce dernier crée en 1820 un mouvement nommé «L'école de l'île Seguin». Il vanta le lieu « *l'île enchantée, berceau du paysage français* ». De cet artiste, il ne reste que vingt-quatre œuvres inspirées de l'île et de sa verdure. Mais aucune des ces œuvres de ce mouvement n'a marqué l'histoire de l'art.

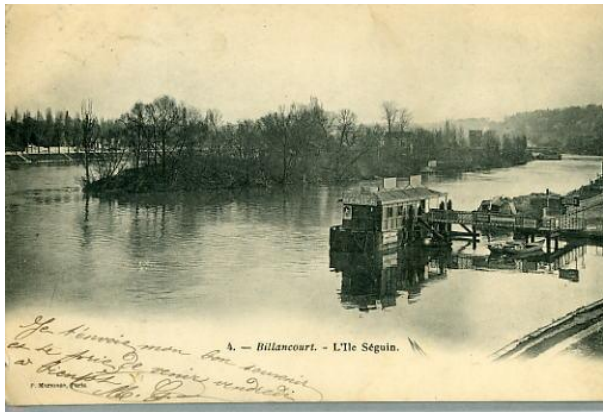
Des activités sont organisées sur l'île, comme le tire au pigeon clos par un mur d'enceinte qui attire les bourgeois de la ville.

A l'opposé de l'île, les enfants de Seguin logent dans la maison héritée de leur père en 1835 et « rachètent en 1841 le sol de l'ancien pont pour mettre fin à une querelle administrative. »²⁷.

²⁵ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 73

²⁶ Pierre Mercier, Paul Huet à l'île Seguin ou l'aube du romantisme, *De Renault Frères constructeurs à Renault Régie Nationale*, Document 7, Annexe V, pp. 62-78

²⁷ Philippe Rivoirard et Alain Thiébaud, *Billancourt et ses îles, histoire d'un site*. Mission d'étude pour le site de Billancourt



Carte postale d'époque donnant vue sur l'île Seguin,
www.forum-auto.com



Carte d'époque vue les berges en face de l'île Seguin,
www.forum-auto.com

1.4 A l'aube du XXème siècle

Les héritiers d'Armand Seguin vendent l'île au comte de la Valette de Morlhon qui rêve de construire une résidence princière. Mais il a dû hypothéquer sa propriété avant même de pouvoir construire pour des raisons pécuniaires. « *A sa mort, le 20 janvier 1886, on ne relèvera pas moins de trente-six inscriptions hypothécaires dont la plus part au bénéfice de fournisseurs de matériaux de construction, d'entrepreneurs.* »²⁸. Son bien est revendu par adjudication en vingt-trois parcelles. En 1860, Auteuil est rattaché au 16ème arrondissement et Billancourt à Boulogne grâce au déplacement de l'octroi de la capitale. Boulogne-Billancourt devenant une seule et même ville devient le bourg le plus peuplé des environs de Paris et encourage la création d'entreprises. Une industrie qui permet de reconvertir la main d'œuvre locale. Toutefois, nombreuses de ces entreprises sont polluantes. La municipalité prend alors la décision de fermer certaines structures comme la teinturerie Paillard en 1880 et essaie de faire venir des entreprises plus propres. Les affaires se développent dans le domaine de la carrosserie, de la mécanique et de l'ébénisterie. On trouve l'entreprise Gabriel et Charles Voisin associée à Louis Blériot pour la construction d'un aéroplane biplan. De nombreux autres aviateurs viennent sur Boulogne pour construire des prototypes. Dès 1901, le comte de Lambert acquiert des parcelles de l'île. En 1912, il en possède le tiers. Parallèlement à cela, l'administration décide de consolider les rives de la Seine afin de rendre d'une part le fleuve plus navigable et d'autre part de réduire les inondations.

2. L'île Renault et le Trapèze

L'île Seguin, lieu où de nombreuses entreprises se sont développées sera marquée par Renault. L'entreprise qui va révolutionner l'automobile française. Elle va conquérir plus

²⁸ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 79

qu'un terrain, elle va conquérir la France. D'une simple idée de voiturette, la petite entreprise familiale va créer et présenter ses nouveaux modèles au service de toutes les bourses. La marque devient symbole de réussite en devenant leader des courses automobiles, symbole de création et de nouveauté.

Elle modernise les méthodes de production en essayant d'être toujours à la pointe de la technologie. Les grèves rythment le travail de l'entreprise et correspondent aux évolutions sociales.

2.1 L'usine Renault

En 1875, un commerçant au nom d'Alfred Renault vendeur de draperies, de boutons et de fournitures industrielles acquiert cours d'Eugénie un terrain pour une résidence secondaire. En 1882, il décède laissant l'entreprise familiale à ces trois enfants : Ferdinand (1865-1909), Marcel (1882-1903) et Louis (1877-1944), répartie entre Paris, Saumur et Angers. Le plus jeune des frères est passionné par la mécanique, il crée dans son atelier une voiturette de 250 kg équipé d'un moteur de Dion-Bouton de 1,75 CV²⁹. Le 24 décembre 1898, il essaie son engin et fait l'ascension de la rue Lepic à Montmartre et descend à 50 km/h. Un record pour l'époque. Sa voiture séduit et quelques personnes lui passent commande. Marcel et Ferdinand Renault se rendent compte que sa construction pourrait rapporter plus que la mercerie familiale. Un produit qui fait rêver même les cyclistes qui utilisent la bicyclette depuis 1860. « *Les adeptes de cet engin maniable, robuste et relativement peu coûteux, sont vite convaincus des bienfaits de l'auto : le vélo prépare lentement, mais sûrement, le marché de l'automobile.* »³⁰. D'autant plus que les conditions de circulation en France sont très favorables, contrairement en Angleterre. Les automobilistes anglais sont limités à 3,2 km/h en ville et 6,5 km/h en campagne, en ayant comme contrainte supplémentaire d'avoir à bord un piéton agitant un drapeau rouge.

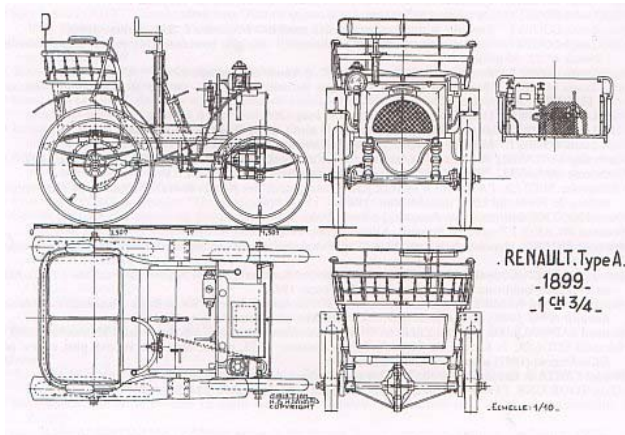
Le 25 février 1899, se fonde la société Renault Frères³¹, installé au 139 rue du Point du Jour. Toutefois, l'entreprise ne produit à Billancourt que « *les pièces détachées du volant, de l'embrayage, du changement de vitesse, l'arbre de transmission, les pièces entrant dans la fabrication de l'axe arrière, les raccords du cadre, les pièces entrant dans la construction de l'essieu avant* »³².

²⁹ Présentation de De Dion Bouton, Document 13, Annexe VI, p. 95

³⁰ Loubet Jean-Louis, *Renault, Histoire d'une entreprise, Boulogne-Billancourt*, p.10

³¹ Gilbert Hatry, Constitution de Renault Frères, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 14, Annexe VII, pp. 96-97

³² Archives Renault, citée par Patrick Fridenson, *Histoire des usines Renault, naissance de la grande entreprise*, p. 51



Plan de la première voiturette
Communication Renault

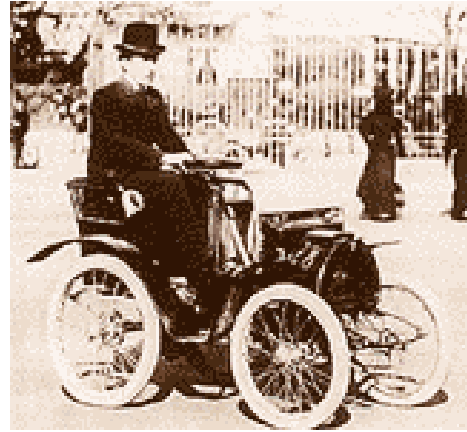
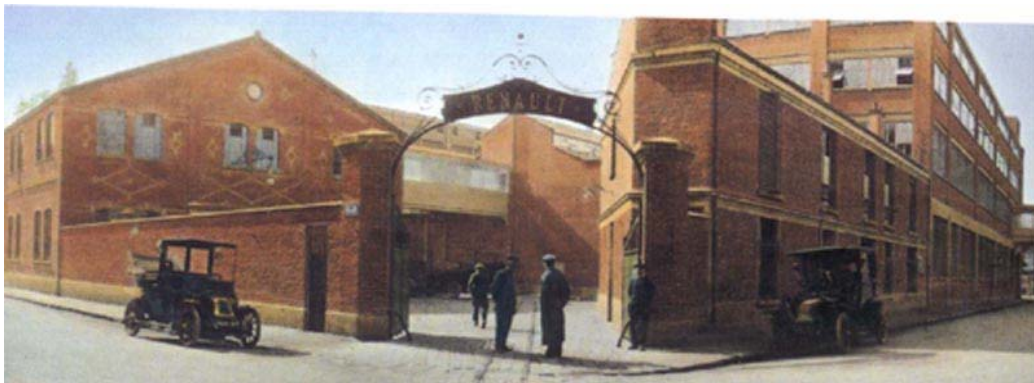


Photo de la première voiturette
Communication Renault

Une aventure industrielle débute. Tout d'abord, avec une voiture novatrice possédant «la prise directe»³³. Un système révolutionnaire de boîte de vitesse et de transmission de cardan. Puis avec le succès dans le domaine des courses de voitures sur les routes d'Europe. Ces courses permettent à Renault de se faire un nom parmi les grands de l'automobile de l'époque tels Peugeot ou Panhard.



Usine Renault en 1910,
Renault Communication

La production des voiturettes démarre fortement en 1900 avec 179 véhicules; en 1905, 1779 et en 1910, 5100 voitures produites à l'année. « Renault pèse 14% de la production automobile nationale en 1907 et dépasse ainsi Panhard (4%) et même Peugeot (8%). »³⁴. Un succès du d'une part aux exploits sportifs de Renault lors des courses automobiles et par la qualité de leurs produits. L'espace de travail augmentera également en 1900, Renault possédait 4 680 m² pour passer en période de guerre à 143 600 m². Pour toucher un plus large public, l'entreprise diversifie ces produits, six modèles en 1903 et sept en 1908. Afin d'être plus productive, elle aménage les terrains en installant des voies de chemins de fer pour transporter ses productions à la gare de Sèvres. « En quelques années, le bricolage accouche

³³ Le brevet de la prise directe a rapporté 3,47 millions de francs à Renault entre 1906 et 1913

³⁴ Loubet Jean-Louis, *Renault, Histoire d'une entreprise*, Boulogne-Billancourt, p. 15

d'une usine gigantesque qui avale la banlieue au point d'engloutir la majeure partie de la ville de Billancourt, de prendre pied sur l'île Seguin et d'envahir Meudon. »³⁵

2.2 Développement de l'infrastructure

De 1898 à 1918, l'entreprise conquiert les anciens quartiers résidentiels de la ville contigus aux usines. Louis Renault achète parcelle par parcelle, tous les espaces disponibles et loue des bâtiments. Il conquiert des terrains progressivement selon ses besoins. Les fonderies, les chaînes de montage, les ateliers de carrosserie remplacent les jardins, les pavillons aux dépens des anciens règlements d'urbanisme. Successivement vont disparaître Le Hameau Fleuri³⁶ entre 1911 et 1917, suivie d'une partie du Point du Jour et enfin l'île Seguin entre 1919 et 1946.



Etapes de la conquête du « Hameau Fleuri » par Renault
source SHGR

³⁵ Daniel Labbé et Frédéric Perrin, *Que reste-t'il de Billancourt ? Enquête sur la culture d'entreprise*, p. 20

³⁶ Gilbert Hatry, *La conquête du Hameau Fleuri, De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 17, Annexe VIII, pp. 99-106



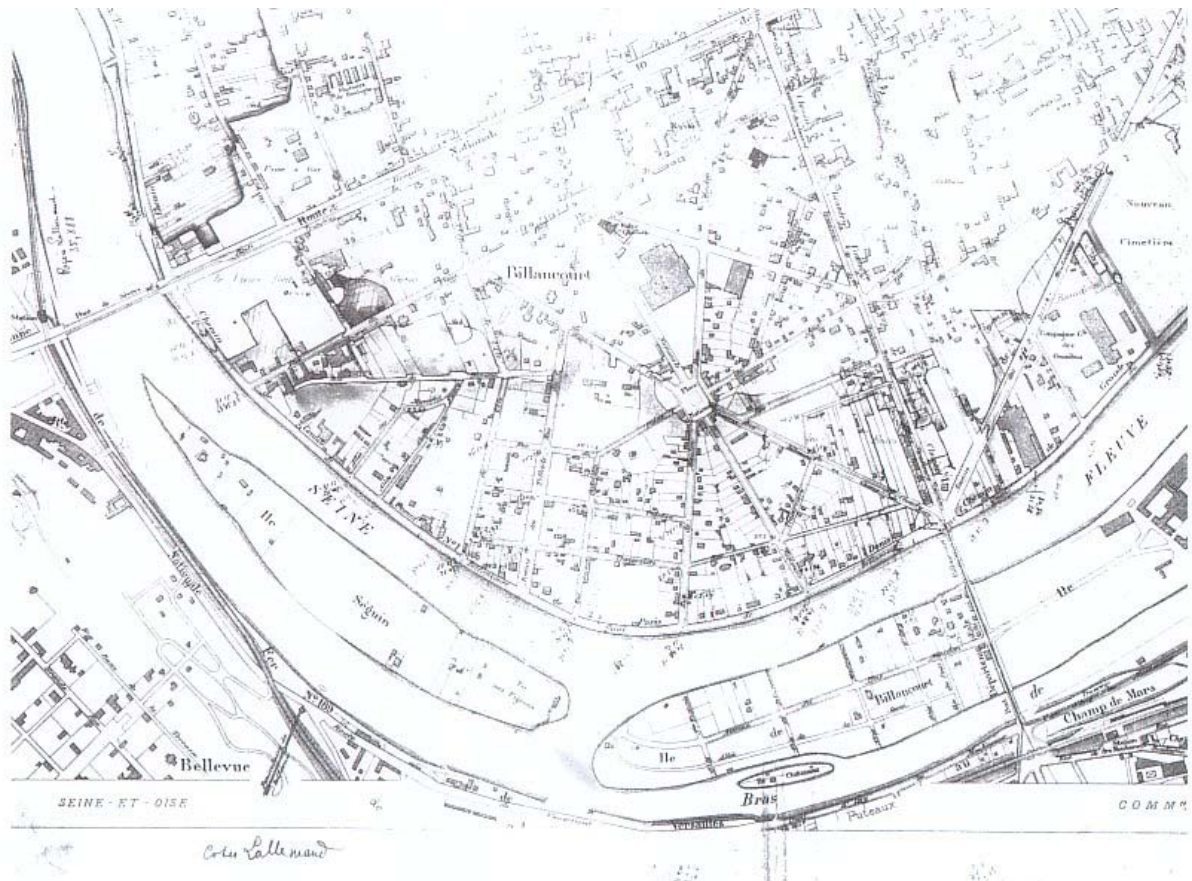
Les taxis parisiens
Communication Renault

La première vague d'accroissement importante débute dès 1905³⁷ à l'occasion du contrat de fabrication passé avec les taxis parisiens dit automobile de place.

La banque Mirabaud croit en l'avenir du taxi et veut confier ce contrat à une marque de confiance. Après un an d'étude, les marques Renault et Unic sont choisies³⁸.

« En 1909, les deux tiers des 3000 taxis parisiens, la moitié des 2400 londoniens viennent de Billancourt »³⁹

En 1910, il profite des inondations de la Seine pour racheter les terrains des riverains mécontents.



Billancourt en 1910 : Limites atteintes par les eaux lors de l'inondation
source SHGR

³⁷ Jean Delcourt, L'expansion territoriale de 1902 à 1914, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 18, Annexe IX, pp. 107-109

³⁸ Quelques mots d'histoire, www.invalides.org/pages/taxi.html, Document 19, Annexe X, p. 110

³⁹ Loubet Jean-Louis, *Renault, Histoire d'une entreprise, Boulogne-Billancourt*, p. 15

A la veille de la première guerre mondiale, l'entreprise se développe plus rapidement. Renault participe à l'effort de guerre, lui permettant de bénéficier d'une permission provisoire pour acquérir de nouveaux terrains. La guerre fait passer l'entreprise au statut de grande entreprise. De 4970 employés en 1914, elle passe en 1918 à 22 500 employés sur une superficie de 365 000 m². Les usines dessinent un trapèze enclavé entre la ville et la Seine.



Usines Renault. 1920
Fonds Renault

Entre 1914 et 1916, le prix du mètre carré passe de 29,10 francs à 49,70 francs. Une inflation due à la boulimie des usines Renault pour s'imposer à Boulogne-Billancourt. Ainsi de 1914 à 1920, la surface bâtie passe de 115 000 à 329 999 m², constituant « *cette immense zone industriel de forme géométrique que l'on appelle le Trapèze.* »⁴⁰.

La mobilisation pendant la guerre oblige l'entreprise à avoir recours à de la main-d'œuvre féminine et étrangère principalement issue des colonies. On les forme hâtivement et elles travaillent dans des conditions très difficiles, surtout avec l'accélération des cadences et le chronométrage. L'usine possède déjà trente îlots⁴¹ identifiés par des lettres selon l'ordre d'implantation sur la commune. Les îlots A, B et C sont les premiers construits sur l'île et constituent le noyau central. Les parcelles qui correspondent à un bâtiment sont eux-mêmes numérotés: A1, A2, A3... En 1914, l'usine O⁴² est construite quai du Point du Jour, afin de répondre à la demande de moteurs d'avions militaires. Renault dispose de douze bâtiments, certains construits à la hâte. En juin 1917, le bâtiment C4 de la rue du Cours s'effondre sur quatre cents ouvriers et cause la mort de vingt six personnes⁴³. Cet évènement met en avant la surexploitation des surfaces. Aucune peine juridique n'a été faite à l'encontre de Renault pour « *ces faits imputables aux circonstances* »⁴⁴. Les conditions de travail, de sécurité et d'hygiène sont précaires. Ainsi « *l'atelier de traitement thermique était un antre noir, ou aucune lumière ne pouvait pénétrer au travers des vitrages surchargés de poussières de charbon de bois* ».⁴⁵

⁴⁰ Loubet Jean-Louis, *Renault, Histoire d'une entreprise, Boulogne-Billancourt*, p. 26

⁴¹ Parcelles acquises

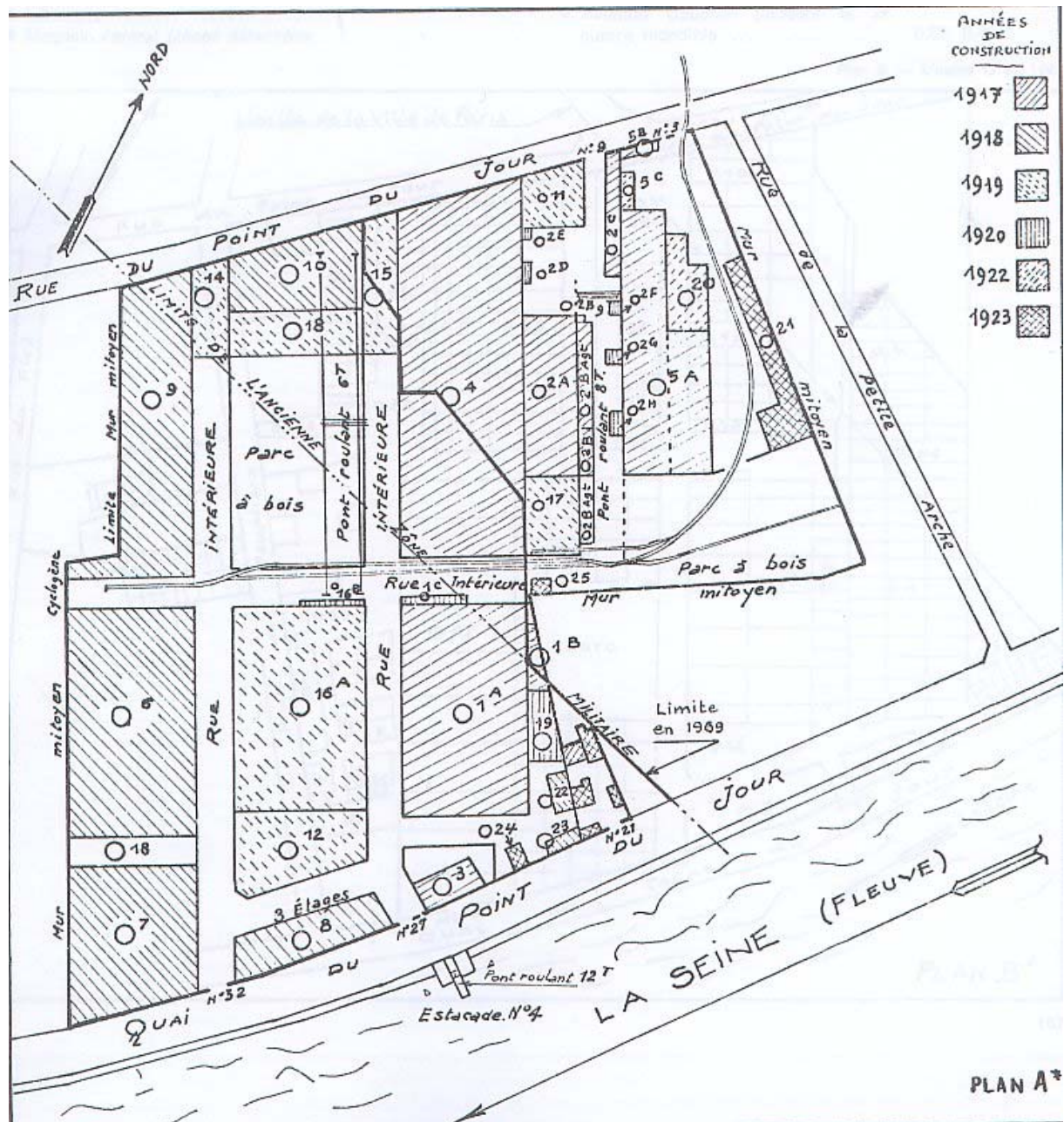
⁴² M. Desquaires, L'usine O, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 20, Annexe XI, pp. 111-117

⁴³ Loubet Jean-Louis, *Renault, Histoire d'une entreprise, Boulogne-Billancourt*, p. 26

⁴⁴ Gilbert Hatry, « La catastrophe du 13 juin 1917 », *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, 2eme année, tome 1, juin 1971, n°2, p.33 à 35

⁴⁵ Témoignage de René Girard, cité par Loubet, op. cit., p. 24

Le développement des ateliers correspond à l'accroissement des ouvriers qui passent de 6 300 personnes en 1914 à plus de 22 000 personnes en 1919. En 1921, après la vingt-sixième acquisition, l'îlot Z, les structures sont notées d'une double lettre.

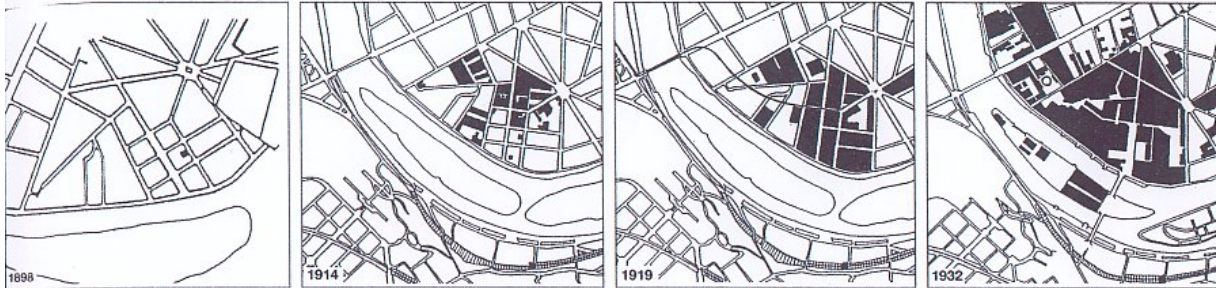


Plan d'aménagement des sols des usines Renault sur le Trapèze
Source SHGR

En 1927, se construit une centrale électrique en brique et en pans-de-fer édifée à la pointe de l'île. La première chaîne de montage se situe au centre de l'île entièrement en béton armé, mesurant 225 m et haut de 35 m. Auparavant, huit ans de travaux avaient été nécessaire pour élever le niveau du sol et le renforcer.

Renault devient alors le seul occupant des îlots, du quartier, puis de la voirie et des espaces publics. La conquête s'étend jusqu'aux années 30. De 300 m² en 1898, elle passe à 100 ha en

1930. De 1932 à 1944, Renault construit de nouveaux bâtiments et conquies l'île Seguin. Les structures internes sont masquées aux regards le long des voies publiques par des façades écrans de formes et de matériaux divers, mais toujours empreintes d'une certaine monumentalité.

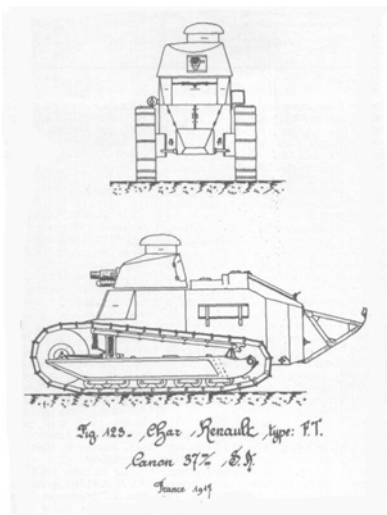


Evolution des terrains acquis pas Louis Renault de 1899 à 1932
Source SHGR

Selon les besoins, les édifices sont agrandis, remaniés créant une sorte de désordre relatif, expliquant ainsi les différents matériaux utilisés d'une structure à une autre.

2.3 La Première guerre mondiale

Louis Renault est appelé le 25 août 1914 à Lyon, et laisse son entreprise de Billancourt. En 1915, il rouvre Billancourt et reprend la fabrication d'automobiles et de moteurs d'avion. De plus, il diversifie sa production de voitures et de camions avec des spécificités propres et reconnaissables tels que des ambulances, des voitures-radios, des voitures-projecteurs. Cependant la quantité des commandes décroît fortement avec les exigences de la guerre. Il faut des véhicules solides, stables et puissants. Après avoir étudié les modèles étrangers, il propose un modèle qui se vend à plus de deux cents cinquante exemplaires. L'adaptabilité de l'entreprise lui vaut une augmentation de son chiffre d'affaire qui repose sur la construction de chars d'assaut, surnommé du nom anglais : *tank*.



Char d'assaut Renault, type FT
www.chars-francais.net



Char d'assaut Renault, type FT
www.chars-francais.net

Ces engins permettent de franchir les tranchées et les fils barbelés. Le projet de construction est adopté en 1917 par l'état major. Les ingénieurs veulent créer un modèle léger d'environ quatre tonnes, maniable, adaptable, pour deux personnes, vitesse approximative de 10 km/h et facile à fabriquer. Deux modèles sont proposés, un possédant une mitrailleuse et l'autre un canon d'artillerie. L'état-major commande 7 820 FT 17 en 1918 avant même la fin de la mise au point. Une commande assez conséquente obligeant de répartir la production en dehors de Billancourt. «L'homme de Billancourt»⁴⁶ répartit sa production parmi certaines de ses usines de Berliet, de Schneider et Delaunay-Belleville. A la fin de la guerre, la renommée de l'entreprise est dans tous les secteurs. Renault a toujours fait preuve d'adaptabilité, de nouveauté, ainsi les moteurs sont passés entre 1914 et 1918, de 70 CV à 450 CV. Elle a été aussi innovante dans le secteur de la construction de moteurs d'avions sachant qu'elle équipe les grands constructeurs aéronautiques tels que Breguet, Farman ou Voisin. En 1916, la marque lance son propre moteur avant nommé l'A.R. ou l'Avant Renault comme le cite Emmanuel Chadeau dans *Le rêve et la puissance. L'avion et son Histoire*⁴⁷. Toutefois, le climat social reste très tendu. Les conditions de travail difficile avec douze heures de travail quotidien jusqu'en 1918. En 1917, une grève éclate obligeant l'administrateur à être plus tolérant. Il augmente les salaires pour qu'ils deviennent équivalents au niveau de vie assez rude du à l'inflation et négocie avec les délégués des ateliers.

Entre 1913 et 1918, la superficie a triplé et les surfaces bâties sont passées de 115 000 à 339 000 m². Cette guerre a permis à Renault d'une part de conquérir plus de territoire mais également de s'équiper de façon plus moderne.« *Les bénéfices bruts représentent plus de 15% du chiffre d'affaires en 1918, après avoir dépassé les 30% en 1914. En 1918, le fonds de roulement est pléthorique. Il atteint 184 millions de francs.*»⁴⁸. Mais les constructeurs automobiles français ont pris du retard par rapport aux américains appliquant le taylorisme. Ainsi, ils peuvent proposer des modèles peu chers et dominer le marché de l'exportation. Le marché est alors fragile, Louis Renault patiente. Il ne veut pas investir d'argent, et encore moins emprunter, pour lui «*les banquiers ne sont pas des philanthropes, ce sont des marchands d'argent et il faut autant que possible ne jamais avoir affaire à eux.*»⁴⁹. Il veut attendre un marché plus stable pour rationaliser la production de son entreprise sur Billancourt. La première chaîne de montage mécanique n'apparaîtra qu'en 1922 et ne sera développée qu'à partir de 1924.

⁴⁶ Loubet Jean-Louis, *Renault, Histoire d'une entreprise, Boulogne-Billancourt*, p. 25

⁴⁷ Fayard, 1995

⁴⁸ Loubet Jean-Louis, *Renault, Histoire d'une entreprise, Boulogne-Billancourt*, p. 26

⁴⁹ Louis Renault, cité par Jean Guillelmon, *Témoignages, Section Histoire des Usines Renault*, p. 15

2.4 Ile Seguin

Louis Renault souhaite encore s'agrandir et s'intéresse aux 12 ha de l'île Seguin. Il n'a pas de projet concret mais prévoit d'y installer un système d'entreprise complexe. Il existe peu de document relatif à l'acquisition de l'île. Des actes notariés, des coupures de presse ou des photos permettent de suivre l'évolution de l'île entre 1919 et 1939. Le projet dit Seguin est conduit par le Service d'entretien des sols chargé de dessiner des plans d'aménagements d'espaces et de l'évolution des installations.



Photos de l'île en 1919
Renault Communication



Photos de l'île Seguin en 1948
Renault Communication

De nombreux problèmes se sont posés pour le choix de ce lieu si particulier. Premièrement, la hauteur de l'île ne se trouve qu'à 2,5 m de la cote normale de la Seine qui ne la met pas à l'abri des crues hivernales. Les berges sont mal aménagées, l'île appartient à plusieurs propriétaires et enfin le site n'est accessible qu'en bateau.

Cependant le développement insulaire a affaire à de vigoureuses contestations. Tout d'abord, les habitants qui se plaignent du bruit, des odeurs et des fumées mais surtout de la façon dont Renault a acquis ces terrains. L'entreprise occupe des rues communales qui devaient être déclassées et louées à bail en 1920. Renault a construit des ateliers sur des terrains militaires où il est question d'expropriation. De plus, il refuse de payer les impôts sur les bénéfices de guerre. De nombreux points qui font que les protestations sont assez fortes.

Néanmoins, Renault continue son expansion sur Meudon, Clichy et Saint Denis. Il décentralise ses usines afin de rester rentable et de ne pas concentrer tout son potentiel en un seul lieu.



Usines Renault. 1923
Fonds Renault.

Une partie importante des ces productions de fonte et d'acier se trouve à Hagondange⁵⁰ et à Saint-Michel-de-Maurienne⁵¹. En 1919, il envisage même de s'expatrier au Mans. Entre 1919 et 1926, Louis Renault hésite sur l'utilisation concrète de l'île. Soit il peut construire un centre de loisirs pour ses ouvriers ou agrandir son usine.

« En 1919, il [Louis Renault] déclare : "il faut faire vite pour produire beaucoup mais aussi pour avoir le temps de se reposer". Et il soumet à ses collègues industriels un "programme d'organisation et d'amélioration de vie des employés et ouvriers de France". Il préconise "la création de terrains de jeux, cinémas et autres, et de tout ce qui est nécessaire pour permettre aux ouvriers de trouver des distractions, de l'instruction, et un développement physique suffisant". »⁵².

« [...]Il invite son personnel à aller, une fois la journée finie, "respirer à pleins poumons l'air pur et vivifiant de l'île où l'on trouve des endroits merveilleux et des plus variés, tels que sentiers ombragés, arbres séculaires". »⁵³.

On remarque également qu'en 1920, une "section de culture de la terre" est créée où quatre-vingts jardins sont attribués à du personnel relate "Le Bulletin des usines Renault". La concurrence américaine devenait de plus en plus importante dans l'après-guerre. Louis Renault décide alors d'acquérir l'île Seguin afin d'y installer une usine moderne de construction de voiture.

Le fait que l'île soit partagée en quatre propriétaires (M. Aubry, M. Sarrestre, le comte de Lambert et M. Gallice) ne semble pas être un problème pour Louis Renault. Le 12 juin 1919, il achète la propriété de Sarrestre d'une superficie de 3 315 m². Puis le 18 juin 1919, il achète la propriété d'Aubry, d'une surface de 22 024 m² où se trouve une construction de 108 m² situé dans la pointe amont. Le 24 juin 1919, le comte de Lambert loue pour une durée de vingt-neuf ans et neuf mois sa parcelle moyennant un loyer annuel de 40 000 francs pour les quatre premières années et de 45 000 francs pour les suivantes. Tout en lui proposant une

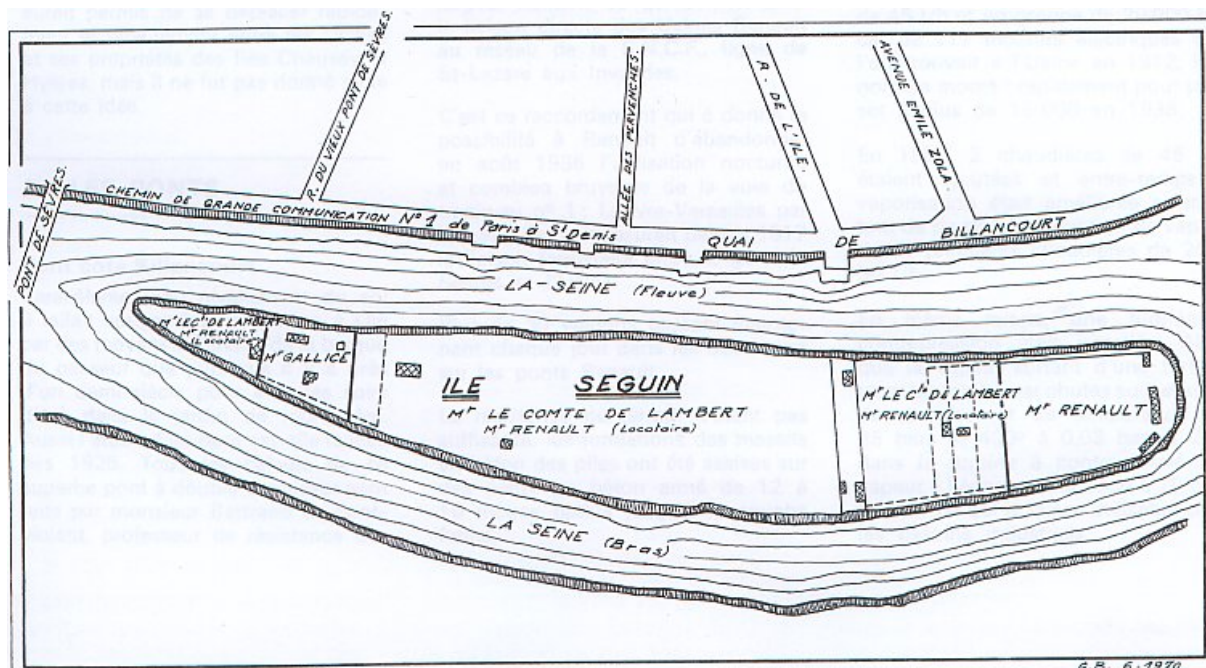
⁵⁰ Commune de la Moselle, arrondissement de Metz Campagne

⁵¹ Chef lieu de canton de la Savoie

⁵² Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 77

⁵³ Ibid

offre d'achat avant le 1 avril 1934. Le 6 juin 1924, Louis Renault achète la propriété de Lambert pour une somme de 1 300 000 francs. Il possède au total 115 451 m² de l'île.



Plan d'occupation de l'île Seguin
source SHGR

Mais le quatrième propriétaire, Gallice, refuse de vendre. Renault essaie par tous les moyens de l'acheter mais se dernier ne veut pas céder son domaine et veut conserver un peu le naturel du site.

Le 17 mars 1922, l'entreprise change de nom, elle se prénomme désormais la R.N.U.R.. Cette même année débute les travaux sur l'île. «*La cote normale de la Seine étant à 27 m, il fut décidé de porter celle de l'île à 32,32 m à la pointe aval, à 36,44 m au centre*»⁵⁴. 600 000 m³ de remblai sont utilisés pour la surélévation des sols. Les usines vont fournir au quotidien 200 m³, sable usé des fonderies, cendres, scories, gravats de démolition... Dans les premiers temps le remblai est amené par voie fluviale avant d'être apporté via le pont, qui sera la marque de l'intégration de l'île à l'entreprise Renault.

*« Les travaux de surélévation de l'île incitèrent le service de la navigation à exiger l'élargissement de la petite passe qui sépare l'île Seguin de l'île Saint-Germain, afin de donner à la navigation un peu plus d'aisance et surtout pour faciliter l'écoulement des eaux de crues. La pointe amont de l'île qui avait une forme obtuse assez large, fut recoupée de façon à élargir la passe et lui donné la forme pointue incurvée qu'elle a aujourd'hui. »*⁵⁵

⁵⁴ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 83

⁵⁵ Ibid, p. 84

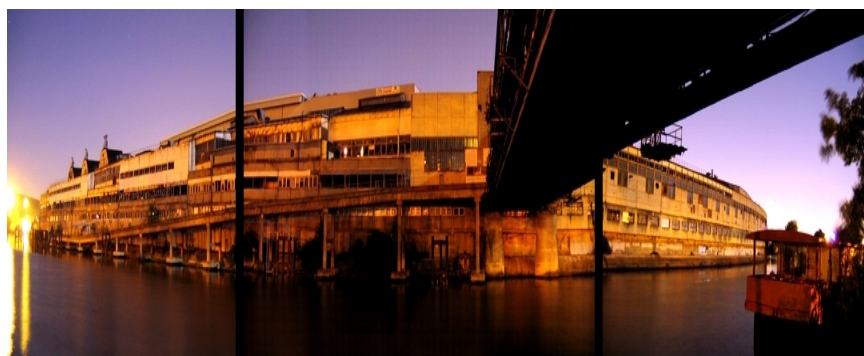
En plus du remblai pour l'île, il fallut protéger les berges contre l'érosion des sols due à l'eau. «*Au niveau de l'eau, fut construite une risberme en béton sur pieux moisés et protégés par des enrochements. Au-dessus, et jusqu'à une hauteur de 2,50 m s'élevait un perré maçonné en moellons durs avec une pente de 45 degrés et au sommet duquel se trouvait ménagé un chemin de halage.*»⁵⁶.

La façade de l'île présente un double visage. Du côté de Meudon, la structure de la centrale a été créée en 1927 et du côté de Boulogne, l'habillage en pierre a été réalisé par l'architecte Albert Laprade en 1945 après l'acquisition des terrains Gallice. Louis Renault a demandé à cet architecte de créer une façade qui envelopperait les anciens et les nouveaux bâtiments de l'île. Une volonté aussi pour montrer la monumentalité de la structure.

« Ainsi, un bandeau en béton enduit percé de fenêtres carrées, elles mêmes subdivisées, vient ceinturer la pointe aval, formant un balcon au-dessus d'une exèdre plantée de peupliers, et se prolonger devant les nouveaux ateliers. Les travaux sont réalisés en 1947-49, mais le mur-écran prévu devant la centrale, côté Meudon n'est jamais réalisé et la façade reste en l'état. Le profil des toits en aval est cependant descendu pour les dissimuler complètement derrière le mur blanc prolongeant le rideau, et les briques sont enduites en blanc pour mieux s'intégrer à la continuité du front bâti de l'île. »⁵⁷.



Façade de l'île Seguin côté de l'île Saint Germain
www.forum-auto.com



Façade de l'île Seguin côté de Boulogne
www.forum-auto.com

⁵⁶ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 84

⁵⁷ Etudes de faisabilité du cabinet G3A de Jean-Louis Subileau

2.5 Le cas Gallice

Renault perd patience devant Gallice qui ne veut pas céder ses terrains malgré tous les contrats proposés.

« Au-delà de ce désir légitime était aussi la ferme volonté de Georges Gallice de s'opposer aux visées hégémoniques d'un personnage devant qui aucun obstacle ne semblait pouvoir être dressé. Une association de riverains mécontents s'était déjà constituée à Billancourt. Elle avait engagé à l'encontre de Louis Renault des procédures juridiques visant notamment à restreindre les emprises immobilières de l'entreprise. Avec la menace qui se précisait sur l'île, les riverains de Bellevue-Meudon, créèrent leur propre association de défense. Georges Gallice en deviendra l'un des animateurs. »⁵⁸

Après avoir fait du chantage sur le fait que l'île ne pourra être aménagée pour les ouvriers s'il reste propriétaire, il tente une nouvelle tactique. Il veut avoir le droit d'exploiter l'île en tant qu'usine, pour cela il doit obtenir l'accord des pouvoirs publics. En août 1928, la direction de l'extension de Paris, refuse la requête de la S.A.U.R. en précisant que *«les terrains composant l'île Seguin sont entièrement réservés pour la création d'espaces libres publics»⁵⁹* d'autant plus qu'il peut être exproprié. Renault les menace en précisant qu'il a investi beaucoup d'argent dans son projet et que si ces derniers cherchaient à l'exproprier ils devraient le rembourser, sous-entendant que la somme serait assez conséquente. Il argumente en rajoutant le rôle de son entreprise pendant la guerre ainsi que le rôle de l'automobile dans l'exportation française. Il obtiendra alors le droit de construire. La S.A.U.R. est une entreprise reconnue car c'est un agent économique important, la construction de nouveaux bâtiments apportent de nouvelles recettes fiscales à la ville. Louis Renault mène ces affaires avec autorité, secret, coup de force, manipulation, menace et pot de vin. Rien ne lui résiste et il conquiert de plus en plus de terrains malgré les lois en vigueur et les plaintes des riverains.

En 1929, le service de navigation de la Seine demande à la S.A.U.R. d'élargir la passe entre l'île Saint-Germain et l'île Seguin afin de pouvoir faciliter la navigation et d'améliorer l'écoulement en cas de crue. Une requête qui contrarie Louis Renault concernant ces plans d'aménagement de l'île. Il accepte tout de même de faire les travaux car on va lui offrir des contreparties non négligeables à son développement. L'administrateur reconnaît que ces transformations engagent un préjudice qui permet à Renault de contourner la parcelle de Gallice et de construire une palée pour communiquer entre la pointe aval de l'île et la partie en amont au dessus de la Seine sur le domaine public et devant la parcelle de Gallice. Tout est organisé afin d'ennuyer le plus possible le propriétaire et l'inciter à vendre.

⁵⁸ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 81

⁵⁹ Lettre du directeur de l'extension de Paris, 12 août 1928, archive SHGR

2.6 La construction de deux ponts



Vue du pont Daydé
www.forum-auto.com



Sortie des ouvriers sur le pont Daydé,
Renault Communication

En 1919, l'étude d'un projet de construction fut étudiée afin de relier les terrains de Renault vers l'île. En 1923, un deuxième projet est estimé. Une autre étude sera lancée le 31 décembre 1925 et le 9 janvier 1926 par le professeur Bertrand de Fontviolant, professeur de résistance des matériaux à l'Ecole Centrale de Paris. Afin de pouvoir construire, il faut une autorisation car le pont passe sur le domaine public. Officiellement sollicité par la direction de l'usine le 15 janvier 1926, l'autorisation lui sera accordée dans un délai record de neuf mois, alors que le délai est de minimum douze mois. *«Mais, à cette date [le 6 septembre 1926], l'entreprise Daydé de Creil, chargé de la construction, avait déjà achevé le battage des pieux, côté Billancourt.»*⁶⁰.

La structure se nomme le pont Daydé, nom venant de l'entreprise qui a entrepris les travaux. La construction est lancée, il doit enjamber le quai de Billancourt (à 6 m au-dessus du sol) pour ne pas gêner la circulation fluviale.

*« Cette différence de niveau obligea à le faire précéder d'une rampe d'accès d'une longueur de 250 m afin de donner une pente maximum de 0,025 m compatible avec l'établissement d'une voie ferrée. Mais, sur la longueur du trajet possible de cette rampe, des bâtiments existaient en bordure de l'avenue Emile-Zola. Il fallut donc les couper sur une largeur de 14 m. [...] Les murs de soutènement atteignirent à la base une épaisseur de plus de 2 m avec des fondations sur puits et arcades. Le remblai de cette rampe fut constitué comme celui de l'île et exigea un volume de 15 000 m³ environ.»*⁶¹

Il est long de 143,15 m, large de 10,40 m comportant trois travées.

*«Il est composé d'un tablier métallique composé de 2 poutres latérales Cantilever, équipées de suspentes et de membrures supérieures formant les haubans.»*⁶². *«Le tablier a porté deux voies routières et une voie piétonne et, de part et d'autre de l'ouvrage, une piste de circulation ainsi que des conduites de service et des chemins de câble sur console.»*⁶³. Les

⁶⁰ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 84

⁶¹ Ibid, p. 85

⁶² Etudes de faisabilité, G3A de Jean-Louis Subileau, p. 16

⁶³ Ibid

travaux se sont achevés légalement début 1929 et officiellement le 15 février 1931 lors de la visite de 9h25 à 12h30 d'un représentant de l'administration des Ponts et Chaussées, un représentant des usines ainsi qu'un représentant de l'entreprise Daydé.

Dès 1928, l'usine peut approvisionner la production sur l'île en passant par la terre ferme. (La structure a été réhabilitée en 1985.)

En 1926, l'entreprise possédait neuf parcelles avec une surface avoisinant 13 864 m² sur le bas Meudon. Puis en 1927, 14 037 m² s'ajoutent à la précédente année, puis 1 517 en 1929 pour faire en 1933, 42 475 m². Le 4 janvier 1926, le projet de construction d'un second pont est exposé entre la rive gauche de Meudon et l'île Seguin. La demande d'autorisation de construction est formulée le 20 octobre 1928, et ne sera validée que le 31 octobre 1929. Le nom, pont Seibert vient de l'entreprise qui a entrepris les travaux, Seibert de Sarrebruck. L'entreprise «*sous-traite les fouilles côté Meudon à la Société Macquart et Cie, [les travaux] sont réalisés au titre des dommages de guerre.*»⁶⁴. Trois ans plus tard, un nouveau pont est livré, faisant 131, 16 m de long pour 10,40 m de large. «*Les épreuves du pont Seibert ont lieu le 20 mars 1932 de 9h à 10h45 en présence de Rigaud, ingénieur des Ponts et Chaussées du service de la navigation, Lorrain et Gallois de l'usine et deux représentants des Etablissements Seibert, Feufel et Bauersachs.*»⁶⁵.

«*Il est composé d'un tablier métallique (poutres latérales à treillis Warren) avec des montants de hauteur variable. C'est ce raccordement qui a donné la possibilité à Renault d'abandonner en août 1936 l'utilisation bruyante et nocturne de la voie du tramway n°1 Louvres-Versailles par laquelle il assurait depuis 1917 la liaison ferroviaire entre la gare de Sèvres et l'usine. Plus de 30 wagons passaient par jour.*»⁶⁶

Il est le prolongement du pont Daydé. Une ligne de chemin de fer parcourt ces deux points afin de pouvoir raccorder le réseau intérieur de l'entreprise à celui des chemins de fer de l'état, dès 1936. Un troisième pont, le pont Pigeaud, fut construit à partir du 31 mars 1930. «*L'objectif était de relier au reste de l'usine la centrale implantée sur la pointe aval et que la propriété Gallice isolait.*»⁶⁷. Il doit être construit au-dessus de l'eau, le long de la rive droite de la propriété Gallice. La construction de ce pont-route repose sur les principes de l'inspecteur général des Ponts et Chaussées Pigeaud. Il permettait de passer différents câbles tels les câbles électriques haute tension; les tuyauteries...

⁶⁴ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 86

⁶⁵ Ibid, p. 86

⁶⁶ Etudes de faisabilité, G3A de Jean-Louis Subileau, p. 16

⁶⁷ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 86

« L'accès par voie d'eau avait été également prévu. Des estacades en béton armé, élargies par une avancée en Seine, permettaient l'accostage des bateaux. De plus, de chaque côté d'entre elles, à une certaine distance en amont et en aval, des groupes de pieux en ciment armé entretoisés formaient des pattes d'oies pour l'amarrage des bateaux accostés. »⁶⁸.

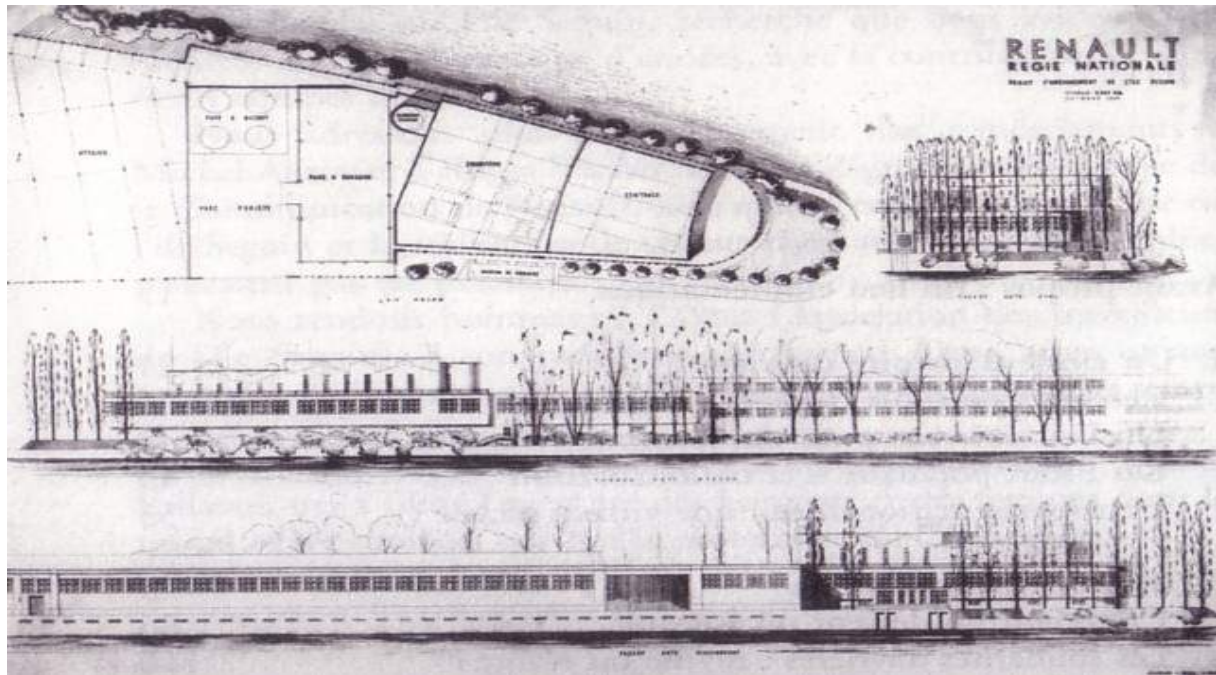
2.7 La constructions des bâtiments sur l'île.

La construction sur l'île Seguin est un gros travail. Il faut la surélever, la niveler, créer des soubassements... Elle change totalement de visage et apparaît comme une forteresse ouvrière, où se regroupe une trentaine de bâtiments. Des constructions basiques avec du béton, des briques creuses, des poutrelles. Il n'y a pas d'architecture sur la construction des bâtiments. Leur fonction importe plus que leur aspect extérieur.

Deux phases caractérisent l'évolution des travaux sur l'île :

La première de 1928 à 1930 : établir une plate forme pour les ateliers prévus

La seconde de 1933 à 1934 : renforcer l'île



Plan général des usines Renault : l'île Seguin
Renault Communication

2.7.1 La première phase : 1928-1930

« Mais l'édification [d'une installation pour le montage en chaîne des voitures] posait quelques problèmes. En effet, malgré toutes les précautions prises pour la bonne exécution du remblai, on n'en était pas moins en présence d'un terrain artificiel et certaines précautions devaient être prises pour asseoir ses fondations. Celles-ci furent donc exécutées par pieux, système Franki ou analogue, descendant jusqu'à 10 m de profondeur et s'ancrant ainsi dans le sol naturel de l'île. La tête de ces pieux fut

⁶⁸ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 86

enrobée dans un massif de béton armé formant semelle d'appui des pieds de poteaux et des pentes de libage en ciment armé entretoisant tous les pieux. »⁶⁹

Au printemps 1928, le S.O.E. établit un premier projet d'aménagement de l'île où il prévoit un réseau de canalisation pour la vapeur concernant les eaux industrielles, le service incendie et plus tard l'aménagement d'une alimentation d'eau potable. Ces études vont s'étendre jusqu'en 1933.

Louis Renault recycle dans l'île des édifices dont il n'a plus besoin dans la Grande usine. Les deux premiers bâtiments 1 et 2 sont installés à proximité de Gallice. Et les bâtiments 3 et 4 sur la plate forme la plus large de l'île. Le bâtiment 3 se trouve de plain pied, c'est *«une structure métallique abritant les lignes de productions continue. De part et d'autres du hall central, un étage mezzanine et une travée alimentent la chaîne, tant par le haut que par le côté. C'est la chaîne qui a été construite, les bâtiments étant ensuite posés dessus.»⁷⁰*. *« Cette chaîne comportait uniquement des supports roulants disposés en ligne, sur lesquels les ouvriers plaçaient les cadres et qu'ils avançaient manuellement d'un poste de travail au suivant. Les cabines étaient posées sur les châssis à la force des bras. »⁷¹*.

Le bâtiment 6 construit en 1929, est un édifice de cinq étages, long de 82 m et large de 28 m, en béton qui a pour fonction la construction et la peinture des carrosseries, menuiserie, scellerie... Les opérations se font sur deux chaînes parallèles qui font le tour complet des ateliers. Conçu sur un modèle fordiste avec une structure en béton armé ayant quarante-trois travées sur une surface de 30 000 m² et avec une piste d'essai en dessous. Sur la plate forme centrale se trouve également le bâtiment 5 qui a pour fonction l'émaillage, l'opération de finition, de peinture, de ponçage, de nickelage et chromage. Sur la rive du côté Billancourt, se trouve le bâtiment 8, large de 34 m et des toits couverts de sheds, c'est la chaîne de finition. Les parcelles 4 et 7 sont des rues couvertes qui permettent la circulation des produits. La rue centrale qui n'a pas de numéro d'identification sépare les bâtiments 3 et 6 qui resteront à ciel ouvert jusqu'en 1934.

⁶⁹ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 87

⁷⁰ Jean-Louis Loubet, Nicolas Hatzfeld, Alain Michel, *Ile Seguin. Des Renault et des hommes*, Boulogne-Billancourt, p. 150.

⁷¹ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 92



Edification de l'usine : la pointe aval et la Centrale en 1930
Renault Communication

A la fin des années 30, la plate forme occupe tout le large de l'île, soit 62 000 m².

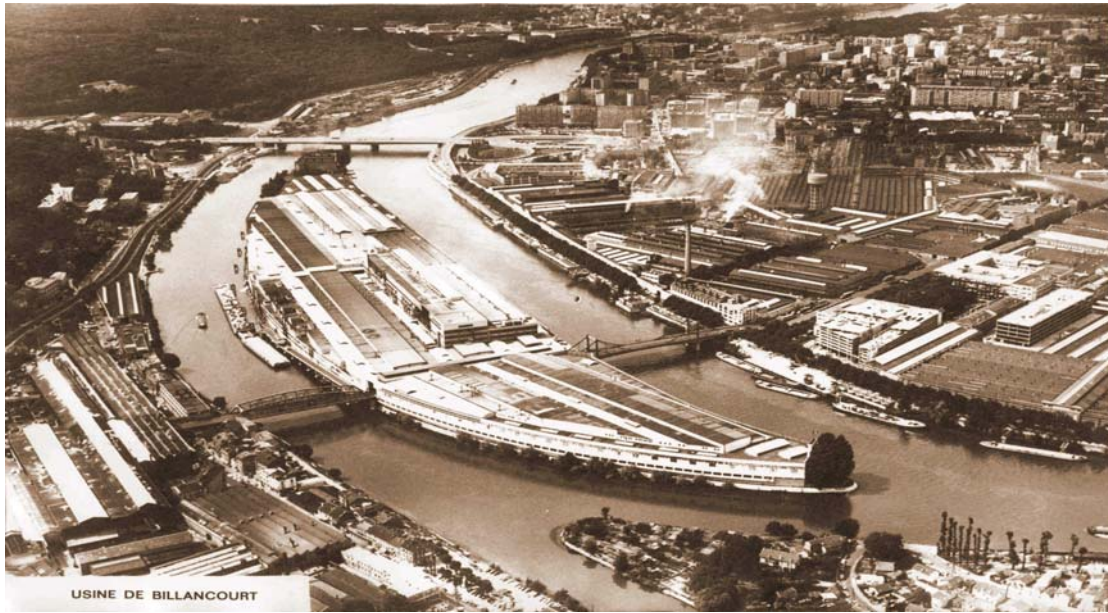
«Une vision d'ensemble montre que les bâtiments ont été construits en fonction d'un projet prédéterminé d'organisation de la production, mais il existe un décalage entre la construction et le projet. La centrale électrique pointe en aval et constitue le dernier élément d'importance de cette première phase de construction. »⁷².

Cette centrale devient nécessaire au fonctionnement de l'île car la centrale de la Grande Usine ne peut plus suffire à produire de l'énergie. Mais sa construction entre 1929 et 1931 par l'architecte Albert Laprade rencontre des problèmes avec son emplacement sur la pointe aval de l'île. Cet endroit est soumis à l'érosion et aux inondations ainsi que le fait qu'elle soit une zone remblayée. Alors est entrepris la construction d'un planché surélevé soutenu par des pilotis et du ciment. La centrale *«permet d'alimenter avec huit chaudières et trois groupes turbo-alternateurs les commandes des marteaux-pilons, le chauffage des locaux (ateliers et bureaux), le chauffage des étuves de séchage ou de cuisson des moules, des noyaux, des cabines de peintures et les cuves de lavage et de dégraissage.»⁷³*. On trouve également une construction couverte des quatre bâtiments avec des charpentes métalliques et toits de tuiles. Sous ces bâtiments se trouvent la chaufferie, une salle de distribution et la salle des machines. Ses bâtiments sont construits à côté de la propriété Gallice. Renault entame une guerre d'usure en installant les structures les plus bruyantes à proximité de la maison de Gallice.

⁷² Jean-Louis Loubet, Hatzfeld Nicolas, Michel Alain, *Ile Seguin. Des Renault et des hommes*, Boulogne-Billancourt, p.152

⁷³ Etude faisabilité du cabinet G3A de Jean-Louis Subileau

2.7.2 La deuxième phase : 1933-1934



Vue aérienne de usines Renault-Billancourt
Renault Communication

Les années de 1933 à 1935 sont des années de crise industrielle de l'automobile française. En 1933, deux nouveaux groupes de chaudière à vaporisation mixte –charbon et mazout- sont installés. En 1939, la puissance totale de la centrale s'élevait à 32 500 kilowatts, avec une alimentation de 16 000 moteurs électriques de l'île. Pour être à l'abri des inondations concernant la centrale certains aménagements durent être établis.

« Pour toutes les parties situées au-dessus du terrain, les fondations furent réalisées par pieux Franki avec massifs en ciment armé enrobant les têtes soutenant les poteaux du bâtiment et les massifs portant les chaudières et les machines. Dans certaines parties qui se trouvaient au-dessus de l'eau, les pieux Franki furent remplacés par des pieux en ciment armé, moulés et enfoncés par battage à la sonnette. »⁷⁴

Le comblement de l'île amène de nombreuses modifications. En 1931, des structures sont provisoirement élevées dans la partie aval de l'ancienne propriété du comte Lambert. Les bâtiments 1, 2, 10, 11, 12 et 13 sont démolis entre 1933 et 1934 lorsque la zone aval construite est recouverte. Le bâtiment 19, est une tôlerie construite sur 70 m. de longueur, qui sera prolongée de 50 m., puis de 120 m., puis de nouveau de 70 m. toujours collée à la propriété Gallice. La rue 18 et le bâtiment 20 sont en extension. En 1934, l'île possède une seconde plate-forme de plus de 300 m de longueur comprenant quatre bâtiments de plain-pied et quatre rues couvertes. Les constructions sur le côté amont de l'île sur une longueur de 300 m. Le bâtiment 29 prolonge la structure de tous les bâtiments de la première phase excepté le bâtiment 6. Les bâtiments 23 et 25 ont des structures identiques avec un hall central de 17 m

⁷⁴ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 89

pour accueillir de futurs ateliers d'engins lourds. Le bâtiment de l'extrémité de la pointe va devenir la vitrine de l'établissement Renault de Boulogne-Billancourt. Cette partie sera utilisée par Doisneau pour illustrer la modernité de l'usine.



Façade des usines Renault
Renault Communication

Après 1935, Renault modifie la structure de l'île qui paraît inachevée. L'intérieur par contre connaît des évolutions surtout avec la production de nouveau modèle.



Piste d'essai souterraine
Renault Communication



Piste d'essai souterraine
Renault Communication

En sous sol, on construit une piste d'essai en boucle pavée pour tester la résistance des voitures. Mais Renault commence à subir les contrecoups de la crise économique durable ainsi que les contestations sociales du Front Populaire⁷⁵. Dès 1939, la S.A.U.R. lance de grandes réformes. Louis Renault a toujours été contre la guerre mais croit à un rapprochement

⁷⁵ Sylvie Schweitzer, Front Populaire aux usines Renault, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 25, Annexe XII, pp. 130-139

franco-allemand. Une envie de proximité liée surtout à l'évolution de l'automobile en Allemagne, de la construction de routes et l'élan pour les nouvelles technologies.

2.8 La production moderne au sein de l'entreprise Renault

Louis Renault ne veut pas continuer sa production comme autrefois. Il délocalise certaines de ces productions ainsi en 1914, il ouvre deux usines en Russie. L'introduction au fordisme n'était pas prévue lors de la construction des taxis parisiens, mais l'interchangeabilité des pièces est au cœur des réflexions. En 1900, les trois modèles de Renault proposés au grand public possèdent déjà 60% de pièces communes. C'est en 1905 que Louis Renault envisage d'intégrer le taylorisme en créant un service de chronométrage. Mais cela aggrave le climat social incitant les employés à faire grève de nombreuses fois en 1906. Cependant, il ne comprend pas l'application concrète du taylorisme, même s'il a eu recours à l'augmentation de la productivité, le recours à une main-d'œuvre déqualifiée ou le paiement à la pièce produite. En avril 1911, il entreprend un voyage aux Etats-Unis, cependant il n'est pas convaincu que cela ne se résume qu'en une analyse et une réduction des temps de fabrication. Toutefois lors de ce voyage, Louis Renault dit à ces hôtes

«Avoir été pionnier en France de l'automobile m'a souvent fait penser que vos efforts ici dans le but d'améliorer, vous et moi avons fait notre part de travail pour son développement rapide. Je suis très fier de constater que vos voitures se rapprochent de plus en plus de notre conception de ce que devrait être une bonne automobile et, pour notre part, nous essayons de suivre vos méthode construction et d'organisation.»⁷⁶

Des grèves marquent en 1912 et 1913 Billancourt, car les nouvelles conditions de travail sont difficiles et la situation sociale et économique rude. Entre 1925 et 1929, de nombreuses missions d'étude se font aux Etats-Unis afin d'étudier au mieux les systèmes d'exploitation industriel automobile dont celle de l'ingénieur des Arts et Métiers, Louis Janin. Il observe tous les aspects de la production, de la cadence, de la disposition des machines... Toutefois malgré toutes ces études, il reste des points qui n'ont pas pu trouver de réponses sur la fabrication de voiture et le fonctionnement de l'usine. Il reste encore de nombreuses incertitudes afin de pouvoir aménager l'île. De nombreux autres ingénieurs vont étudier le mode de construction. Mais il faut aller visiter des entreprises à la taille de Renault contrairement à Ford ou Général Motors. Renault va savoir en tirer les enseignements nécessaires pour l'organisation de l'île Seguin. C'est sur cette «usine chantier» qu'en 1929 sont construits les premiers châssis de véhicules industriels. L'île est pratique pour tester

⁷⁶ Louis Renault cité par Gilbert Hatry, *Louis Renault, Patron absolu...*, p.228

l'usine et son organisation, ainsi petit à petit tout se met en place. Tout ce modernise, outillage suspendu mus par l'électricité ou l'air comprimé tournevis, perceuse, ponceuse...

L'image diffère des usines américaines car ces dernières ne sont pas construites en étages. Pour montrer la modernité, les usines Renault ouvre pour la première fois ses portes à la presse⁷⁷. Il invite les journalistes à visiter son usine le 28 novembre 1929. Charles Faroux, journaliste écrit dans *l'Auto*:

« On a visité l'usine. Visité ? Non. On a couru à travers l'usine, emportant des visions effarantes, la matière dominée par l'homme, des machines qui traitent l'acier comme un plat de nouilles, chacun nous emportant le souvenir de vilebrequins forgés en trois coups d'un mouton de cinq tonnes, d'une feuille de tôle asservie d'une seule passe aux formes les plus chantournées... un équipement titanique... Et toujours, partout, ordre, clarté, harmonie... Comme moi-même, tous mes camarades auront été frappés de cette activité fébrile, ordonnée cependant, qui règne dans les ateliers. Je cherche dans mes souvenirs. Non, Ford ne m'a pas donné cette impression. »⁷⁸.

Un de ses confrère du *National* conclut son article: «*La France, quand elle s'en donne la peine, n'a rien à envier à l'Amérique.*»⁷⁹. L'entreprise ne communique pas comme Citroën ou bien comme les autres de ses concurrents. Louis Renault connaît l'importance que joue une image pour les ventes auprès du public. Il organise sa visite après le salon de l'automobile. Lors de la visite, il présente son entreprise tout en précisant la crise automobile que traverse la France et surtout que toute la production de ses voitures se fait sur place. Il emmène les journalistes à la Grande Usine du Trapèze où sont préparés des «ateliers vitrines» spectaculaires et propres. La visite se poursuit pour montrer le développement industriel avec des bâtiments en construction. Voulant ainsi montrer à tout prix que Renault avec le Trapèze et l'île Seguin est l'usine de demain. Ce fut l'unique et seule visite des journalistes sur le site de Renault. Comme autre moyen de propagande pour son entreprise, le cinéma est utilisé. Un premier court-métrage fut tourné sur les chaînes en action en 1930 sous le nom de «Fabrication d'une automobile aux usines Renault.». Puis un deuxième films nommé «L'Automobile en France» tourné en 1934 pour suivre la fabrication dans le bâtiment 6. Il voulait montrer à ces concurrents la modernité de ces moyens techniques mais également le fait qu'il proposait une large gamme de produits.

⁷⁷ Gilbert Hatry, Cent journalistes à Billancourt, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 26, Annexe XIII, pp. 141-148

⁷⁸ *L'Auto*, 29 novembre 1929

⁷⁹ *Le National*, 15 décembre 1929

2.9 La Seconde guerre mondiale

«A la veille de la Seconde Guerre mondiale l'île Seguin était divisée en quatre grands secteurs répartis en groupes d'ateliers concourant à une même fabrication appelés "département". A la pointe amont se trouvaient les ateliers de montage d'automotrices et de véhicules industriels et, dans le sous-sol, la piste d'essai ; dans la partie centrale, les ateliers de montage de voitures de tourisme, d'usinage du bois, de tôlerie ; à la pointe aval, la centrale.»⁸⁰

En 1939, l'usine de Billancourt se composait de trois cents cinquante-cinq ateliers dont cinquante-huit sur l'île Seguin, quarante-sept d'entre eux se constituaient en département et les onze étaient considérés comme des "ateliers détachés"⁸¹. Par exemple le département de la tôlerie, le 12 comprenait seize ateliers ou en encore le 14, département de montage tourisme et poids lourd comprenait dix-neuf ateliers. Mais cette organisation a été plusieurs fois remaniée. Louis Renault veut participer à l'effort de guerre dans la poursuite de construction de camions, des avions et des voitures. Il déclame: «*La Défense Nationale, je m'en fous. Ce que je veux, ce sont des Primaquatres et des Juvaquatres, des voitures qui paient.*»⁸². Il croit que le conflit va s'interrompre assez rapidement par des négociations secrètes entre les différents camps. Raoul Dutry, ministre de l'Armement demande à Renault de reprendre la construction de char malgré la loi de nationalisation de 1936. La présence de François Lehideux avec qui il a rompu tout contact, au sein du ministère ne le rassure pas. Louis Renault doit partir aux Etats-Unis le 27 mai 1940 afin d'accélérer la fabrication de chars français par une décision ministérielle. Mais lors de son arrivé, rien n'est préparé pour l'accueillir et les américains sont assez réfractaires pour construire des blindés qu'ils n'ont jamais produits. Afin d'accélérer la mobilisation de l'entreprise, un contrôleur général des usines Renault est nommé dès novembre 1939. L'homme choisit par Raoul Dutry se trouve être l'ancien patron de Skoda, filiale tchèque de Scheinder, Charles Rochette. Lors du retour de Louis Renault en France le 3 juillet 1940, la situation du pays a changé. Le 10, sur ordre du gouvernement, tout ce qui se trouvait sur l'île devait être évacué par péniche ou par camion vers Vichy, Saint-Étienne, Bourges...

Le 24, «une ordonnance allemande décidait la saisie des usines Renault et l'installation des trois commissaires venant directement de la Daimler-Benz, Karl Schippert, Alfred Vischer et le prince von Urach, héritier de la famille ducale du Wurtemberg qui, avant-guerre, représentait le groupe Daimler en France.{...} La commission de Wiesbaden, qui fixe les modalités économiques de l'Occupation, et à

⁸⁰ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 95

⁸¹ Usine Renault en janvier 1939, *Renault Histoire*, Document 27, Annexe XIV, pp. 150-152

⁸² Louis Renault, cité par Gilbert Hatry, *Patron absolu...*, p. 353

*laquelle participe René de Peyrecave, est sans ambiguïté : l'industrie française doit se mettre au service du Reich. »*⁸³

Le gouvernement de Vichy crée le C.O.A., le Comité d'Organisation de l'Automobile dirigé par François Lehideux et secondé par André Reynaud⁸⁴. Les dirigeants veulent mettre en place le modernisme en réduisant les modèles et en accélérant les cadences, même si cela serait au bénéfice des nazis. Cependant, ces exigences sont freinées pour des raisons techniques et humaines: limitation de l'emploi de matières premières rares, des métaux, de l'énergie... Le manque d'ouvriers reste le problème le plus important, de 1938 à 1944, l'effectif passe de 38 000 à 14 000 personnes. Ni la Relève⁸⁵ et ni le Service de Travail Obligatoire⁸⁶ permet aux structures d'être productives. Un S.T.O. qui touche prioritairement les ouvriers étrangers. François Lehideux, ainsi que d'autres constructeurs veulent faire fonctionner leurs usines afin de donner du travail à leurs ouvriers. Toutefois, les conditions de l'Armistice permettent aux occupants d'utiliser les usines selon leurs besoins. Louis Renault dès son retour des Etats-Unis accepte les requêtes de l'occupant, il répare les chars français récupérés lors de la Campagne de France pour l'armée allemande. Mais dès 1941, quelques changements politiques se produisent avec l'entrée en guerre de l'Union Soviétique. Les usines Renault font partie de la force industrielle du Troisième Reich. Le 8 janvier 1942, les anglais décident de préparer un bombardement⁸⁷. Le premier bombardement a eu lieu le 3 mars 1942, l'île subit une vingtaine d'impacts avec environ deux cents quatre-vingt huit bombes tombées dans le périmètre des usines Renault. Mille trois cents machines détruites sur trois milles touchées. *«75 % des toitures sont arrachées. Seuls 10 % des bâtiments sont rasés, parmi lesquels le Bureau d'études, le Laboratoire et le Magasin général d'outillage.»*⁸⁸. *«Les deux plates formes de la partie aval sont toutefois coupées en deux ce qui empêche la poursuite de la fabrication »*⁸⁹. Les ponts et les passerelles étaient les objectifs des alliées. Malgré les dégâts causés, l'usine est vite réparée et refonctionne à pleine capacité la même année. La deuxième attaque a eu lieu le 4 avril 1943 par l'US Air Force, les dégâts sont assez importants. Les appareils américains larguèrent trois cents quatre-vingt dix bombes sur Boulogne, dont cent cinquante sept sur l'usine Renault. La grande usine est touchée ainsi qu'une grande partie du bâtiment A où se trouvent les bureaux d'étude et les services

⁸³ Jean-Louis Loubet, *Renault, Histoire d'une entreprise*, Boulogne-Billancourt, p. 53

⁸⁴ Ancien dirigeant des filiales métallurgiques de Renault

⁸⁵ La Relève prévoit, en 1942, le retour des prisonniers vers la France, à raison d'un prisonnier contre trois ouvriers.

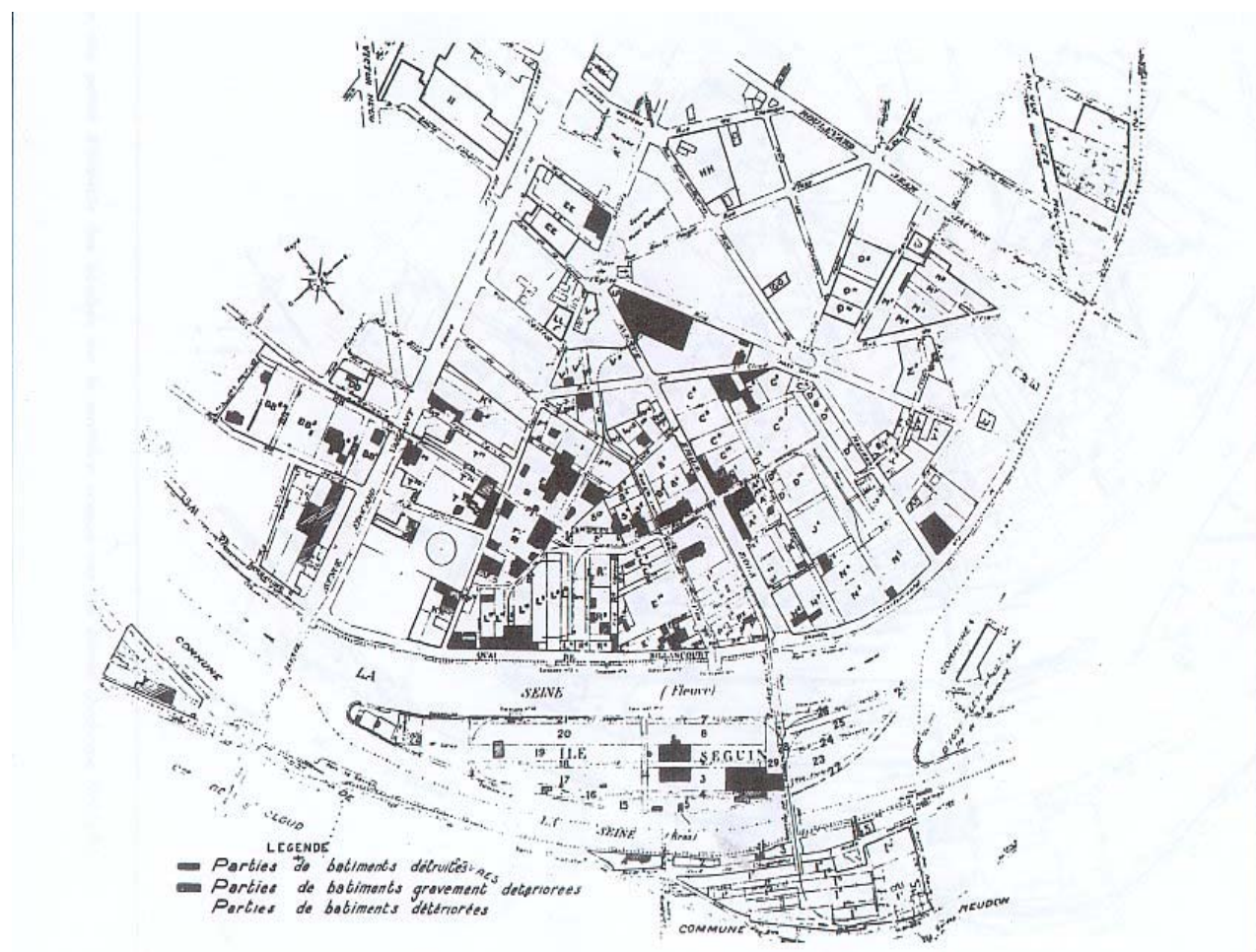
⁸⁶ STO, instauré en 1943, oblige les jeunes Français à partir travailler en Allemagne en guise de service national. Beaucoup refuseront et viendront grossir les rangs de la résistance.

⁸⁷ Louis Renault cité par Gilbert Hatry, *Patron absolu...*, pp. 381-392

⁸⁸ Jean-Louis Loubet, *Renault, Histoire d'une entreprise*, Boulogne-Billancourt, p. 54

⁸⁹ Jean-Louis Loubet, Hatzfeld Nicolas, Michel Alain, *Ile Seguin. Des Renault et des hommes*, Boulogne-Billancourt, p160

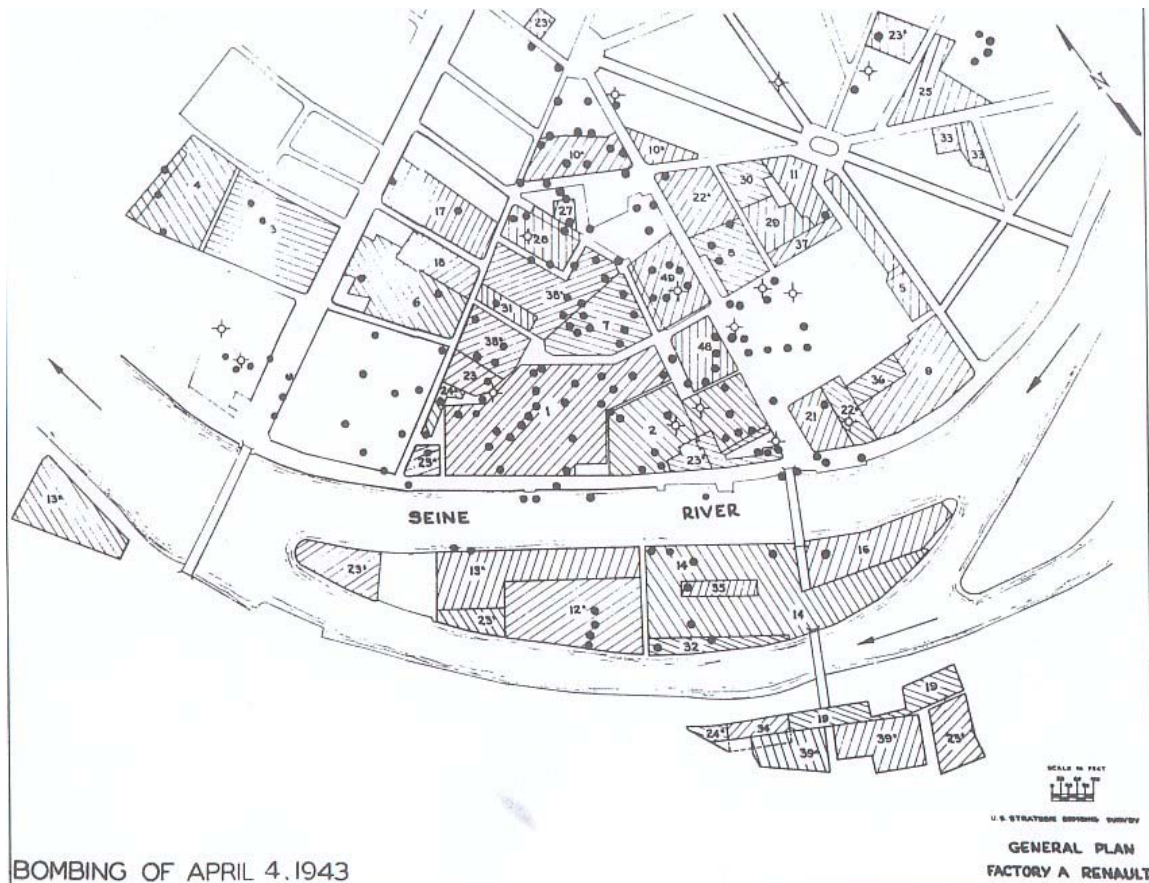
administratifs. Les bâtiments 5 et 8 sont détruits du côté de la plate forme Centrale ainsi que le pont Daydé. Mais grâce au gouvernement de Vichy et à l'occupant, la S.A.U.R. peut reconstruire à nouveau. Toutefois, les conditions de vie sont difficiles avec la pénurie qui ralentit les travaux. Pour la restauration des structures, Renault a du faire des choix et s'est orienté vers la production de camions moyens, la fabrication et le montage de moteurs. Le troisième bombardement du 3 septembre 1943, détruit l'usine 0 à deux kilomètres au nord de l'île. Les derniers bombardements du 15 septembre 1943 ont détruits les plates-formes centrales et l'aval de l'île. L'usine se trouve totalement désorganisée. De nombreuses machines sont dégradées par la projection de gravats. Sur les dix-huit milles unités du parc des machines en 1942, sept cent vingt et une ont été détruites, huit cents gravement endommagées et quinze milles légèrement détériorées. Mais la nouvelle centrale et les ateliers de montages automatiques de camions sont indemnes^{90 91}.



Plan montrant les destructions liées aux bombardements
source SHGR

⁹⁰ Gilbert Hatry, Billancourt sous les bombes, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 28, Annexe XV, pp. 153-161

⁹¹ Document interne Renault, Document 29, Annexe XVI, pp. 162-165



Point de chute des bombes selon un document américain
Source SHGR

Pendant l'été 1944, la situation devient difficile à cause du peu de personnel et la raréfaction des matières obligeant l'usine à fermer plusieurs ateliers mettant au chômage les deux tiers du personnel. Le 23 juillet, l'usine ferme ses portes, le départ de l'occupant est imminent. Un mois plus tard, les usines sont placées sous la protection des forces françaises de l'intérieur. Dès la libération, l'arrestation des collaborateurs débute, mais touche peu au monde de l'entreprise et des affaires. Renault reste un cas particulier car il est un symbole des répressions ouvrières de 1936, de sa soumission aux intérêts allemands et de son refus d'aider la résistance. La guerre sous l'occupation lui a rapporté 529, 5 millions contre 150 pour Citroën⁹².

Le 23 septembre 1944, Louis Renault est arrêté avec René de Peyrecave pour motif de «commerce avec l'ennemi» et sont emprisonnés à Fresnes. Louis Renault malade, décède le 24 octobre à l'âge de 67 ans alors que son directeur général est relaxé.

⁹² Archives de la Section d'Histoire des Usines Renault et Jean-Louis Loubet, *La Société Anonyme André Citroën...*, op. cit., p. 616

2.10 La production de masse

La seconde révolution de Seguin s'est produite à la Libération. L'intérim pour la gestion de l'entreprise est assuré par Samuel Guillelmon et Jean Louis⁹³. Une tension palpable règne, des dénonciations fusent créant des conflits internes. Le 26 septembre 1944, les usines sont placées sous la responsabilité d'une administration provisoire par décision du Conseil des ministres, qui le 23 décembre décrète la nationalisation de l'entreprise, sans indemnité sous la gouverne de Pierre Lefauchaux. Afin de calmer les esprits concernant l'épuration, Pierre Lefauchaux annonce :

«Je n'aime pas plus que vous les Boches ou leurs amis. Une épuration s'impose donc dans l'usine... mais je vous en prie, laissons de côté les rancunes et les vengeances personnelles... Ne réclamez pas le départ de ceux qui ont à un moment donné le genre de la maison, si ce genre-là n'était pas le bon... Cessons de nous attarder sur un passé malheureux et concentrons-nous sur l'avenir.»⁹⁴

Il gagne la confiance des ouvriers et des syndicats et acquiert ainsi l'image d'un dirigeant de confiance. Les activités redémarrent par la réparation des chars et des camions G.M.C. de l'armée américaine puis du char de 40 tonnes, type ARL 44⁹⁵. Le 15 novembre 1944, *«le gouvernement engage la confiscation des usines Renault, portant ainsi lui-même le jugement que tout le monde pressentait : Renault est coupable de collaboration, et la confiscation, plus tard la nationalisation des usines.»⁹⁶* Pierre Lefauchaux doit réorganiser l'entreprise et changer les statuts. Il veut conserver l'ancienne direction habituée à la gestion d'entreprise et du secteur automobile contrairement à lui. Il laisse le système mis en place par Louis Renault en créant juste trois directions générales⁹⁷. Une direction chargée des questions administratives et financières, dirigée par Henri Ansay, une seconde, la direction Technique, Commerciale et des Approvisionnements gérée par Jean Louis et la troisième, la direction de Fabrication, Pierre Alphonse Grillot. *«L'ordonnance n°45-68, publiée le 16 janvier 1945, décide la nationalisation des usines Renault et la dissolution de l'actuelle Société Anonyme des Usines Renault. {...}Cinq signatures entérinent l'événement, celle de Charles de Gaulle, de Robert Lacoste, de Pierre Mendès-France, d'Alexandre Parodi et de René Pleven.»^{98, 99}* L'entreprise se nomme la Régie Nationale des Usines Renault. Lors d'un

⁹³ Samuel Guillelmon est entré chez Renault en 1917 et Jean Louis (1874-1974) est avant 1940 l'un des responsables de Babcock et Wilcox

⁹⁴ Pierre Lefauchaux, Discours au personnel de la régie Renault, 10 novembre 1944

⁹⁵ Plus de 16000 moteurs américains réparés. Le char ARL44 est confié à Renault en décembre 1944

⁹⁶ Jean-Louis Loubet, *Renault, Histoire d'une entreprise*, Boulogne-Billancourt, p. 64

⁹⁷ Conseil d'Administration, 15 juin 1945

⁹⁸ Charles de Gaulle est président du gouvernement provisoire, Robert Lacoste ministre de la Production industrielle, Pierre Mendès-France ministre de l'Economie, Alexandre Parodi ministre du Travail et René Pleven ministre des Finances

⁹⁹ Jean-Louis Loubet, *Renault, Histoire d'une entreprise*, Boulogne-Billancourt, p. 67

discours au personnel de la Régie Renault, le 10 novembre 1944, Pierre Lefaucheur annonce ces objectifs: « *Il s'agit de prouver qu'une entreprise comme {Renault} peut continuer à fonctionner après être passée sous le contrôle de la Nation... Il s'agit de prouver que... la France peut tenter seule une expérience... que les Français savent donner non seulement leur sang, mais aussi leur sueur, librement, chiquement, à la française.* ». Cette dernière s'engage dès le début à mettre en place une politique de production et de consommation de masse. Cependant, il faut rénover presque l'intégralité du matériel qui se trouve soit abîmé ou désuet. Le 15 juin 1945, lors de la première réunion du conseil d'administration, ce dernier propose un plan sur dix ans, à raison de mille unités par an. Afin de réduire les coûts d'achat, Renault va produire certaines de ces machines. Pour faciliter cette politique la R.N.U.R. va lancer une petite voiture qui coûte peu à la production : la 4 CV¹⁰⁰.



4 CV
Renault Communication
Doisneau



Chaîne de montage de 4 CV
Renault Communication

Le dirigeant a noté, le 10 mai 1946:

« Pour le même prix de matières, on ne peut fabriquer en France qu'une voiture nettement moins lourde qu'une voiture américaine ou même anglaise... De quoi nous pousser dans le créneau des petites voitures avec d'autant plus de force que le prix de l'essence est si cher chez nous¹⁰¹ qu'il conditionne directement les achats... Nous avons ainsi les atouts pour faire des voitures économiques qui devraient toucher des couches de population bien plus étendues que les voitures américaines. »¹⁰²

¹⁰⁰ Jacques Chevalier, La 4CV initiatrice de l'automobile pour tous, *Le Figaro*, Document 30, Annexe XVII, pp. 167-168

¹⁰¹ En 1945, le litre d'essence est vendu entre 20 et 50 francs en France contre 10 francs à Londres

¹⁰² Pierre Lefaucheur, note dactylographiée, sans titre

La même année, Marcel Tauveron parle avec enthousiasme de la 4 CV, surtout à l'occasion du salon de l'automobile:

« Après un long voyage sur les chaînes, elle arrive au bout de sa course: un examen superficiel, car il n'est pas question de s'arrêter aux détails, un coup de démarreur, le moteur part. Deux ou trois accélérations et la voiture part vers la piste. Après quelques tours, elle revient et se trouve immédiatement très entourée: tout fonctionne normalement mais de nombreux détails sont à corriger ; un autre travail long et difficile commence. A la fin du mois d'août 71 voitures seront terminées et 232 en septembre ; les 300 4 cv pour le Salon étaient prêtes. »¹⁰³

En 1949, suite au réaménagement de l'île, trois cents 4CV vont être produites par jour pour obtenir un meilleur coût de production. Alors qu'en février 1948, la production se limitait à quinze voitures quotidiennes. Le matériel abîmé pendant la guerre sera l'occasion idéale pour revoir l'outillage, l'organisation et la production. Malgré la mort de son mari en décembre 1939, madame Gallice reste fidèle aux positions de son époux jusqu'au moment où elle décide de quitter Paris. Elle vend le terrain de l'île et sa résidence secondaire, la propriété de Bellevue, le 31 décembre 1946. La R.N.U.R. peut enfin conquérir toute l'île Seguin. L'entreprise va construire un atelier de fabrication d'outillage de tôlerie et agrandit la centrale électrique. A partir de 1947, l'usine passe de la grande série à la production de masse. En 1947, le bâtiment 6 est rehaussé d'un étage et d'un nouveau système de ventilation donnant à l'île l'aspect d'un paquebot. La production doit s'accroître mais l'île n'est pas extensible. Alors il faut repenser l'île. En 1968, on observe une réorganisation du processus de production, ainsi on passe d'une à deux équipes. Un effectif total de 10 000 personnes dont 4 000 sur une ligne de production. Afin de trouver tout le personnel, l'entreprise fait appel à la main d'œuvre étrangère. Ainsi, on peut produire 1 100 voitures par jour contre 300 en 1949. Cependant de nombreuses autres voitures vont sortir des usines grâce à la rationalisation avec de nouvelles lignes de produits comme la Novaquatre ou la Juvaquatre.



Novaquatre
www.renaultoolog.nl/suprastella_BDP1.jpg



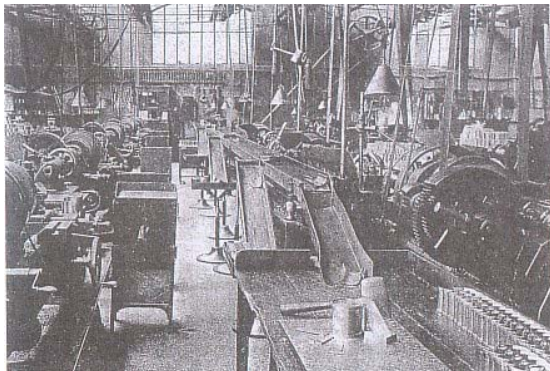
Juvaquatre,
Photos © Renault

¹⁰³ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 99

Le montage de cars et d'autobus est déménagé à Annonay, la construction de locomotives et d'automotrices à Choisy-le-Roi... Il faut noter aussi que l'entreprise fait de plus en plus appel aux entreprises extérieures pour l'achat des pièces détachées comme les moteurs.

3. Des ouvriers à la mémoire ouvrière

Le patrimoine industriel est porteur de techniques spécifiques racontant l'histoire d'une culture, d'un produit, d'un savoir faire ou des mouvements ouvriers avec ces luttes, ces évolutions syndicales... Jean Walch souligne «*L'activité technique, la science, l'organisation sociale, la cadre politique se concrétisent dans des ensembles matériels complexes, sur lesquels s'appuient les sociétés dans toutes les phases de l'Histoire.*»¹⁰⁴. L'île Seguin va devenir un lieu symbolique par ses conflits et ses procédures de négociation. Puis à la Libération, Renault devient la première grande entreprise nationalisée, où les représentants du personnel et de la CGT ont un poids considérable. Et enfin, la production en série, la généralisation du travail à la chaîne ont favorisé l'embauche de travailleurs, sans qualification et souvent d'origine étrangère.



Atelier
Source SHGR

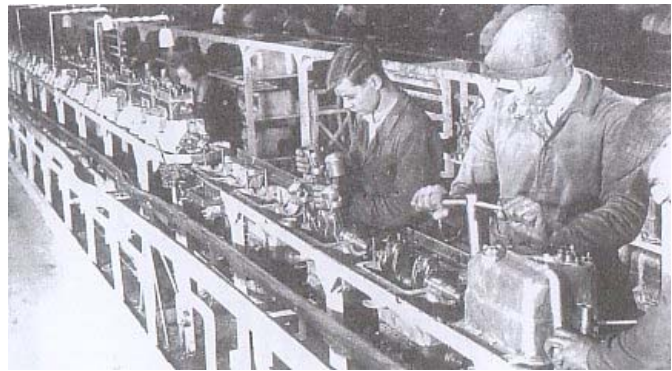


Illustration du travail à la chaîne,
Source SHGR

3.1 Qualifications ouvrières et esprit Renault

Dès les années 20, une école de formation professionnelle sera installée rue du Vieux-Pont-de-Sèvres, pour préparer un CAP. Une formation de trois ans, sur sélection d'un examen de culture générale, avec "un bonus" pour les enfants du personnel. Les élèves possèdent un contrat de travail et reçoivent même un peu d'argent. L'enseignement est de huit heures par jour avec une heure de cours et sept heures de présence dans les ateliers de l'usine. A la fin de la formation, un test est pratiqué, si ce dernier réussit il est embauché en tant qu'ouvrier qualifié. Des avantages vont leur être favorables comme de pouvoir accéder au grade de chef d'équipe ou de chef d'atelier. Les O.S., possédaient moins de chance de monter en grade au sein de Renault. Ils sont en majorité des travailleurs immigrés, en 1930 on estime à 7 550 sur

¹⁰⁴ Introduction à la philosophie de la civilisation : structures matérielles, Urin, 1982

un effectif de 27 000 personnes avec une dominante des nord-africains. La présence de nombreux Polonais, Arméniens ou Italiens correspond aux vagues migratoires qui touchent la France. Ils sont particulièrement touchés lors des compressions du personnel au début de la crise des années 30. *« Nouveaux venus ou vieux de l'usine, tous ceux qui étaient étrangers avaient été foutus promptement à la porte. {...} L'atmosphère de l'île était devenue détestable. {...} Les ouvriers se dénigraient entre eux, pire, ils se dénonçaient et en étaient venus à se haïr. »*¹⁰⁵.

*« Pour qu'une véritable promotion soit possible et pour que l'on puisse éviter l'« OS à vie », il faudrait un minimum d'instruction permettant de participer efficacement aux stages de formation. Or, une part importante des OS de nationalités étrangère (plus de 40% en tout cas) est illettrée. En 1984, sur un groupe de 805 AP P1 du département 12 (ferrage et ancienne tôlerie), 63% ne savent ni lire ni écrire le français. »*¹⁰⁶

La production de l'industrie automobile diminue entre 1929 et 1932 pour passer de 30 000 employés à 22 000. Avant 1940, les conditions de travail sont décrites comme très ardues, en référence à Cayenne. *« La maîtrise jouit d'un pouvoir absolu en matière d'embauche, d'organisation et de durée du travail. »*¹⁰⁷. En 1956, les Algériens représentent 3 314 salariés essentiellement manœuvres et O.S., des travailleurs non qualifiés. Au début des années 1970, 90% des employés travaillent sur les chaînes de montage, créant souvent l'amalgame que l'O.S. est un immigré. Billancourt embauche majoritairement des maghrébins: 865 embauches pour 1965 pour passer à 4519 en 1969. Une trentaine de nationalités cohabite au sein de la structure: Russe, Espagnol, Yougoslave... Un mélange ethnique qui permet une solidarité entre employé d'une même structure et connaissant des conditions de travail identiques. Des liens d'amitié entre les Hommes, entre les membres d'une famille se créent. Phénomène assez commun chez Renault où l'on travaille de père en fils, avec un métier sûr et d'avenir, jusqu'en 1970. Une notion de famille souvent évoquée pour parler des conditions de travail dans l'entreprise.

*« Plus quotidiennement, c'est un lieu de convivialité, "un lieu chargé d'amitié, de fraternité", un lieu "où tous les gens se croisent, où on se donne rendez-vous avec les copains, un endroit où on se dit bonjour dans toutes les langues"¹⁰⁸ »*¹⁰⁹.

« Le mythe de la « grande famille » Renault est une expression qui vient naturellement sur les lèvres de plusieurs enquêtés, quel que soit leur poste dans l'entreprise. R., qui fait partie de l'encadrement, emploie ces mots, que l'on retrouve dans le discours de plusieurs O.S.. "Pour la direction, dit M.A., c'étaient des travailleurs qui venaient

¹⁰⁵ G. Luneau, *L'Ouvrière*, p. 169-170

¹⁰⁶ *Les Hommes de Renault-Billancourt*, p. 125

¹⁰⁷ Daniel Labbé et Frédéric Périn, *Que reste-t'il de Billancourt ?*, Enquête sur la culture d'entreprise, p. 20

¹⁰⁸ Interview de A., décembre 2002, *Les Hommes de Renault-Billancourt*, p. 117

¹⁰⁹ Jacqueline Costa-Lascoux, *Les Hommes de Renault-Billancourt*, p. 117

participer à la production, pour "sortir des voitures", mais pour les gens étaient ici, c'était une famille..., une deuxième famille" Sentiment aisément explicable par les années passées sur un même lieu de travail- qui est aussi une île. »¹¹⁰

Une image de fraternité, d'entraide souvent peu évoquée pour traiter du travail à la chaîne.

3.2 L'Histoire à Boulogne Billancourt

L'image de la lutte ouvrière de chez Renault est relative aux grèves de printemps 1936 auparavant symbole de l'usine Citroën, quai Javel. Louis Renault a une perception particulière des loisirs des ouvriers.

« Il voit volontiers ses ouvriers s'oxygénant sur des stades grâce à des associations sportives, vivant dans des cités-jardins ouvertes sur la verdure, s'occupant à cultiver des jardins-ouvriers. Un éloignement de la vie urbaine, en somme, qui entrevoit un retour partiel vers la terre, une vie et une alimentation plus saine, un retour aussi de la femme au foyer. »¹¹¹

Cependant, Louis Renault reste un patron très exigeant, « *règlement intérieur très sévère, licenciements immédiats, méthodes souvent policière, l'autorité de Louis Renault et de sa hiérarchie est absolue.* »¹¹². Contre une baisse des tarifs, les ouvriers professionnels ont décidés de ne pas travailler tous les 1er mai. Les contremaîtres ont masqué ces absences en cueillette de muguet et la direction n'a mis aucune sanction.



Usine Renault occupé lors de la grève de 1936
Source SHGR

Le 1 mai 1936, une grève massive oblige Louis Renault a fermé son entreprise. Le 28 mai, les ouvriers occupent l'usine, rejoignant ainsi une vague nationale de protestation qui touche la France. Le communiste, Alfred Costes, ajusteur de chez Renault, militant réputé devient secrétaire général du syndicat des métaux CGT. Louis Renault, face à cette situation part et confie la direction à son neveu François Lehideux.

Il trouve un compromis avec les ouvriers mécontents, mais cet accord est trouble. Les travailleurs s'en rendent compte, les dirigeants de la CGT relancent la grève et l'occupation des usines débute le 4 juin. Ainsi pendant plus de huit jours les ouvriers possèdent l'usine. Le 12 juin est signée une convention collective de la métallurgie parisienne, et cinq jours plus

¹¹⁰ Interview de A., décembre 2002, Les Hommes de Renault-Billancourt, p. 117

¹¹¹ Différentes notes de Louis Renault, Archives de la Section d'Histoire des Usines Renault, cartons 12, 13 et 14

¹¹² Jean-Louis Loubet, *Renault, Histoire d'une entreprise*, Boulogne-Billancourt, p. 45

tard sont signés les accords Matignon¹¹³. Louis Renault ne veut pas laisser le pouvoir aux ouvriers et pense mettre en place un patronat à l'image de la C.G.P.F.. Simone Weil¹¹⁴ a écrit que les patrons cherchent eux aussi à « *avoir leur bataille de la Marne.* ».

Pour les responsables syndicaux, cette participation de 20 000 ouvriers dont 10 000 syndiqués montre la responsabilité des ouvriers. Après le 28 mai, les ouvriers constituent des piquets de grèves, ils se relayaient pour veiller au va et vient dans l'usine. Des élus délégués assurent l'administration des ateliers, laissant les agents de maîtrise circuler librement. Les dirigeants de la grève accompagnés d'un des directeurs de la S.A.U.R., vérifient que le matériel reste en bon état. Des cortèges de gréviste se forment montrant des pendus qui seront brûlés ou lancés dans la Seine à l'effigie de Louis Renault, de dirigeants patronaux ou bien politiques.

Des chars sortent de l'île pour défiler dans les rues de Boulogne-Billancourt accompagnés d'ouvriers qui protestent portant des guirlandes de lierres, des banderoles et des calicots avec notés dessus « *Prolétaires de tous pays unissez-vous.* » ou « *Vive la CGT* ». Les gens défilent selon leur statut social, leurs ateliers, par affiliation politique ou syndicale. Ces « militants de l'ombre » deviennent des délégués de grévistes, les responsables de piquets. On voit émerger différents partis politiques tels le PCF, le parti socialiste, les syndicats tel que la CGT...

Pour conquérir de nouveaux adhérents le PCF distribue son journal *L'Humanité*, surnommé "L'Huma". Ce parti désire devenir le symbole de la classe ouvrière, ayant pour symbole la faucille et le marteau. Des symboles qui apparaissent de plus en plus sur les vestes des responsables des piquets de grève. Le PCF revendique 37 000 adhérents. La CGT, obtient 92% des voix lors des élections chez Renault, et passent de 700 à 2 000 cartes. 1936 permet à l'usine d'avoir des conventions collectives pour deux catégories d'ouvriers. D'un côté le professionnel, ouvrier « *possédant un métier dont l'apprentissage peut être sanctionné par un certificat d'aptitude professionnel et ayant satisfait à l'essai professionnel d'usage* »¹¹⁵. Et d'autre part, le spécialiste, « *ouvrier exécutant sur des machines-outils, au four, etc...., des opérations ne nécessitant pas la connaissance d'un métier* »¹¹⁶.

Au lendemain des grèves, l'autorité est discutée, l'assiduité et le travail se relâchent mais le statut des délégués se précise.

¹¹³ Conclue le 7 juin 1936, ils permettent aux travailleurs une augmentation des salaires, la semaine des 40h, deux semaines de congés payés, la généralisation des conventions collectives et l'élection de délégués du personnel

¹¹⁴ Simone Weil (1909-1943), philosophe et écrivain, fut ouvrière chez Renault de 1934 à 1935

¹¹⁵ Convention collective de 1936, citée par Gilbert Hatry, « *Les journées de mai-juin 1936...* »

¹¹⁶ Ibid

En 1938, on constate un effort dans la production suite aux problèmes que rencontre la S.A.U.R.. Louis Renault s'interroge sur la construction d'une petite voiture comme son concurrent Citroën.

« La petite voiture... est la voiture d'approche dont tout le monde rêve... mais son développement est très faible et son doit être... pour ainsi dire sans bénéfice... En fait il n'y a qu'une voiture qui se vende : c'est la voiture de 1000 kg... C'est la voiture qui est suffisamment résistante et suffisamment spacieuse pour emmener quatre personnes normalement. C'est elle qui fait le fond de toutes les ventes, celle qui peut se revendre parce que au fond elle est normale. Elle répond aux dimensions et aux conditions humaines.»¹¹⁷

Serait-il une preuve d'hostilité aux voitures populaires ?

« Non, je n'y suis pas hostile... J'ai même proposé que les trois grands constructeurs français désignent chacun, un ou deux ingénieurs, auxquels seraient adjoints quelques ingénieurs libres, et qu'à eux tous ils étudient une nouvelle voiture populaire... Ensuite, chacun des constructeurs pourrait reprendre une tranche de la fabrication après s'être mis d'accord sur son type et son prix... Mais cette suggestion n'a pas rencontré beaucoup d'échos.»¹¹⁸

Ces gênes permettent à l'entreprise d'envisager des licenciements répondant aux embauches de l'hiver 1936. Des embauches considérées comme peu qualifiées et surtout sensibles à la propagande extérieure. Le 24 novembre 1938, une grève s'organise contre le décret-loi pour les 48h du gouvernement Daladier. Décret permettant aux entreprises de pouvoir porter la durée de travail hebdomadaire à 48h selon les besoins, contre les quarante heures accordés en 1936. Ce fut une occasion pour François Lehideux de licencier du personnel. Lock-out, des centaines d'arrestations, 1868 ouvriers licenciés dont 843 militants syndicaux et 78 des 82 délégués. Thibaud, Costes et Franchon, des leaders syndicalistes de 1936 sont condamnés à deux mois de prison ferme.

« [...] le gouvernement étant décidé à ne plus tolérer ce genre "d'entrave à la liberté du travail", les grévistes mettent l'usine en état de défense. Des camions bloquent les entrées, des barricades sont dressées aux points névralgiques et les différents souterrains obstrués. A la demande de la Direction les forces de police interviennent pour faire évacuer les lieux. 150 agents de police et deux pelotons de gardes mobiles partent à l'assaut. De véritables batailles s'engagent qui ne prendront fin que tard dans la nuit. [...] Près de 2 000 licenciements seront opérés les jours suivants. Ces événements marqueront durablement l'entreprise ; ils seront notamment souvent invoqués en 1945 lors de "l'épuration."»¹¹⁹

En juin 1940, de nouvelles protestations émanent des usines car trop de travail et pas assez d'employés.

¹¹⁷ Note de Louis Renault, pour une lettre à Jacques Level, 16 juin 1938

¹¹⁸ Ibid

¹¹⁹ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 105

Pendant la guerre, l'usine est sous tutelle allemande. Les conditions de travail deviennent précaires, du personnel part, de nombreux ouvriers sont déclassés suite à la réembauche et aux mutations. En 1942, l'hiver est tellement rude que l'entreprise doit fermer ces portes. Le directeur du chronométrage a remarqué une augmentation de 40% dans les temps de production contrairement à 1939. En 1943, les conditions sont toujours aussi précaires, sous-alimentation, les bombardements, prélèvement de main d'œuvres et surtout la pénurie de matières et d'outillages. A la libération, Louis Renault est arrêté, une nouvelle politique est appliquée.

Le 27 mai 1968, sur l'esplanade de l'île Seguin, des milliers de grévistes sont rassemblés. Ils écoutent Aimé Halbeher, secrétaire général de la CGT-Renault et Georges Ségué, président de la confédération. Ce dernier prend la parole pour restituer les décisions prises lors des négociations de Grenelle. Il relate les refus des délégués patronaux. Il clame à la foule : « *Les patrons nous ont demandé si nous allions lancer l'ordre de reprise du travail* ». Le public hue et il rajoute : « *Nous leur avons répondu : Comme nous n'avons jamais lancé à l'échelle confédérale le mot de grève, il ne saurait être question que l'on se substitue aux travailleurs pour lancer un ordre de reprise du travail.* ». Le public acclame alors les paroles et la poursuite de la grève est votée peu de temps après. Pendant trois jours, les grèves donnent le ton à la France. Le 25 mai s'ouvrent les "pourparlers de Grenelle" au ministère du Travail en présence de ministres, des dirigeants syndicaux, patronaux et d'ouvriers. Mais ces pourparlers n'ont abouti à rien de concret. Le 30 mai, Charles de Gaulle fait un discours s'adressant à la république française pour calmer les ouvriers qui protestent. Ce ne sera que le 9 juin que les négociations débiteront à la Régie et les grévistes reprendront le travail le 18 juin, après un mois de grèves. L'usine est la plus importante du pays ce qui fait que pendant le mouvement de mai-juin 1968, elle représentait le visage du monde ouvrier. Ces conflits sociaux sont le reflet des désaccords qui existent depuis 32 ans au sein de l'entreprise.

3.3 Changement de politique

Le 10 novembre 1944 à 16h30, Pierre Lefauchaux, administrateur provisoire de la S.A.U.R. parle aux ouvriers sur l'esplanade de l'île Seguin accompagné des dirigeants syndicaux. Il appelle à la reconstruction et à l'enthousiasme de chacun pour travailler. Lors d'une de ces élocutions il annonce :

« Au Travail donc ! Avec intelligence, avec sang-froid, avec cœur surtout, montrons, par notre exemple, à ceux que nous avons à conduire, que nous sommes dignes de notre rôle qui est, en assurant la prospérité de l'entreprise, de défendre leur existence d'abord, d'améliorer leur sort ensuite. Montrons-nous compréhensifs et humains.

*N'oublions pas que nous n'avons pas de charge seulement de matières, de techniques, d'outils et de machines, mais aussi et surtout d'hommes. »*¹²⁰

Pierre Lefauchaux désire rétablir le dialogue avec ses ouvriers, avec des élocutions, la publication d'un bulletin mensuel d'information, la publication de journaux d'entreprises comme « *L'accélérateur* »¹²¹, une politique d'affichage, la mise en place d'un système où toute personne peut faire des suggestions pour l'amélioration de la production ou des conditions de vie... Les travailleurs sont représentés au sein du comité d'entreprise¹²² et du conseil d'administration. Un décret du 7 mars 1945 permet la création du Comité Centrale d'Entreprise¹²³ qui a pour fonction d'étudier les propositions du personnel et d'informer ce dernier sur l'évolution de l'entreprise... Cette dernière gère également les œuvres sociales : les cantines, les distributions alimentaires, les aides au logement, les loisirs¹²⁴... Il a pour mission de « *réaliser les œuvres sociales dont nous rêvons tous : pouponnières, maison des mères, sanatorium, camps de vacances et terrains de sports pour les jeunes.* »¹²⁵. En mai 1954, est nommé un directeur du contrôle social, Bernard Vernier-Palliez, qui veille sur les actions du comité d'entreprise et gère avec lui les œuvres sociales. Les délégués syndicaux incitent à travailler plus et règlent aussi les conflits ponctuels surtout liés au nouveau chronométrage suite à la rationalisation du travail. Ils jouent le rôle de pivot dans la transformation industrielle de Billancourt et de l'île Seguin. Fin 1946, les prix augmentent mais le ministère bloque toute évolution salariale, le paiement des heures supplémentaires et les primes de rendements. Ses derniers permettaient de compenser l'inflation pour le monde ouvrier. Ces conditions créent des problèmes aussi bien pour la classe ouvrière que pour « les cols blancs » qui ploient aussi sous la crise du ravitaillement et du logement. De plus, le contexte international, la guerre froide remet en cause la coalition. Les ministres communistes, attachés à la position de la CGT de Billancourt sont révoqués par les socialistes. Ce clivage lié à la guerre affecte toute la France. La grève de chez Renault va creuser un fossé dans le monde du travail car on constate une séparation des cégétistes des autres acteurs de la vie sociale. Au printemps au 1947, la grève surprend aussi bien la direction que les syndicats. Le 25 avril, les ouvriers arrêtent le travail et occupent l'usine pour revendiquer une

¹²⁰ Pierre Lefauchaux, 6 novembre 1952, Jean-Louis Loubet, *Renault, Histoire d'une entreprise*, p. 63

¹²¹ Gilbert Hatry, Les journaux d'entreprise, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 31, Annexe XVIII, pp. 170-175

¹²² Jean-Marc Bastiere, Le Comité Central d'Entreprise, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 32, Annexe XIX ; pp. 176-183

¹²³ Gilbert Hatry, La première réunion du comité d'entreprise de la Régie Nationale des Usines Renault, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 33, Annexe XX, pp. 184-191

¹²⁴ Gilbert Hatry, Œuvres sociales et associations, 1900-1919, *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, Document 34, Annexe XXI, pp. 192-193

¹²⁵ Pierre Lefauchaux, allocution au personnel de la régie Renault, 5 octobre 1945

augmentation salariale. La grève n'est pas menée par la CGT mais par le Syndicat Démocratique. Cependant, cette dernière veut s'approprier ce mouvement pour éviter de perdre des électeurs ou des sympathisants et décide de la prolonger jusqu'au 30 avril. La grève s'étend, des manifestations se font sur la place Nationale. Le conflit prend de l'importance, il implique les syndicats, la direction de la Régie, les ministres du Travail, Ambroise Croizat (PCF) puis à son successeur Daniel Mayer (S.F.I.O.). Elles sont une opportunité pour le président du conseil, Ramadier de chasser les communistes du gouvernement. Il est convenu maintenant que « *lorsque Renault éternue, c'est toute la France qui s'enrhume.* »¹²⁶. Lefauchaux reste très amer de ces mouvements, surtout par les vols perpétrés : 6 000 litres d'essence et 100 tonnes de charbon, des pneus et pièces détachées. Il promet d'être plus ferme et licencier ceux qu'il juge irresponsable. Le 8 mai sont signés des accords pour une augmentation de la prime de production ainsi qu'une indemnisation partielle des jours de grève. Une revalorisation salariale demandée face à l'augmentation des prix.

3.4 L'usine politique

Les enjeux politiques de la France s'affichent aussi dans la « ville usine » que représentent l'île Seguin et le Trapèze. Dès la guerre civile d'Espagne, des militants de Renault se sont engagés dans les Brigades Internationales¹²⁷. En 1950, une importante campagne en faveur de l'appel de Stockholm¹²⁸ touche le monde et aussi l'usine Renault. En février 1952, la place Nationale est déparée et des ouvriers créent des barricades suite aux 250 licenciements dont nombreux syndicalistes.

Le 11 février 1955, les ouvriers et le personnel rendent hommage sur l'esplanade de l'île Seguin à Pierre Lefauchaux, mort accidentellement dans un accident de voiture. Alphonse Grillot, directeur-général adjoint de Renault lui rend hommage en ces quelques mots : « *il voulait faire de cette entreprise nationale, dans tous les domaines, une entreprise pilote. Une entreprise où serait faite la démonstration que le succès technique, commercial, financier, pouvait aller de pair avec la réussite sur le plan sociale, une entreprise véritablement humaine...* »¹²⁹. La même année on constate la transformation de la direction du personnel en la direction des relations sociales. Ce changement a permis dès 1945, des aides aux logements, la distribution de bleus de travail ou de produits alimentaires. Le 27 mars 1955, Pierre Dreyfus est nommé président de la régie Renault. Ce dernier au terme de son contrat

¹²⁶ Pierre Lefauchaux, cité par Edouard Seidler, *Le Roman de Renault*, p. 70

¹²⁷ On a appelé Brigades internationales les détachements de volontaires venus de plus de 50 pays différents qui luttèrent aux côtés des Républicains lors de la guerre civile espagnole

¹²⁸ Lancé en mars 1950 pour l'interdiction de l'arme atomique, il recueilli 273 millions de signatures

¹²⁹ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 100

annonce : « *S'il est un résultat dont je suis fier, c'est d'avoir contribué à placer la Régie Renault à l'avant-garde de la condition ouvrière française* »¹³⁰. Il a été l'artisan du rétablissement de la politique sociale au sein de Renault. Tout d'abord, la nomination de Roger Cless, directeur du personnel, pour permettre d'être en contact avec les syndicats. Une politique contractuelle se met en place dès 1955 avec la signature le 16 septembre, du premier accord d'entreprise entre la direction et les syndicats. Ainsi la Régie s'engage d'une part à une augmentation salariale sur deux ans, et d'autre part la troisième semaine de congés payés. En contre partie, les syndicats doivent accepter de réglementer leur droit de grève. Des accords renouvelés tous les ans, en concertation avec chaque parti. L'entreprise veut réduire les précarités, et fait partie des premières entreprises à généraliser le paiement des jours fériés (1955), à créer un fond de régularisation des ressources en cas de baisse des activités (1958) et à entamer la mensualisation progressive des salaires (1959). Cependant derrière ces compromis uniquement financier se cachent des conditions de vie pénibles. Pas question de « *s'intéresser à l'amélioration du mode de vie du personnel, à l'étalement des heures de travail, au mi-temps pour le personnel féminin ou à la journée continue* »¹³⁰. Les augmentations salariales, les indemnités et surtout les primes permettent aux ouvriers d'accepter toutes sortes de conditions de travail : « *La prime je ne veux pas qu'on me l'enlève. Je préfère recevoir de l'huile et avoir la prime* »¹³¹ explique un ouvrier. Les ouvriers étrangers ont besoin d'argent pour l'envoyer à leur famille, et adhèrent à cette nouvelle politique que les syndicats soutiennent. Des syndicats tel la CGT revendiquent les primes comme une évolution sociale, une victoire syndicale. Ni la C.F.D.T., ni F.O. n'arrive à faire contre poids. La CGT est représentée partout et principalement dans les comités d'entreprises qui sont des endroits clés. Une présence si forte que George Besse dira lorsqu'il dirige la Régie : « *la direction de Renault vendait les voitures que fabriquait la C.G.T.* »¹³². A la fin des années 60, des ouvriers viennent protester de leurs conditions de travail et de leurs conditions d'O.S. Ces Ouvriers Spécialisés, qui en 1925 est de 52% passent en 1955 à 68% des effectifs. Ils étaient rapidement formés et cantonnés à un travail répétitif. Syndicats et direction se concertent pour instituer de nouvelles primes, de meilleures conditions de retraite et une réduction du temps de travail. « *Faute de pouvoir modifier fondamentalement la condition ouvrière, notre devoir est d'en abrégier la durée.* »¹³³ reconnaît Pierre Dreyfus. Le marché

¹³⁰ Pierre Dreyfus, *Une nationalisation réussie...*, Renault, p. 47

¹³⁰ « Pour un groupe Renault », rapport de Maurice Bosquet à Pierre Dreyfus, 4 février 1963. Archives de Maurice Bosquet

¹³¹ «Ouvrier chez Renault », entretien avec Daniel Mothé, *L'Histoire* n°195, janvier 1996

¹³² Rapporté par André Compain-Méfray, entretiens de Jean-Louis Loubet avec l'auteur

¹³³ Pierre Dreyfus, CCE, juin 1974

toujours porteur incite la Régie à engager, de préférence des hommes car les femmes n'ont pas le droit de travailler après 22h selon la législation du travail. En 1976, avec l'arrivée à sa direction de Bernard Vernier-Palliez, les règles établies vont se transformer. Il annonce aux représentants syndicaux : « *les salaires de Renault sont supérieurs de 15 à 18 % par rapport à Peugeot, à quoi s'ajoutent encore les charges sociales plus élevées notamment du fait des avantages extra-législatifs* »¹³⁴. Cependant, il veut toujours mettre en place une politique sociale tout en stoppant l'indexation des salaires sur les prix. L'entreprise doit gagner de l'argent, alors il faut produire plus. Le mécontentement des ouvriers se fait ressentir, absentéisme, désintérêt pour le travail, ventes des titres R.N.U.R¹³⁵.... L'opposition se radicalise, la lutte reprend plus violemment et plus sectorisée. En 1978, la grève s'enlise, quatre semaines de luttes, 25 000 voitures non produites. Pour mettre fin au conflit, la direction fait appel à la force de l'ordre, soutenu par le gouvernement Barre. Vernier-Palliez demandera l'autorisation du ministre du Travail pour licencier le patron de la C.G.T-Billancourt, Michel Certano, initiateur de sa séquestration. La lutte entre ouvriers et direction se poursuit pour le maintien du site de ses emplois.

3.5 Questions ouvrières

Au lendemain de la manifestation du 17 octobre 1961, il manque cent ouvriers algériens à l'appel, seuls deux cents ouvriers français protestent sur la place Nationale. Une manifestation causée par le décret de Maurice Papon, préfet de police de Paris qui a ordonné un couvre feu pour les algériens de 20h30 à 5h30. Le FLN de France appelle les Français musulmans d'Algérie à manifester. La manifestation est sévèrement réprimée, avec de nombreux morts. Le chiffre des disparus est encore discuté de nos jours, sachant que de nombreux corps furent jetés à l'eau. L'île reste un témoin de cet événement car beaucoup de ces corps emportés par le courant flottaient sur la Seine. Le 25 février 1972, autre phénomène marquant, Pierre Overnay, militant maoïste est abattu par un vigile de chez Renault. Des leaders viennent s'exprimer à l'île Seguin comme Jacques Duclos, Georges Marchais, François Mitterrand lors des élections nationales.

De nombreux ouvriers algériens travaillent chez Renault, et sont souvent syndiqués. En 1956, les Algériens sont isolés dans leurs ateliers. Ils ne trouvent pas de soutien pour la guerre sans

¹³⁴ Bernard Vernier-Palliez, Conseil d'administration, 24 janvier 1978

¹³⁵ « C'est en 1969 que le gouvernement Pompidou décide d'intéresser les personnels à leurs entreprises. Pierre Dreyfus y est très défavorable, jugeant la mesure inappropriée à la Régie et inopportune. Une partie du capital de Renault est donc distribué au personnel, celui-ci recevant en fin d'exercice, les dividendes comme tout actionnaire. Le personnel ne peut toutefois revendre sa participation Renault qu'à la Régie elle-même. A partir de 1975, l'afflux des titres à reprendre est tel que la direction demande une aide financière aux pouvoirs publics. » Jean-Louis Loubet, 2000, p. 277

nom qui se déroule dans leur pays, même pendant la semaine où ils firent grève du 28 janvier au 3 février 1957. Mais le putsch d'Alger¹³⁶ du 21 avril 1961 mobilise des milliers de salariés pour la paix en Algérie.

Le progrès de l'organisation du travail est ponctué de grèves, débrayages ciblés par ateliers par rapport aux conditions de travail et/ou de la rémunération. Dans les années 50, la CGT fait attention à la rationalisation et à la production. Elle proteste vis-à-vis de l'augmentation de travail, la multiplication des déqualifications des ouvriers ainsi que l'usure des employés et le fait qu'ils n'ont aucune perspective. Les différents syndicats s'unissent pour former une plateforme commune. En février 1950, la grève s'essouffla au bout de quinze jours. Cela s'est conclu par un accord salarial avec la mise en place d'une commission dite de « suivi du coût de la vie ». En 1955, Pierre Dreyfus avec l'appui de Roger Cless (futur directeur du personnel de Renault) et des partenaires sociaux, s'engagent pour l'entreprise à accorder trois semaines de congés payés, les paiements des jours fériés, une amélioration journalière pour la maladie et les accidents, un projet de retraite complémentaire et une garantie de l'augmentation du pouvoir d'achat. En contrepartie, les syndicats s'engagent à moins de grèves. Les accords sont signés le 16 septembre 1955. La CGT doit affronter cette situation périlleuse car leur stratégie était d'affronter « l'Etat patron »¹³⁷, elle est obligée de signer malgré les causes restrictives concernant les grèves, mais les militants semblent satisfaits. Entre la CGT et la direction, les enjeux sociaux se déplacent. L'entreprise s'engage dans l'amélioration des conditions salariales, à créer des fonds de régularisation des ressources, une amorce pour une rémunération mensuelle des ouvriers, une indexation des salaires, une augmentation du pouvoir d'achat et une quatrième semaine de congés payés. Une amorce qui annonce une longue série de conquêtes ouvrières dont Billancourt en devient le symbole.

Les grèves de 1968 sont semblables à celle de 1936 dans le mouvement national. Le 16 mai 1968, des jeunes professionnels du Trapèze débraient puis tous les ateliers suivent le mouvement et l'usine s'arrête. Quelques directeurs s'échappent par le pont Seibert et d'autres à travers la foule, protégés par la CGT. Beaucoup d'ouvriers rentrent chez eux pour éviter d'être enfermé comme en 1936. La CGT gère la grève, les entrées sont filtrées. Les réunions ont lieu sur l'esplanade de l'île. La direction du magasin se trouve aux Champs-Élysées, dans un lieu devenu le pub Renault. Tous les employés gèrent la rédaction du cahier des

¹³⁶ Le putsch d'Alger du 21 avril 1961, est un coup d'état fait par une partie des militaires de carrière de l'armée française en Algérie conduit par quatre généraux : Edmond Jouhaud, Maurice Challe, André Zeller et Raoul Salan

¹³⁷ Edmond Le Garrec, *37 années*

revendications par atelier, la production des machines et des installations. De nombreux artistes soutiennent leurs actions tels Jean Ferrat, Mouloudji, Georges Moustaki...

Les oreilles sont tendues vers les transistors, sur Europe 1 et radio Luxembourg qui retransmettent les événements à toute la France. En juin, la grève se poursuit et la direction ne veut pas négocier et attend que le mouvement s'essouffle. Le 12 juin, les négociations débutent suite aux affrontements tragiques qui se déroulent à Flins. Le 15 juin, les accords sont établis et le 17, ils sont acceptés par 78% des votants. Le 18 juin, le travail reprend après 33 jours d'occupation. Ils obtiennent un paiement de 50% des jours de grèves, une augmentation des salaires, une baisse du temps de travail (en 1969), une mensualisation de la paie pour les ouvriers âgés de 55 ans, et une indemnisation spécifique pour les personnes voulant prendre leur retraite à 60 ans¹³⁸.

3.6 La crise

Le début des années 80 commence en souriant à un avenir radieux. Les ouvriers reprennent plaisir à travailler. Seul les professionnels et les syndicalistes ont le droit de circuler en vélo entre les ateliers. Les espaces sont compartimentés souvent par communauté voir par nationalité. Ainsi dans le domaine de la peinture, un des lieux les plus pénibles¹³⁹ se trouvent les Marocains. L'habillage des caisses se fait par les Sénégalais et les Espagnols et le ferrage par les Algériens. Une trentaine de nationalités cohabite liée à la mémoire des conflits, de l'appartenance à des syndicats, aux rencontres de la pause café et les échanges sur le petit marché noir. Un petit marché toléré par les dirigeants, ainsi on trouve des piles, des cigarettes, des feuilles de menthe de Mekhnès, un coiffeur, un libraire, des écrivains publics... Beaucoup de fêtes se déroulent pour de nombreux événements tel les mariages, les naissances et aussi ce qui rythme la vie de certaines communautés comme l'Aïd-el-kébir. A chaque fin d'année, un grand banquet avec de la nourriture traditionnelle française et le couscous royal des ouvriers est organisé. Ce repas est le carrefour entre différentes ethnies, religions, nationalités, politiques et syndicats. Renault veut être le meilleur, il applique les dernières technologies de fabrication, de nouvelles stratégies de marketing et des changements sociaux. Les dirigeants veulent être en avance sur les mesures sociales du gouvernement. Elle décide de réduire le temps de travail hebdomadaire à 39 heures sans baisse de salaire, une cinquième semaine de congés payés (ces deux mesures coûtent 380 millions de francs), l'embauche de jeunes et une révision de la classification. 70 000 personnes changent de catégories entre 1982 et 1983.

¹³⁸ L'âge légal de la retraite était de 65 ans. En 1973, chez Renault l'âge de la retraite est de 62 ans pour les hommes et de 61 ans pour les femmes, avec une pension égale à 75% du dernier salaire.

¹³⁹ Les solvants obligent les ouvriers de prendre 20 minutes de pause toutes les 40 minutes

L'évolution technologique permet d'avoir recours à moins de personnel. Ainsi à l'usine de Douai, des robots Acma assemblent les caisses, les soudent et les peignent, il ne faut plus que vingt et une heures pour monter une R9. Renault n'a jamais construit aussi rapidement. Un progrès important où il devient vital pour une entreprise d'être performante et concurrentielle. De 1981 à 1983, Renault note une perte de 3,5 milliards après une dotation de l'état de 2 milliards. En 1984, 12,5 milliards de perte, c'est un échec. Bernard Hanon, nouveau directeur de Renault, mise sur le développement du marché automobile grâce à une forte inflation et un faible taux d'intérêt. Le rapport Dalle annonce que la situation de l'industrie automobile fait état d'un sureffectif de 54 000 personnes chez Renault et PSA Peugeot Citroën et de 20 000 chez les sous-traitants. Suite à ce rapport, Bernard Hanon annonce un effectif excédentaire de 15 000 personnes et licencie de suite entre 4 000 et 5000 personnes. L'île Seguin devient en danger car elle rencontre des difficultés vis-à-vis de la production, de la qualité et de la contestation syndicale. La qualité de production est notée sur 162 points, l'île obtient 100 contre 125 à Flins ou 135 à Douai. 1985 est une année clé. La régie Renault connaît une des ces pires crises financières et les relations avec la CGT sont assez mauvaises. La direction ordonne aux délégués syndicaux d'assurer leur « temps de franchise »¹⁴⁰. La CGT essaie de se battre comme pendant ses quarante années de lutte contre ces licenciements non négociables dont nombreux représentants du personnel. Les élus perdent leurs privilèges devenant de simples ouvriers. Le 9 octobre, le Trapèze et l'île Seguin s'arrêtent et c'est le début d'une longue grève. La CGT se rend compte que pour se sortir de la crise financière Renault va devoir vendre. Alors elle décide de casser le piquet de grève en incitant les ouvriers à émarger sur un document annoté « Je veux travailler ». Toutefois la CGT continue son combat pour que tout le monde puisse garder son emploi et sa dignité. Néanmoins de nombreux coups de force, des heurts se déroulent qui montrent le mécontentement général.

Le 1 août 1986, « *des cadres sont promenés sur le pont qui relie Seguin à Billancourt, avec les lettres SS peintes sur le dos de leur veste, et sous la menace d'être jetés à l'eau* »¹⁴¹ racontera l'ancien président de la RNUR. « *Rien de plus qu'un acte symbolique des licenciés mis à la porte de l'usine.* »¹⁴² répond la CGT. Georges Besse ordonne le licenciement des dix leaders syndicaux considérés comme responsable de cette situation. Ils vont être nommé les « Dix de Billancourt » vont poursuivre leur entreprise jusqu'en 1992 au tribunal. L'histoire s'achève devant la cours de cassation qui maintient les licenciements.

¹⁴⁰ Accord avec Renault, 30 heures supplémentaires pour les délégués du personnel et leur suppléants

¹⁴¹ Raymond Levy, Le cas Renault, note de la Fondation Saint-Simon, numéro 68, décembre 1994, p. 8

¹⁴² Cité par Jean-Louis Loubet ; *Renault, Histoire d'une entreprise*, p. 319

(D'autres personnes licenciées ont porté plaintes contre Renault pour licenciements abusifs.¹⁴³
144)

Le 22 janvier 1984, Bernard Hanon laisse place à George Besse qui veut bien reprendre la structure à condition que l'on le laisse agir à sa guise. Des débats ont lieu entre les ouvriers de Renault afin de réfléchir pour sauver leurs emplois. Ils trouvent une idée, créer une voiture pas cher avec une mécanique simple pour relancer la consommation. La CGT propose le modèle aux responsables de chez Renault qui refuse. George Besse déclare : « *La direction dirige. Les syndicats revendiquent* »¹⁴⁵. La voiture qui sera choisie sera un utilitaire nommé « L'express », il a l'avantage d'être plus simple à construire qu'une voiture, il a besoin de moins de pièces et moins de production qu'une super 5.

¹⁴³ Lucy Bateman, « Africains noirs et Algériens », éternels subalternes de Renault, *L'Humanité*, Document 35, Annexe XXII, pp. 195-196

¹⁴⁴ Lucy Bateman, Les six de Renault déboutés, *L'Humanité*, Document 36, Annexe XXIII, p. 197

¹⁴⁵ Note de George Besse, citée in Jean-Louis Joubet, *Renault, Histoire d'une entreprise*, p. 276

II Du départ de Renault à l'île des deux cultures

Renault a marqué Boulogne Billancourt, et désire conserver une parcelle de mémoire. Les réflexions autour de l'aménagement, de la conservation perdurent. L'avenir de l'île est partagé entre un désir d'être toujours une vitrine de la France, un pays novateur et en avance sur les technologies. Mais aussi un pays culturel valorisant et reconnaissant l'art au sens large. Depuis 1989, le choix des projets et des structures n'est toujours pas clôturé, laissant un espoir au passé et une recherche plus approfondie pour l'avenir. La certitude reste que ce lieu deviendra une île « des deux cultures », scientifique et artistique. Toutefois la conservation de l'histoire de ce lieu mythique reste toujours en interrogation.

1. Une reconversion de Renault sur l'île Seguin ?

Malgré les difficultés économiques rencontrées par Renault, l'entreprise veut tenter de se reconvertir. Une partie de son histoire s'est produite sur l'île Seguin et sur Boulogne. L'entreprise souhaite conserver une partie de son patrimoine.

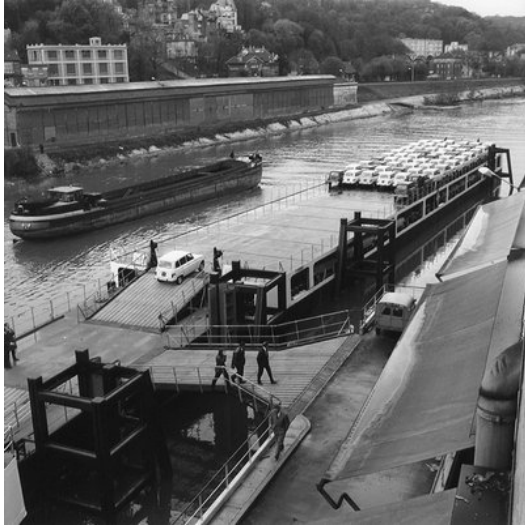
1.1 Des conflits au sein de l'usine

Pierre Dreyfus, directeur de la S.A.U.R., annonce lors d'une conférence de presse, le 2 octobre 1974 que « *le poids relatif de Billancourt dans l'ensemble de Renault va continuer à décliner dans les années à venir.* »¹⁴⁶. Les usines Renault se développent partout en France, ce qui fait diminuer l'importance de Billancourt. Au début des années 1960, l'entreprise gèle l'extension de l'île. Depuis 1950, l'île se distingue en deux entités distinctes, l'île et le Trapèze. La dernière devenue UCMB et l'autre nommée UFMB, le 1 avril 1960. « *Le 1 juin 1974, ces deux usines furent placées sous l'autorité de la Direction des usines de Billancourt (DUB) qui fut elle-même incluse, le 1 janvier 1980, dans une nouvelle entité le "Centre industriel de Billancourt" (CIB).* »¹⁴⁷. De nouvelles réglementations sur les usines en zone urbaine dues à des évolutions législatives, les obligent à moderniser leur industrie.

Les ingénieurs de l'île sont partagés sur son avenir, d'un côté les ingénieurs des méthodes qui sont contre la modernisation car le site reste figé, insulaire et les coûts des modifications reviendraient chères. Et d'un autre côté, la direction des travaux neufs et entretiens qui sont pour l'amélioration de l'île.

¹⁴⁶ Pierre Dreyfus, « Conférence de presse de M. Dreyfus, 2 octobre 1974 » *Renault Inter*, numéro 185, 4 octobre 1974

¹⁴⁷ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 104



Transport de la R4
Renault Communication

Il faut prendre en compte la construction de la R4 car ni Flins et ni Sandouville ne peut accueillir cette construction. Pour l'instant, Renault n'a pas les moyens de construire une nouvelle usine. De 1975 à 1981, Bernard Vernier-Palliez entame un reconditionnement de Billancourt où le Trapèze et l'île sont réunis. Les conditions sociales deviennent difficiles, la bataille devient aussi bien financière, industrielle et syndicale.

Sur Billancourt, l'entreprise ne reconstruit pas sur ces vieux ateliers car les contraintes environnementales sont strictes et avec un coût excessif. L'île est en crise avec un absentéisme accru, un désintérêt pour le travail, des ateliers occupés. Les négociations sont bloquées, le président se trouve séquestré ce qui entraîne des licenciements de syndicalistes. L'été 1980, le déménagement de l'atelier U5, « *l'endroit mythique de la Reconstruction* »¹⁴⁸, symbolise l'esprit qui règne au sein de l'entreprise Renault. De nombreux ouvriers veulent par tous les moyens, empêcher le matériel de partir: soudages des portes des usines, halls murés, rails de chemin de fer déboulonnés... La direction fait appel à la force de l'ordre, et les machines peuvent alors partir pour l'étranger. En 1981, lors des campagnes électorales François Mitterrand promet « Billancourt vivra », slogan de la CGT sur sa radio 95 MHz. Les élus promettent une mise en place d'un programme économique et social en prenant en considération une relance de la croissance par la consommation populaire. Jacques Botter, Jean-François Caré et Roger Silvain, les représentants de la CGT annoncent au conseil d'administration :

*« Nous allons redoubler d'effort pour donner à la régie nationale... le dynamisme qui doit être le sien... Nous nous considérons comme des dirigeants à part entière de l'entreprise, avec tous les droits et devoirs que cela comporte... La C.G.T. apportera toute son expérience pour que la Régie représente, pour notre pays et l'extérieur, un phare à l'image de la France d'aujourd'hui. »*¹⁴⁹

La nationalisation laisse croire que la régie Renault va devenir la vitrine de la France de demain. En décembre 1981, Pierre Dreyfus devient le ministre de l'industrie et nomme avec son conseil Bernard Hanon.

¹⁴⁸ Jean-Louis Loubet ; *Renault, Histoire d'une entreprise*, p. 278

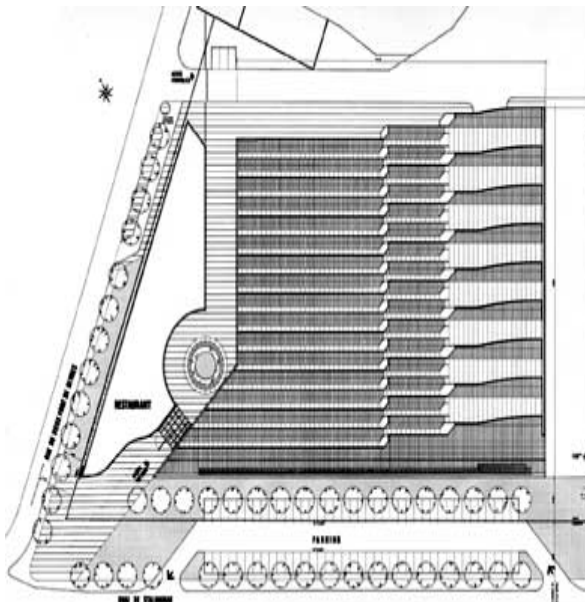
¹⁴⁹ Conseil d'administration, 26 mai 1981

1.2 Billancourt 2000

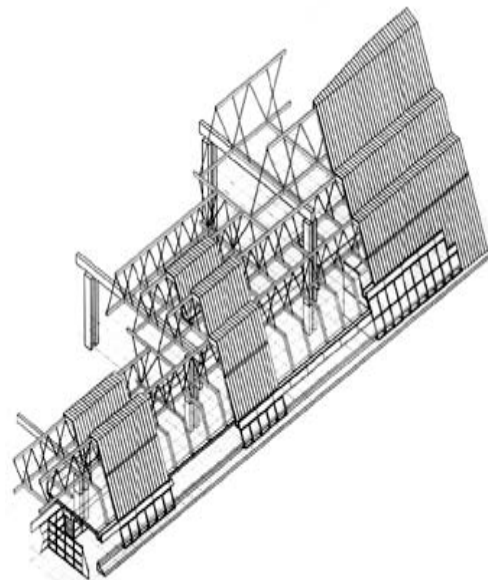


Renault Boulogne Billancourt, Maquette
www.claude-vasconi.fr

L'espoir apparaît sous le nom de « Renault 2000 ». En 1980, Bernard Hanon, alors président du groupe Renault demande à Claude Vasconi¹⁵⁰, de rénover le Trapèze, composé de 32 ha. En 1982, le projet sera présenté sous forme d'une maquette avec pour nom : « Billancourt 2000 ».



Renault Boulogne-Billancourt - 57 Métal - Plan masse
www.claude-vasconi.fr



Renault Boulogne-Billancourt – Axonométrie
www.claude-vasconi.fr

¹⁵⁰ Maître d'œuvres du Forum des Halles ou de la ville de Clercy-Pontoise



Renault Boulogne-Billancourt, Atelier
www.claude-vasconi.fr



Renault Boulogne-Billancourt, Vue aérienne ouest
www.claude-vasconi.fr

L'architecte veut conserver uniquement les bâtiments les plus chargés d'Histoire. Selon Roger Vacher, ancien directeur des usines Renault : « *L'objectif, c'était de raser progressivement tous les secteurs vétustes et puis de reconstruire un ensemble homogène qui permettrait aux gens de travailler dans de bonnes conditions.* »¹⁵¹. Sur Billancourt, il ne reste que le bâtiment X¹⁵², le bâtiment d'artillerie et la centrale thermique. Le programme de reconstruction s'étend sur huit ans.

L'architecture sera composée de formes géométriques pures, elle alliera verre et acier. Ce projet montre que Renault entre dans les petits groupes de firmes soucieuses de leur image comme IBM. L'image d'une structure doit être moderne afin de montrer que les produits sont à l'image de l'entreprise : innovant, esthétique, qui inspire la confiance, le respect... En 1981, Renault devient la première marque de voiture européenne, elle gagne le rallye de Monte-Carlo et la 9 reçoit en France et aux Etats-Unis le titre de « voiture de l'année ».

« 57 Métal » préfigure sur « Billancourt 2000 ». L'îlot L doit abriter dès 1984, les ateliers de moule de fonderie. « 57 Métal » se décrit comme une structure de mur-rideau ondulant sur une cour intérieure, de sheds surélevés pour amplifier la lumière et une toiture à longs pans abrupts. Pierre Vasconi donne comme description :

« A l'intérieur, les travées sont, constituées de poteaux et de poutres en béton de 18 mètres de portée. Cette puissante ossature sert de support à structure métallique et aux ponts roulants capables de supporter des charges de 30 tonnes. Le "57 Métal" s'est vu décerner la mention spéciale du prix de l'Equerre d'argent et le Grand Prix

¹⁵¹ Gilbert Hatry et Pierre Mercier, *L'île Seguin*, p. 108

¹⁵² Lieu de travail du président jusqu'à Dreyfus, maintenant la direction se trouve dans le quartier du Point du jour

d'Architecture. C'est en outre l'une des rares architectures modernes à qui l'Etat français ait, en cette fin de siècle, dédié un timbre Europa. »¹⁵²

De 1981 à 1984 des pans sont remis à neuf. En 1983, l'île devient un symbole de modernité avec une chaîne de montage refaite ainsi que les carrousels de la mécanique remplacés par des convoyeurs aériens, une ligne de soudure automatique, des robots sur les tôleries, masticage, peinture... Les ingénieurs découvrent que le sol de l'île s'est enfoncé dû aussi bien au temps qu'à la vétusté. Pendant deux ans, ils vont injecter des tonnes de béton à travers les vieilles dalles de ciment pour redonner une assise solide du bâtiment. Le résultat de la rénovation est surprenant, il possède de multiples couleurs, les voies de communication avec un sens de circulation matérialisé au sol. Le renouveau de l'île va aussi se montrer par la création d'un nouveau modèle en 1983 qui va remplacer la R5.

1.3 Renault en crise

Dés 1941, les premières réflexions sont posées sous le régime de Vichy qui s'inquiète de la présence d'usine industrielle « *aussi concentrées en région et tente d'interdire la reconstruction de bâtiments détruits.* »¹⁵³. L'inspecteur général Glasser, directeur des services techniques de la préfecture de la Seine veut détruire Renault. Il propose quatre alternatives à Louis Renault. Il peut installer ces usines sur un même terrain en province, dissocier en deux lieux la fabrication indépendante de celle des véhicules. Soit faire un éclatement général de ces usines ou encore rester sur l'île mais restreindre l'espace qu'il occupe autour de l'île. Louis Renault ne prend pas en considération les remarques que l'on lui fait et répare les destructions avant même les autorisations. En mars 1945, le ministère de la reconstruction et de l'urbanisme veut aussi décentraliser Renault, invoquant la compression des lieux, la pollution, le manque d'espace vert, les transports en commun ... Pierre Lefauchaux annonce que la situation est aussi du à l'Etat qui a donné les autorisations. Pour lui, c'est un échec « *Renault a fait disparaître l'un des plus beaux sites de l'ouest parisien. Nous traînons les erreurs du passé et il est aujourd'hui trop tard puisque Billancourt constitue l'un des grands patrimoines industriels de la France* »¹⁵⁴. En juillet, une évaluation financière est faite du coût d'évacuation de Billancourt. La somme est estimée à 5,5 milliards de francs plus 8 à 10 milliards de francs pour les logements ouvriers. Le coût est trop élevé, une solution est proposée, gelée 22 000 personnes de l'île Seguin et de Billancourt. La régie propose une autre solution : restructurer ces activités. Elle abandonne la production de camions, de trains, de

¹⁵² Claude Vasconi, www.claude-vasconi.fr

¹⁵³ Loubet Jean-Louis, Hatzfeld Nicolas, Michel Alain, *Ile Seguin. Des Renault et des hommes*, Boulogne-Billancourt, p. 165

¹⁵⁴ Conseil d'administration de la RNUR, le 3 juillet 1945

matériel de guerre pour de futures usines qui seront construites en province. Il réoriente à défaut de trouver des villes qui correspondent à leurs attentes. Il redirige la production de camions sur Flins et le matériel agricole au Mans en attendant mieux car il manque des logements pour 80% des ouvriers déplacés. En plus de ces villes, Renault investie le rôle de reconstruteur dans des villes comme Annecy, Choisy-le-Roi ou Orléans.

1.4 Le départ de Renault

En septembre 1972, les baisses des ventes de la Renault 6 incitent l'entreprise à changer de politique. La direction encourage les ouvriers à demander leur mutation sur Flins. En 1980, 312 millions de francs sont réinvestis dans l'usine. Mais arrivant à leur capacité maximum d'endettement Renault doit restructurer. Des propriétés sont cédées à des filiales comme Si Epone ou Sicofram. Plusieurs sites ont été concernés comme Cléon, Douai, Dreux, Flins, Le Mans, Sandouville ou Billancourt. George Besse annonce que Renault va vendre 13 ha de terrains du site du Point-du-Jour à la société d'économie, Mixte 92. La transaction s'élève à environ 1,3 milliards de francs. George Besse attend de savoir si l'Express est rentable car sinon il part faire construire ces voitures en Espagne où le marché est plus favorable, mais il se fait assassiner le 17 novembre 1986. Son successeur, Raymond Levy, reprend la direction sur les traces de son prédécesseur. Ce dernier veut toutefois se désengager des Etats-Unis et vend ainsi AMC. Pierre Chauvel, le nouveau directeur des Fabrications remarque que l'île n'est pas adaptée pour des modifications afin d'effectuer les constructions modernes comme en Chine.

Le 21 novembre 1989, Raymond Levy annonce la fermeture définitive de l'usine sur Billancourt en mi-1992 lors d'une réunion du comité d'entreprise extraordinaire. Le départ de Renault laisse de nombreuses possibilités car le terrain comprend 47 ha répartis avec 11,4 ha sur l'île Seguin, 4,5 ha sur Meudon, 31,1 ha sur le Trapèze, 9,2 ha proche du Trapèze, Sèvres avec 8,8 ha. La fermeture d'un tel site industriel a deux conséquences importantes. D'une part sociale, car la Régie emploie 3 844 ouvriers dont 3 000 travaillent sur l'île Seguin. 1 230 sont reclassés ou mis en préretraites ; 1 209 ont été envoyés vers d'autres usines Renault ; 492 ont pris leur préretraite ; 571 ont trouvé un autre emploi en dehors de chez Renault ; 127 ont été licenciés pour raison économique¹⁵⁵ et 215 se sont fait muter à la direction technique. Et d'autre part pour raison financière, que cela soit pour Renault ou pour la ville de Boulogne Billancourt. La régie apportait 23% à la ville de recette fiscale, rapportant environ 69 millions de francs.

¹⁵⁵ Billancourt toujours, L'Humanité, Document 37, Annexe XXIV, pp. 201-202

L'île Renault, le 27 mars 1992 à 11h20 a produit la dernière voiture, la R5. L'entreprise fermera ses portes le 31 mars 1992 pour des problèmes liés à l'approvisionnement, l'environnement, le coût foncier, la nouvelle donne internationale et la compétitivité. Les équipements et les outillages sont retirés, « *l'équivalence en ferraille de deux tours Eiffel, faisant que l'île n'est plus qu'une coquille vide* »¹⁵⁶. La végétation a repris le dessus, les bâtiments se dégradent. L'île devient un paquebot oublié, rongé par la corrosion. En septembre 1998, commence la destruction du Trapèze.



Vue aérienne de l'île Seguin
© Adeline Bommart



Destruction des bâtiments sur l'île Seguin
© Adeline Bommart



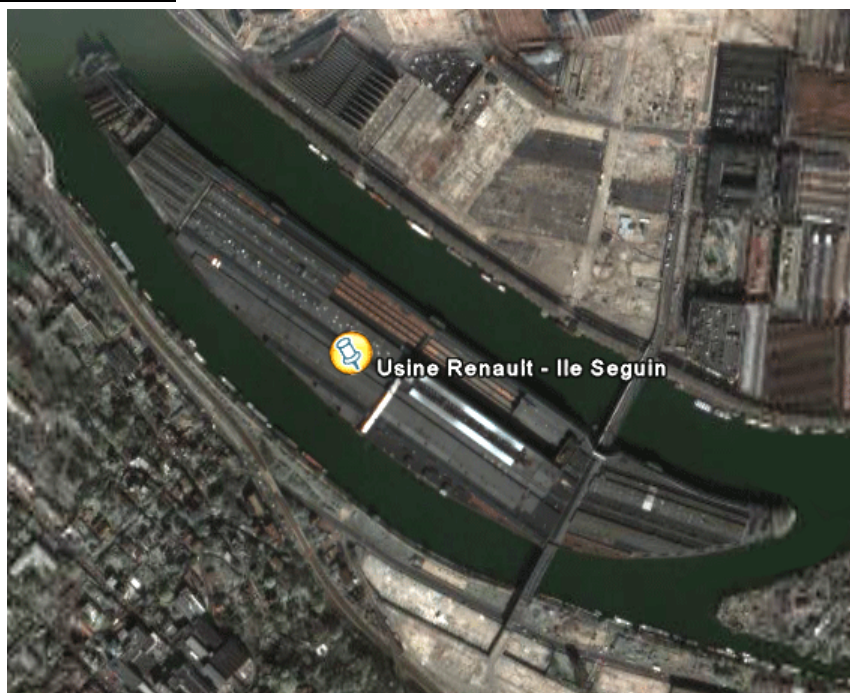
Bâtiments en destruction sur l'île Seguin
tubularok.free.fr/seguin/big/09.10.04.renault.03.jpg



Bâtiments en destruction sur l'île Seguin
tubularok.free.fr/seguin/big/24.04.04.renault.22.jpg

¹⁵⁶ Michel Auroy cité dans *Les Echos*, 21 février 2002

2. Des projets d'avenir



Vue aérienne de l'île Seguin
Google Earth

Un vrai débat se fait autour de l'avenir des terrains Renault. D'une part, il faut réfléchir à l'aménagement possible des 70 ha et d'autre part, le moyen de traiter un élément du patrimoine industriel en France.

2.1 Des réflexions pour un nouvel avenir

Le 6 décembre 1989, le premier ministre Michel Rocard¹⁵⁷ annonce à l'Assemblée Nationale la volonté de l'Etat de « *lancer sur le site de Billancourt une opération d'intérêt nationale (...) en parfaite concertation avec les collectivités* »¹⁵⁸. Le 22 décembre 1989, George Gorse rencontre Michel Rocard pour se mettre d'accord sur l'avenir des usines pour que ce dernier ne soit pas un lieu de spéculation. Il faut prendre en compte qu'il faut construire des logements sociaux sur Boulogne-Billancourt. Ce dernier voudrait avec le syndicaliste Paul Graziani que l'île conserve des traces de son passé et qu'elle reste un symbole des nouvelles technologies. Le débat devient public. Jacques Chirac, ancien premier ministre pense que « *Jack Lang -alors ministre de la culture, de la communication et des Grands Travaux- devrait classer l'île Seguin et les usines Renault comme monuments historiques et indemniser la ville de Boulogne.* »¹⁵⁹. De nombreuses personnes politiques ou architectes proposent de nombreux projets. André Santini, député maire d'Issy-les-

¹⁵⁷ Claude Lecomte, Rocard s'acharne. *L'Humanité*, Document 38, Annexe XXV, p. 205

¹⁵⁸ Michel Rocard, Assemblée Nationale, Journal officiel, 6 décembre 1989

¹⁵⁹ *Le Parisien*, 25 novembre 1989

Moulineaux propose la construction d'une université à vocation européenne. Roland Castro, urbaniste imagine « *un lieu populaire et savant. Il faut faire un beau quartier de logements sociaux avec, pour fédérer tout ça et ne pas rayer d'un trait le passé du lieu, une grande Sorbonne scientifique. Cet endroit est un navire. C'est le plus beau des bateaux. Il ne faut pas en faire des carcasses.* »¹⁶⁰. Dominique Montassut et Bernard Trille imaginent le pont qui relie l'île à Billancourt peint en rouge et réservé qu'aux piétons. Le centre se composerait d'un mail, de hauts bâtiments (15/20 étages), des espaces verts et des zones de baignade entre autre. Claude Parent, architecte, veut lui construire des logements sur les 11,5 ha de l'île. Michel Cantal du Part, voudrait garder l'île en état, la seule au monde de ce genre, en voulant l'ouvrir à Billancourt, Meudon et Issy-les-Moulineaux. De nombreux projets qui vont inspirer ceux qui seront soumis à la ville de Boulogne dans l'avenir.

2.2 Etude de projets

Les réflexions sur l'aménagement continuent mais de façon plus officielle. Michel Rocard, le 29 janvier 1990 confie à « *Jean-Eudes Roullier, - inspecteur des finances, délégué à la recherche et à l'innovation au ministère de l'Équipement-, une étude sur les enjeux de l'aménagement des terrains de Billancourt et de Meudon* »¹⁶¹. Une étude menée en collaboration avec Alexandre Chemetov et l'IAURIF. En octobre 1990, il remet son rapport et propose une conservation du patrimoine, de développer un pôle de recherche, un centre de formation en rapport aux hautes technologies. Par le biais de ces réflexions, il propose la construction d'une « Cité scientifique » avec des universités et des grandes écoles associées. Ils insistent sur la diversité que devrait posséder l'île. Il faudrait faire une place aux métiers de l'audiovisuel et des nouvelles technologies, construire des habitations sur 50 à 75% du terrain Renault pour loger d'un côté les étudiants, les enseignants, les chercheurs mais aussi les gens aux revenus modestes. Mais également de créer une citée européenne et surtout de revaloriser l'environnement.

Raymond Levy, n'est pas très enthousiaste à tous ces projets car il pensait financer son nouveau centre à Guyancourt avec l'argent que lui rapporterait la vente de l'île. Son technocentre vaut vide 4 milliards de francs et 8 milliards pour l'équipement. Jean-Eudes Roullier rencontre Raymond Levy pour discuter de l'avenir des terrains, mais les hommes sont en désaccord car Roullier fixe le prix des terrains sur l'île à 2 500 francs le m² ¹⁶². La direction de l'immobilier estime entre 10 000 et 6 000 francs le prix du m² car il compte

¹⁶⁰ *Le Quotidien de Paris*, 14 décembre 1989

¹⁶¹ Lettre de Michel Rocard à Jean-Eudes Roullier, référence 38126, 29 janvier 1990, archives privées

¹⁶² En incluant le prix de la charge foncière le m² au sol revient à 5 000 francs

beaucoup sur la construction des bureaux et des standings pour renflouer les caisses¹⁶³. Toutefois, Matignon semble moins s'intéresser aux débats. Edith Cresson, premier ministre en 1991, confie le dossier à Paul Quilès, ministre de l'équipement qui le confie à son tour à Jean-Pierre Morelon, ingénieur général des Ponts et Chaussée. Il poursuit le travail mené par Jean-Eudes Roullier, en s'appuyant sur Renzo Piano, celui qui a réhabilité l'usine de Turin de Fiat, le lingotto et Paul Chemetov. En 1993, il rend son rapport qui corrobore celui de Roullier. Il propose toujours la création d'une cité scientifique et surtout ouverte aux riverains tout en conservant la structure extérieure.

2.3 Réflexions

Le changement de la majorité politique dès 1993 au gouvernement joue en défaveur des usines Renault. Le nouveau ministre de l'équipement, Bernard Basson désengage l'état et confie la responsabilité de l'aménagement aux élus locaux. Paul Graziani, maire de Boulogne veut transformer les terrains en une cité lacustre. Cette position lui cause des torts, il se fait rejeter aussi bien de certains élus politiques que des ses propres amis. Lors des nouvelles élections en 1995, Jean-Pierre Fourcade, alors directeur du Syndicat Mixte du Val-de-Seine¹⁶⁴, propose sa candidature au poste de maire tout en s'intéressant à l'aménagement des terrains. La régie Renault désire valoriser ces terrains plus que convoités, elle décide de consulter sept architectes¹⁶⁵ en 1994 et 1995 pour un coût de 7 millions de francs. En décembre 1996, la ville de Boulogne Billancourt et le syndicat du Val-de-Seine décide de prendre le projet en main selon les travaux du schéma du directeur régionale de l'île de France qui souligne le besoin d'interculturalité avec une augmentation des habitants de 17 000 personnes pour 2015 et la création de 14 000 emplois. L'Etat approuve le schéma qui

« autorise la construction sur les six communes de 3 millions de m² de logements et 2,4 m2 de locaux d'activités. Les terrains de Renault représentent 1 million de m² de ce total (dont la moitié en logements). Ce schéma est complété en 1997 par la charte paysagère du Val-de-Seine qui fait des propositions concrètes pour la mise en valeur des coteaux et des berges de la Seine, la création d'une trame verte. Ces deux textes constituent des références qui s'imposent aux futurs aménageurs. »

La relance tardive permet à Renault une plus-value à ces actionnaires et privatise dès 1995. En 1997, le syndicat du Val-de-Seine sollicite l'avis de trois équipes d'architectes et

¹⁶³ La nature des constructions fixe la valeur des terrains : sur l'île Seguin, pour des bureaux 10 000 m², des logements libres 6000 francs le m², pour des activités culturelle 4000 francs le m², pour des logements sociaux 2500 francs le m²

¹⁶⁴ Le syndicat mixte du Val-de-Seine regroupe les communes de Boulogne-Billancourt, Issy-les-Moulineaux, Meudon, Sèvres, Saint Cloud, Vanves et le conseil général des Hauts-de-Seine ainsi que le conseil régional d'Ile-de-France

¹⁶⁵ Paul Chemetov, Christian de Portzamparc, Richard Rogers, Renzo Piano, Bernard Tschumi, Chaix-et-Morel, Reicher et Robert

d'urbanistes, Jean-Pierre Buffi, Paul Chemetov- Borja Huidobro et Bruno Fortier¹⁶⁶. Toutefois, le syndicat cadre certains aspects. Il faut créer un renouveau entre le centre-ville et la Seine, avoir des projets qui s'ordonnent vers le paysage partagé entre les bureaux, les habitats, les espaces verts... et surtout créer une ouverture vers le fleuve. Les trois propositions faites par les professionnels sont présentées au musée de la céramique de Sèvres. 6 000 personnes se sont déplacées pour voir les maquettes et ont récolté 400 commentaires. Toutefois, la préférence du public s'oriente vers Fortier, tout comme le syndicat du Val-de-Seine. Puis reste à Jean-Pierre Fourcade, Louis Schweitzer¹⁶⁷ et Catherine Tasca alors ministre de la culture de prendre la décision.

2.4 Trouble autour de l'île



Usine Renault à Boulogne-Billancourt
friched.net



Usine Renault à Boulogne-Billancourt
Pierre Giron



Usine Renault à Boulogne-Billancourt
tubulamarok.free.fr

¹⁶⁶ Eric Bietry-Rivierre. Un projet pour les terrains Renault. *Le Figaro*, Document 39, Annexe XXVI, p. 207

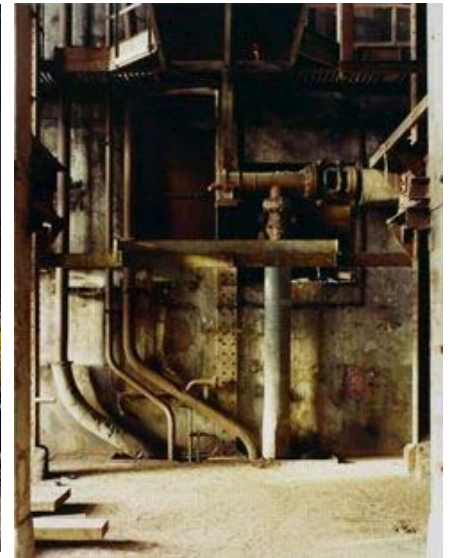
¹⁶⁷ Directeur de la RNUR et de Renault de 1995 à 2005



Usine Renault à Boulogne-Billancourt
Jean-Christophe Ballot



Usine Renault à Boulogne-Billancourt
Jean-Christophe Ballot



Usine Renault à Boulogne-Billancourt
Jean-Christophe Ballot

Le consensus trouvé entre les diverses parties touchées par les terrains se trouve perturber par l'intervention de Jean Nouvel après le concours lancé par le Syndicat Intercommunale du Val-de-Seine pour l'aménagement du site vacant des usines Renault. Cet architecte tente de sauver l'île et déclare dans *Le Monde* du 6 mars 1999 dans un article nommé Boulogne assassine Billancourt: « *C'est un vaisseau de pierre, régulièrement et largement percé sur ces flans. La continuité de l'eau lui confère cette noblesse, qui d'habitude n'appartient qu'aux châteaux ou aux ouvrages militaires. C'est aussi beau que les kraks des Chevaliers. C'est le krak des ouvriers.* ». Il souligne la responsabilité que devrait avoir l'homme face à l'Histoire ainsi que l'importance de la mémoire du mouvement ouvrier en France à travers ce lieu qui a subi tous les conflits sociaux. Il rajoute: « *Il ne s'agit plus seulement de ne pas désespérer Billancourt : aujourd'hui Boulogne assassine Billancourt. L'Ouest chic peut enfin s'affranchir de la promiscuité. Restons entre nous. L'ouvrier était sale ; son usine est laide.* ». Son intervention crée des remous. Le syndicat du Val-de-Seine doit lutter face à l'AMIS¹⁶⁸, à la CGT, des habitants de Boulogne, d'anciens ouvriers de chez Renault... Jean Nouvel avait gardé à l'esprit les projets de Bernard Reichen et Philippe Robert, spécialistes de la réhabilitation d'anciens bâtiments industriels et qui avaient à la demande de Renault travailler sur une reconversion des ateliers. Suite à cela, il crée une association de défense de l'île Seguin. De nombreuses écoles d'architectures françaises et belges réfléchissent sur des projets alternatifs avec la conservation de ces éléments de la mémoire ouvrière. L'école d'architecture de Marne-la-Vallée présenta ces projets lors de la Biennale d'architecture de Venise en juin 2000. Jean Nouvel, souligne que de nos jours la

¹⁶⁸ De nombreux intellectuels et artistes soutiennent cette association comme Jean Nouvel, Pierre Bourdieu ou Bernard Thibault (syndicaliste)

profession « va construire en prenant compte des édifices existants, construire à partir du construit et même sur du construit ». Lors d'un entretien avec Jacques Moran paru dans l'Humanité du 30 mars 1999, il précise :

« Sur le programme, je n'ai aucune légitimité à suggérer quoi que ce soit. La première chose que l'association va faire, c'est proposer un certain nombre de possibilités programmatiques et stratégiques et, à partir de là, peut-être que les personnes qui ont la responsabilité politique de cette affaire vont un peu mieux intégrer les possibilités d'évolution. Maintenant, il y a différentes possibilités. On parle d'université ; la CGT évoque un centre de formation ; on peut parler d'activité commerciale ou liée au multimédia... L'important est qu'un tel lieu devienne un lieu de vie, un lieu d'épanouissement. On sait très bien qu'il va falloir démolir 30 %, 40 % ou 50 %, cela dépend du programme. Ce qui reste, on le réinterprète. La mémoire est à conserver, la poésie du lieu à enrichir. Les projets présentés nient complètement le génie du lieu, comme s'il ne s'était rien passé. On fait l'économie de l'Histoire. »¹⁶⁹

Jean Nouvel parle de sa vision de l'île Seguin :

« Il ne s'agit pas évidemment de classer le bâtiment monument historique. Ce qui est exceptionnel sur l'île Seguin, c'est sa force d'expression. Souvent, l'architecture industrielle, militaire, l'architecture née de toute forme de nécessité dégage une grande puissance. Le problème est de savoir si, aujourd'hui, on peut faire la ville en rasant des kilomètres entiers, surtout quand ils représentent une histoire particulièrement riche, remarquable, profonde. On sait qu'il ne faut plus faire la ville comme ça. Quand je dis protéger le site de l'île Seguin, c'est dans l'esprit, et c'est aussi protéger un site urbain. Notre association s'appelle Association pour la mutation de l'île Seguin. Mutation, ce n'est pas embaumement. On ne parle pas de conserver chacune des verrières, chacune des toitures, chacun des éléments. Non, la principale question qui se pose, c'est celle du programme : que peut-on ajouter, insuffler, intégrer qui fasse de cette île de la Seine si exceptionnelle une sorte de petite ville dans la ville ? Il faut d'abord la rendre accessible, en faire un lieu de vie ouvert. Un des reproches essentiels qu'on peut faire au projet présenté, au-delà du fait qu'on rase un lieu de mémoire et d'expression architecturale, c'est qu'on puisse l'accepter sans savoir ce qu'il contient. On fait une sorte de programme attrape-tout, purement spéculatif, dans lequel il y a en gros un tiers de logements, un tiers de bureaux, un tiers d'administrations, quelques arbres et c'est fini. Et tout ça fractionné de façon que chaque bâtiment puisse s'adapter à toute demande. On met la forme de la ville exactement dans sa dimension la plus spéculative comme seul critère esthétique et d'urbanité. ».

Il précise sur la qualité de vie du lieu :

« Dans l'évolution des villes, il y a beaucoup de lieux qui n'étaient pas faits pour une chose et qui deviennent faits pour autre chose. Maintenant on entre dans l'ère de la transformation, de la mutation, à partir de la matière urbaine accumulée, des bâtiments construits. Les lieux industriels sont souvent des espaces qui ont des qualités qu'on n'aurait jamais si on définissait le programme en termes fonctionnalistes. Ils sont plus grands, plus hauts, plus éclairés... Il faut s'en servir, pas pour le vivre de la même façon. C'est vrai que l'île Seguin n'était pas

¹⁶⁹ La banlieue chic ne supporte plus ses origines, de Jacques Moran, paru le 30 mars 1999

automatiquement le lieu de la joie de vivre, mais les conditions de travail aujourd'hui ne sont pas tellement plus formidables qu'elles ne l'étaient. »

Pourquoi ce besoin de conserver ? " *Il faut conserver dans l'île une partie qui symbolise son passé industriel* ", insiste Philippe Martinez, de la CGT. L'idée d'un musée de l'immigration est de nouveau évoquée : "*Il y a eu jusqu'à cinquante-deux nationalités représentées à la Régie* ", rappelle Pierre Gaborit. "*En tout cas, aucun permis de démolir ne doit être octroyé avant d'avoir une vision claire du devenir urbanistique de l'île, mentionne Jean Nouvel. Ne recommençons pas la catastrophe des Halles. Si le projet aujourd'hui construit avait été connu, aurait-on démoli les pavillons Baltard ?*".

2.5 Quelques propositions suite aux consultations d'aménagement de Renault

De nombreux architectes, urbanistes et écoles d'architecture en France et dans le monde ont réfléchi aux possibilités d'aménagement de l'île. On trouve d'un côté, ceux qui sont pour une destruction totale du site afin de le reconstruire et de l'autre côté, ceux qui veulent réhabiliter le lieu.

Voici quelques projets pour l'aménagement de l'île par une destruction totale des lieux.

-Renzo Piano, propose de valoriser l'image du paquebot-forteresse ainsi que de mettre en valeur les coteaux de Meudon. Mais également d'y implanter un grand jardin intérieur.

-Bernard Tschumi hésite entre la construction de gratte-ciels et d'un îlot ouvert sur l'île ainsi que d'installer une zone néopavillonnaire sur Meudon.

-Pascal Cribier et Patrick Ecoutin, paysagistes de l'équipe Fortier sont assez contre le plaidoyer de Jean Nouvel pour la préservation de la mémoire historique.

Ils estiment que « les façades racontent une double histoire : celle d'une certaine façon de produire le mépris des travailleurs et une grande indifférence pour le site. Faut-il aujourd'hui admirer cette histoire ? » Ils rajoutent : « La forteresse ouvrière se résume en une propriété privée, jalousement gardée par un patron de droit divin, un sing-sing pour les prolétaires que l'on voudrait maintenant transformer en loft pour les nantis. Si les ruines et les abandons émeuvent, les réhabilitations mentent. L'enveloppe conservée offrira, une fois réinvestie, une image aussi heureuse que trompeuse des conditions de travail qui ont condamné le XXème siècle. Il vaut mieux transformer l'île en vaste jardin collectif avec, au centre, un équipement public. »¹⁷⁰

-Bruno Fortier et l'un de ces concurrents, Paul Chemetov font remarquer que le débat sur la sauvegarde de l'île est tronqué. Car s'il faut un contenu concret et inclure la valeur symbolique, la métamorphose n'est pas sans risque. Ils précisent qu'il faut passer de l'usine à la ville, de l'enceinte à l'espace et d'un cycle industriel mort à la postindustrie. Ils plaident

¹⁷⁰ Emmanuel de Roux, *Patrimoine industriel*

pour une île ouverte, avec des universités et des instituts de recherches. Et où l'entreprise et l'état feront un marché commun. La forteresse clament-ils, n'est pas le fin mot de Seguin. Celle-ci doit larguer ces amarres, et retrouver dans son passé ce qu'elle voulait de l'avenir.

Une autre approche pour la conservation est menée suite à une consultation lancée par Renault en 1955 la proposition des architectes Bernard Reichen et Philippe Robert propose une conservation partielle des lieux.

Bernard Reichen propose une réhabilitation des chaînes de montage pour les transformer en logements, bureaux et autres lieux d'activités en 1995. La réutilisation de structures industrielles est leur spécificité. Selon la société Solétanche-Bachy qui a étudié les sols, la structure serait capable de supporter une réhabilitation. Cependant, le maillage de 3 000 poteaux de béton armé long de 15 m doit être renforcé. Tout comme Claude Vasconi, architecte de « Métal 57 » qui a réhabilité l'usine de locomotive Borsig à Berlin, en renforçant tous les poteaux sains. Philippe Robert propose de conserver une dizaine de halle métalliques, soit environ 65% des structures anciennes. Les 35% restants seraient de nouvelles constructions ou des plantations d'arbres. La construction repose sur la stabilité des sols. Les halles permettraient de créer des rues internes et des patios. En outre, l'architecture prévoit la construction de trois à quatre passerelles pour les piétons et d'un parking pour 3 300 véhicules. Leur projet « *vise à conserver le maximum du bâti de l'île, ce qui se traduit par la réhabilitation de 60% de volume existant, mais seulement 15% en surface, tandis que les 85% de l'espace au sol seraient constitués de constructions neuves. L'île Seguin pourrait ainsi abriter dans ce projet une SHON totale de l'ordre de 160 000 m². {...} Le principe d'occupation des sols respecte le tracé actuel par une architecture lamellaire. Les éléments conservés sont :*

- *le socle, qui constitue le niveau de référence*
- *la bordure périphérique, qui devient une promenade*
- *40% de la façade*
- *certaines halles métalliques, dont celle situées au cœur de l'opération resterait vide et serait destinée à accueillir itinérantes : expositions, manifestations, marchés...*
- *certaines rues couvertes ou partiellement couvertes, qui deviennent des voies de circulation piétonne ou des galeries commerciales. »¹⁷¹*

¹⁷¹ Etudes de faisabilité du cabinet G3A de Jean-Louis Subileau, p. 19

Dans cette même étude, le cabinet démontre qu'il est possible de conserver des structures du bâtiment :

« Le coût élevé des démolitions inciterait à y envisager, contrairement aux autres zones, de réutiliser les fondations existantes dont la capacité portante est probablement très supérieure aux descentes de charges des futures constructions. Néanmoins, cette solution pose un problème de responsabilité puisque ces fondations, bien qu'anciennes, doivent apporter toutes les garanties de portance et bonne tenue dans le temps au constructeur des superstructures.

Cette situation devra conduire Maître d'Ouvrage à faire preuve d'imagination dans les procédures de sensibilisation des entreprises pour réaliser un vrai transfert de responsabilité à celle-ci : des incitations en terme de coût d'objectif devraient amener l'entrepreneur à imaginer de lui-même une réutilisation optimale de l'existant et pour ce faire prévoir et assumer les investigations complémentaires qui lui sont nécessaires. »¹⁷².

2.6 Un projet porteur

Jean-Pierre Fourcade n'a plus la majorité au sein de la municipalité, et de nombreux de ces collègues sont de l'avis de Jean Nouvel. Ce dernier disant :

« Ce qui est exceptionnel sur l'île Seguin, c'est sa force d'expression. Souvent, l'architecture industrielle, militaire, l'architecture née de toute forme de nécessité dégage une grande puissance. Le problème est savoir si, aujourd'hui, on peut faire la ville en rasant de cas entiers, surtout quand ils représentent une histoire particulièrement riche, remarquablement profonde. »¹⁷³

Le projet Fortier est annulé et laisse place à de nouveaux débats sur les enjeux symboliques du site. La ville de Boulogne avec le Syndicat du Val-de-Seine fait appel de nouveau à deux urbanistes : François Gréther et Jean-Louis Subileau. Cependant, on ne peut pas transformer l'île comme un véritable lieu d'histoire industriel comme la gare d'Orsay à Paris ou les Docklands à Londres. Car l'usine a été construite en majorité à l'économie, les matériaux utilisés sont peu nobles et de bon marché. De plus, l'île a été trop longtemps abandonnée pour être reconvertie. On peut reconstruire ou l'entourer d'une « façade enveloppe » comme le souligne Alain Grandjean, architecte et directeur de l'immobilier de Renault ; pour permettre de conserver son aspect extérieur.

¹⁷² Etudes de faisabilité du cabinet G3A de Jean-Louis Subileau, p. 26

¹⁷³ cité par François Bon, 1997, p 31



Aménagement des terrains Renault selon le cabinet G3A
<http://www.infraplan.fr/realisations1.htm>

Le cabinet de Jean-Louis Subileau, G3A, propose l'idée de « l'île des deux cultures » associant culture scientifique et artistique sur 170 000 m² en plusieurs niveaux. Ils ont dû prendre en considération la façade qui entourait l'île Seguin, le surplomb du bâtiment par rapport à la Seine, un socle artificiel, 6 m au-dessus du sol et l'importance des bâtiments présents. Dans une partie, « la cité des arts », pôle culture/loisirs, avec 65 000 m² avec la fondation Pinault, des galeries d'art, des équipements ludiques et familiaux, des commerces et des services. Dans une deuxième partie, « la cité scientifique », pôle entreprise/recherche/formation sur une surface de 70 000 m² avec un pôle de recherche confié aux universités et aux grandes-écoles et des entreprises de hautes technologies. Et dans une troisième partie, « la cité internationale », pôle d'hébergement, de rencontres et de services, avec sur 35 000 m² des lieux d'hébergement, des ateliers d'artistes, des résidences pour les chercheurs et les étudiants, des hôtels de grand luxe. Ce projet apporte des améliorations vis-à-vis du rapport de Jean-Eudes Roullier. Pour la mémoire du lieu sera conservé le jardin et le hangar où Louis Renault construisit sa première voiture en 1898 ; « le bâtiment X », la direction de chez Renault et « Metal 57 », centre de communication de chez Renault.

3. L'île du XXI^{ème} siècle

Des projets autour de l'île se concrétisent. L'aménagement du lieu avance avec l'arrivée de l'Inca, de l'Inserm, d'un centre d'art... Mais d'autres projets restent encore en suspens comme l'implantation d'un lieu de mémoire, d'un parc...

3.1. Des projets pour l'île du futur

Au début de l'année 2000, le nouveau plan d'occupation des sols de Boulogne-Billancourt est tributaire de Renault, ce dernier a été repoussé par la majorité municipale. Le maire Jean-Pierre Fourcade, relance une consultation auprès des cabinets d'architectes-urbanistes, tout en annonçant l'abandon de la destruction de l'île. Un concours international

est lancé pour permettre d'implanter sur ces quelques hectares un projet culturel et architectural. On reparle à ce moment là de l'implantation d'un grand musée, d'un pôle scientifique, du siège social d'une grande entreprise. En septembre 2000, le maire de Boulogne et le PDG de Renault, Louis Schweitzer, pense avoir trouver le projet qui correspond à toutes les attentes, avec comme éléments : François Pinault qui voudrait installer sa fondation d'art contemporain ; la construction d'un musée Renault, d'un pôle universitaire et de recherche. Renault cède certains de ces terrains à la firme américaine Cisco. Mais l'idée d'un musée Renault a été abandonné, Louis Schweitzer et Jean-Pierre Fourcade annoncent « *ne pas vouloir évoquer la souffrance ouvrière.* ». Patrick Bouchain rappelle qu'elle ne représente pas que la souffrance : « *Renault, ce sont aussi les 40 heures, les congés payés, la 4 CV.* ». Dans une lettre de Wanda Diebolt, directrice de l'architecture et du patrimoine adressé à Jean-Pierre Fourcade le 23 mars 2001, elle préconise pour l'île Seguin une certaine conservation :

« Concernant l'île Seguin et le trapèze, pour lesquels les partis d'aménagement et d'architecture restent encore ouverts, des éléments de mémoire, d'histoire et de patrimoine architectural et urbain seront à prendre en compte dans les décisions à venir :

-Pour l'île Seguin : ses deux pointes aval et amont et la silhouette générale de l'île, son échelle urbaine

-Pour le trapèze : le portail d'entrée de la place de Jules Guesde et l'ensemble constitué par le bâtiment X, le square avec son mobilier urbain et le chalet de Louis Renault sachant que d'autres éléments pourraient également être réutilisés et valorisés dans le cadre des nouveaux projets comme le portail monumental de l'atelier N et le château d'eau. »¹⁷⁴

Jean-Pierre Fourcade suit comme angle d'approche, celui de construire un lieu scientifique et culturel.

3.2 Les conditions d'aménagement

Selon l'étude de faisabilité du cabinet G3A de Jean-Louis Subileau, il y a deux types de zone pour effectuer les travaux par rapport aux ouvrages enterrés. La première :

«Lors de la construction des zones courantes, chacun des poteaux de la charpente en élévation a été fondé sur l'ensemble suivant :

- Une semelle de répartition de dimensions relativement modestes immédiatement sous dallage.*
- 1, 2, 3 ou 4 pieux verticaux d'une douzaine de mètres de longueur et d'assez faible diamètre encastrés sous cette semelle.*

Ces semelles sont reliées par des longrines en béton armé courant sous le dallage des halles suivant la trame des bâtiments (maille rectangulaire).

¹⁷⁴ Etude de faisabilité du cabinet G3A de Jean-Louis Subileau, p. 20

Il faut noter que parfois les dallages de ces halles ont été rechargés pour remettre le sol à niveau après des tassements (surépaisseur de 10 à 15 cm coulée sur l'ancien) : l'épaisseur totale de béton à démolir pour découvrir les semelles de fondations peut ainsi dépasser par endroit une cinquantaine de centimètres.

De même, sous le dallage se trouvent de nombreuses cuves, fosses, abris anti-aériens dont la position ne paraît pas toujours bien connue ; dans la majorité des cas, ces ouvrages sont peu profonds, les épaisseurs de béton concernées sont inférieures au mètre et le ferrailage n'est pas très dense. ». Et en second : « Les renforcements de fondations réalisés de 1983 à 1985 posent plus de problèmes pour plusieurs raisons :

- *Les pièces de béton sont plus massives et plus densément armées : radiers de 60 cm d'épaisseur, barrettes de 4,80 x 0,62 m, pieux de 600 à 800 mm, massifs de 4x4 m de près de 2 m d'épaisseur.*
- *Elles sont plus profondes : alors qu'en zone courante, il ne reste pratiquement plus que des pieux non armés dès que l'on est descendu d'un mètre sous le dallage, les massifs de renfort ont été parfois descendus jusqu'à plus de 4 m pour réserver la possibilité de construire ultérieurement des fosses pour les machines.*
- *Les matériaux utilisés sont plus résistants : tubes pétroliers de 9 mm d'épaisseur des micropieux, armatures HA de 40 mm de diamètre, bétons fortement dosés en ciment.*
- *Entre les fondations d'origine et les ouvrages de renforts, il ne reste plus beaucoup de place pour insérer les fondations profondes des nouvelles constructions.*

Dans la plupart des cas, les renforcements restent concentrés autour du pied des poteaux, ce qui permettra peut-être de les éviter. Si l'on décide d'abaisser le niveau actuel du sol, il faudra là encore démolir les semelles et récupérer les pieux. Chaque semelle représente plusieurs mètres cubes de béton fortement dosé en ciment et densément ferrillé, ce qui pourra imposer l'emploi d'éclateurs hydrauliques ou d'explosif. Les armatures des pieux, les tubes pétroliers constituant les micropieux ne peuvent être coupés à la cisaille, il faudra utiliser des chalumeaux ou des scies. Ces techniques manuelles ont un faible rendement ; elles sont donc onéreuses. »¹⁷⁵

En juin 2003, le recadrement du PLU, retire l'île Seguin de l'ensemble des terrains Renault. Ce qui implique que les transformations sur l'île ne peuvent pas être réalisées par des puissances publiques. La ville fixe le prix de 72% de l'île, 15 millions d'euros pour 8,3 ha alors que le consortium DBS (groupe Vinci) voulait acheter pour 96 millions d'euros.

Avant toute construction, les terrains doivent subir la règle des 4 D: démaillage, désamiantage, démolition et dépollution. Une loi de 1977, oblige les industriels à dépolluer leur terrain avant de les vendre. Le prestataire de service de chez Renault, Antéa, à la suite des études menées sur le site et sur les risques liés aux actes industriels dirigés entre autre par la commission locale d'information désignée par le préfet, le consortium promoteur à qui

¹⁷⁵ Etude de faisabilité G3A de Jean-Louis Subileau, p. 25

Renault vend ces terrains, élabore quatre scénarios de dépollution. L'objectif est d'« évaluer les risques éventuels pour l'être humain afin de pouvoir les traiter et les éliminer. »¹⁷⁶.

Concernant la démolition, le chantier de démolition a débuté en mars 2004, « il est placé sous le contrôle et la responsabilité de Sicofram, filiale immobilière de Renault, qui a désigné la société MGS comme maître d'œuvre et nommé la société HCI coordonnateur sécurité »¹⁷⁷.

Trois sociétés de démolition travaillent sur le site : Brunel, Prodemo et CFD.

« L'enlèvement des gravats se fait par barge, vers le port de Gennevilliers pour être ensuite acheminé vers des centres de valorisation. La démolition s'arrête au niveau du socle de l'île, qui est conservé. Sur les 11 hectares au sol, les travaux s'effectuent sur une Surface hors œuvre nette (SHON) de 220 000 m². Enlèvement de 15 000 tonnes de ferraille (soit deux fois l'équivalent du tonnage de la Tour Eiffel) qui seront recyclées en fonderie. »¹⁷⁸.

Renault conserve des bâtiments historiques de la S.A.U.R. et de la R.N.U.R., avec le bâtiment X et la cour attenante. Le nouveau siège de Renault-Nissan se trouve sur le Trapèze à la place de l'Arsenal.

3.3 La Fondation Francois Pinault



Maquette de la fondation Pinault réalisé par Tadao Ando, www.boulognebillancourt.com



Image virtuelle de la fondation Pinault. ©Tadao Ando



Image virtuelle de la fondation Pinault. ©Tadao Ando

Le 4 septembre 2000, François Pinault, président du holding familiale Artémis¹⁷⁹, propose d'acquérir 3,2 ha des 11,5 ha de l'île pour construire une fondation d'art contemporain. Dans ce lieu, il voulait exposer sa collection personnelle estimée à 60 millions d'euros, avec plus de 2 500 œuvres¹⁸⁰. C'est la première fois qu'une telle fondation privée en France est lancée. (Il faut noter qu'il existe déjà une fondation d'art privée en France, elle se nomme la fondation Maeght à Saint-Paul-de-Vence¹⁸¹) Cette initiative est soutenue par

¹⁷⁶ Amélia Vilar del Peso, Un chantier sous haute surveillance, www.boulognebillancourt.com, Document 45, Annexe XXVII, p. 221

¹⁷⁷ Les trois coups, www.boulognebillancourt.com, Document 46, Annexe XXVIII, pp, 222-223

¹⁷⁸ Les trois coups, www.boulognebillancourt.com, Document 46, Annexe XXVIII, pp, 222-223

¹⁷⁹ Contrôle de holding PPR avec Le Printemps, la Fnac, Conforama, Gucci et La Redoute

¹⁸⁰ Michel-Edouard Leclerc, Fondation Pinault : les mauvais fruits de l'exception culturelle, www.michel-edouard-leclerc.com, Document 48, Annexe XXIX, p. 234

¹⁸¹ Qu'est ce que la fondation Maeght ?, www.fondation-maeght.com, Document 49, Annexe XXX, p. 235

Jacques Chirac, néanmoins le projet doit être soumis à Jean-Pierre Fourcade, Louis Schweitzer (alors directeur de chez Renault) puis à Catherine Tasca (ministre de la culture et de la communication de 2000 à 2002) pour être validé. François Pinault achète le terrain pour 12 millions d'euros HT. Il finance entièrement la construction du bâtiment estimé à 152 millions d'euros. En 2001, il choisit Tadao Ando¹⁸² pour son projet de fondation d'art contemporain avec une structure en forme de vaisseau de verre aux contours de l'île.

Elle « se composera d'un assemblage de tuiles de verre et de béton de 243 mètres de long et de 10 mètres de hauteur. Aux dires du «Figaro» du 11/07, «la qualité de l'accueil et la lisibilité des circuits sont les deux points forts de ce lieu monumental qui pourrait presque se passer de toute signalétique tant l'architecture est parlante. Sur la droite, à partir du hall d'accueil, un escalier monumental en pierre, encadré de deux escalators, mène aux espaces d'expositions temporaires et permanentes des niveaux supérieurs (15 500 m²).» »¹⁸³

Les autres candidats qui étaient en lisse pour la construction de la fondation étaient: Manuelle Gautrand et Dominique Perrault pour la France, Steven Holl pour les Etats-Unis et Rem Koolhaas et MVRDV pour les Pays-Bas.

Au niveau administratif, François Pinault dépose le permis de construire le 13 novembre 2003¹⁸⁴ et en septembre 2004 le permis de construire est délivré. Le 29 mars 2004 débutent les destructions sur l'île¹⁸⁵.

La ville de Boulogne convertit le POS en PLU, permettant à François Pinault de construire en respectant les normes d'urbanisme. Mais également afin d'inclure une clause retirant tout recours suspensif. Cependant, de nombreux points développés dans ce PLU posent problèmes comme la densité des constructions sur l'ensemble du projet d'aménagement des terrains Renault. Ces trois associations : Environnement 92, Action environnement Boulogne-Billancourt et Ile de France Environnement déposent un recours en contentieux devant le tribunal administratif de Versailles qui perturbe l'avancée des travaux.

« A l'issue d'une rencontre entre la municipalité et les associations en questions « le maire de Boulogne-Billancourt s'est déclaré disposé à examiner avec intérêt toute proposition qui viendrait à être formulée durant l'enquête publique et qui tendrait à réduire de 63.000 m² le projet initial, ce qui ramènerait le plafond global du programme devant être réalisé dans la ZAC SEGUIN-RIVES DE SEINE de 905.000 m² à 842.000 m². Il s'est également déclaré favorable à une réserve de 10.000 mètres carrés pour des équipements publics ainsi qu'à des mesures concernant la mémoire industrielle du site, ces propositions n'ayant de sens que si les associations se

¹⁸² Amélia Vilar del Peso, Tadeo Ando : architecte minimaliste et poète, www.boulognebillancourt.com, Document 50, Annexe XXXI, p. 236

¹⁸³ Amélia Vilar del Peso, Tadeo Ando : architecte minimaliste et poète, www.boulognebillancourt.com, Document 50, Annexe XXXI, p. 236

¹⁸⁴ Ile Seguin : le permis de construire déposé, www.boulognebillancourt.com, Document 51, Annexe XXXII, p. 237

¹⁸⁵ Ile Seguin, www.boulognebillancourt.com, Document 52, Annexe XXXIII, p. 238

désistaient de leur recours, afin de lever les obstacles entravant la poursuite de l'opération. »¹⁸⁷.

Un accord est trouvé entre les deux parties le 14 avril 2005 sur différents points comme la « mise en place d'un observatoire de suivi des flux engendrés par les opérations de constructions nouvelles, dès la livraison des premières d'entre elles (îlot Point du Jour - rue Traversière), et ce tout au long de la réalisation de la ZAC Seguin - Rives de Seine. »¹⁸⁸.

Cependant le retard causé par le recours en justice joue en défaveur de la ville, car François Pinault décide de retirer son projet sous prétexte de lenteur administrative, du retard par rapport à l'avancée des travaux et du manque de projets d'aménagement. Ce dernier annonça son départ dans un article du Monde paru le 10 mai 2005¹⁸⁹. Il installera sa fondation à Venise dans le Palazzo Grassi, l'ancienne usine Fiat. Le retrait du projet de la fondation le 9 mai 2005 est un choc pour la France entière. Les médias analysent et essaient de comprendre le départ d'une structure qui pouvait apporter beaucoup.

La libre Belgique explique : « Le coupable en effet n'est pas l'industriel mais l'Etat français, son administration, ses arcanes et ses lenteurs qui ont torpillé un projet ambitieux de faire à Paris un équivalent du Guggenheim de Bilbao ou de la Tate Modern à Londres qui reçoit chaque année 5 millions de visiteurs venus du monde entier.

Même un journal de gauche comme «Libération» y voit l'incapacité de l'Etat français à tenir compte du secteur privé et des mécènes, seule l'initiative publique et régaliennne étant légitime. A droite, «Le Figaro» s'en prend à «la petitesse, la mesquinerie, l'esprit de clocher, l'incurie de certains élus et les gesticulations de quelques groupuscules». Pour «Le Monde» dans un éditorial publié ce mercredi, cette affaire met en lumière «l'incapacité du modèle français à accepter la coexistence d'une culture patronnée par l'Etat et d'une culture soutenue par le privé. L'ambition de financer l'art dans un espace architectural spécifique relève trop souvent d'un long combat administratif et juridique, voire carrément du sacerdoce.»¹⁹⁰.

La fondation était un point central de l'aménagement de l'île Seguin. Après ce départ assez inattendu, la ville de Boulogne reste sur des positions sereines concernant l'aménagement de l'île.

« Bien qu'elle en ait été la vitrine, la fondation Pinault ne représente qu'une petite partie (3ha sur 52) du plus grand projet urbanistique de la région Ile-de-France. Cette opération ambitieuse prévoit sur 12 ans la construction de bureaux, de logements, d'hôtels et d'une Cité des Arts et des Sciences sur un site unique à quelques kilomètres de Paris. La ville a prévu de financer les aménagements et équipements publics à hauteur de 144 millions d'euros, soit environ un tiers du coût global partagé avec d'autres collectivités et les promoteurs. La programmation des travaux sera adaptée et

¹⁸⁷ Plan Local d'Urbanisme : sortie de crise, www.boulognebillancourt.com, Document 53, Annexe XXXIV, p. 239

¹⁸⁸ L'intégralité de l'accord, www.boulognebillancourt.com, Document 54, Annexe XXXV, pp. 240-241

¹⁸⁹ François Pinault, Ile Seguin : Je renonce, *Le Monde*, Document 55, Annexe XXXVI, pp. 242-244

¹⁹⁰ Guy Duplat, Pinault à Venise : drame en France, *La Libre Belgique*, Document 56, Annexe XXXVII, p. 245

certaines investissements seront différés suite à la décision de M. Pinault » annonce Jean-Pierre Fourcade lors d'un entretien¹⁹¹.

Le départ de la fondation donne une nouvelle dimension à l'aménagement de l'île Seguin.

3.4 Aménagements

L'aménagement des terrains demande des réflexions approfondies que cela soit par le biais d'entreprises ou par des conseils d'experts. Ces échanges permettent l'établissement de plusieurs projets.

3.4.1 Entreprise et conseil d'experts

Afin de gérer correctement « *la conduite des aménagements de la zone d'aménagement concertée qui comprend l'île Seguin, le quartier du Pont-de-Sèvres, le Trapèze, les îlots épars M, V et Y, et les espaces publics périphériques (l'échangeur du Pont-de-Sèvres, la R.D.1 et la place Bir-Hakeim).* »¹⁹², une entreprise, la SAEM Val-de-Seine aménagement s'est créée juridiquement le 22 juillet 2003. Elle se trouve composée de dix actionnaires avec un « *capital social de 600 000 € dont 74,97 % sont détenus par des acteurs publics des Hauts-de-Seine* »¹⁹³ avec pour président directeur général Jean-Pierre Fourcade, maire de Boulogne et comme directeur général délégué Jean-Louis Subileau. En mai 2005, la mairie avec la SAEM Val-de-Seine aménagement lancent un concours international pour construire une « *façade-enveloppe* » « *qui assurera la mémoire de la forme de l'île Seguin et assurera sa cohérence architecturale* »¹⁹⁴. Jean-Pierre Fourcade explique : « *L'idée, c'est de redonner à l'île sa silhouette qu'elle avait du temps de Renault et qu'elle a encore pour peu de temps, celle d'un paquebot immobile amarré au milieu de la Seine, avec ses murailles qui tombent verticalement dans le fleuve.* »¹⁹⁵. Un concours qui a réuni cinquante six équipes dont douze sélectionnées et quatre retenues. Le jury composée entre autres de François Chaslin (architecte), Tadao Ando (architecte), Xavier de Geyter (architecte) ou Jean Nouvel (architecte), Alfred Pacquement (directeur du musée d'Art moderne du centre Georges-Pompidou), Ann-Josée Arlot (directrice de l'architecture au ministère de la Culture) ou encore François Barré (urbaniste).

¹⁹¹ Les notes et la perspective de la ville ne sont pas affectées par l'abandon du projet de François Pinault,

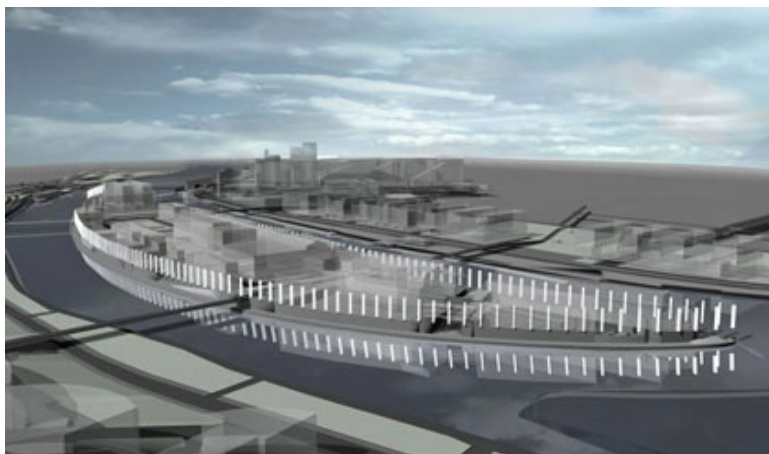
¹⁹² La SEM Val-de-Seine actée, www.boulognebillancourt.com, Document 69, Annexe XXXIX, p. 256

¹⁹³ La SEM Val-de-Seine actée, www.boulognebillancourt.com, Document 69, Annexe XXXIX, p. 256

¹⁹⁴ Les habits neufs de l'île Seguin, www.boulognebillancourt.com, Document 70, Annexe XL, p. 257

¹⁹⁵ Emmanuel de Roux, Quatre projets pour draper l'île Seguin dans le fantôme de la forteresse ouvrière, 6 mai 2004, p. 29

Les quatre projets¹⁹⁶ retenus sont ceux de :



Projet Tschumi-Crespin
©Tschumi-Crespin

-Tschumi-Crespin¹⁹⁷: ils proposent « une façade-enveloppe qui se veut "visuelle, structurelle, symbolique et écologique". ».



Projet de l'équipe de M. Michelin
©Michelin

-Nicolas Michelin, Yann Kop, Antonio Gallego, Bertrand Segers et Patrick Rimoux^{198 199}: ils « proposent d'emballer l'île d'une résille faite de câbles d'acier, de barres de bois et de verre. »



Projet de l'équipe Poitevin-Reynaud
©Poitevin

-Poitevin-Reynaud, Stéphane Maupin et Jérôme Sans²⁰⁰: « le projet prévoit d'entourer l'île de cellules rectangulaires de 2,20 m par 4,4 m. L'ouvrage s'élèvera à 11 mètres de haut »

¹⁹⁶ Quatre projets pour l'île Seguin, www.linternaute.com, Document 71, Annexe XLI, pp. 258-259

¹⁹⁷ Le projet BTUA, Bernard Tschumi et Michel Crespin, www.boulognebillancourt.com, Document 72, Annexe XLII, p. 260

¹⁹⁸ Une résille légère, www.boulognebillancourt.com, Document 73, Annexe XLIII, p. 261

¹⁹⁹ Une résille légère qui s'enroule autour de l'île, www.boulognebillancourt.com, Document 74, Annexe XLIV, p. 262

²⁰⁰ Une façade floue, www.boulognebillancourt.com, Document 75, Annexe XLV, p. 263



Projet de Dominique Perrault et Daniel Buren
©Perrault/Buren

-Dominique Perrault et Daniel Buren²⁰¹: leur « *objectif : profiter de la beauté du bâtiment en lui ôtant son aspect figé. Pour cela, des jeux d'eau et des néons verticaux ponctuent les contours de l'île.* »



Projet de ARM architecture
©Poitevin

Après les délibérations en septembre 2004, le projet choisi est celui de d'ARM architecture, dirigé par Mathieu Poitevin, Pascal Reynaud, Stéphane Maupin et Jérôme Sans. Jean-Louis Subileau nous dit par rapport au projet retenu : « *Nous avons retenu ce projet qui pense les bords de l'île comme une structure porteuse de vie.* »²⁰². Les quatre concurrents devaient respecter certaines consignes : conserver le socle de l'île Seguin, créer une promenade au niveau de la Seine, « *imaginer une forme linéaire qui évoque la forme des anciens bâtiments industriels* »²⁰³, insérer un jardin de 4 ha et mettre des éléments de transparences.

²⁰¹ Une membrane de tissu métallique et de jeux d'eaux, www.boulognebillancourt.com, Document 76, Annexe XLVI, p. 264

²⁰² La future façade de l'île Seguin, *Le journal du dimanche*, Document 77, Annexe XLVII, p. 265

²⁰³ La future enveloppe de l'île Seguin, *Le Monde*, Document 78, Annexe XLVIII, p. 266

Le départ de la fondation Pinault remet en question l'aménagement de l'île et du Trapèze. Ainsi Nicolas Sarkozy, président du conseil général des Hauts-de-Seine et Jean-Pierre Fourcade, maire de Boulogne créés conjointement un conseil d'experts pour définir l'avenir de l'île Seguin. Ce dernier est composé de nombreuses personnalités dans divers domaines comme Jean Nouvel ou Christian de Portzamparc pour l'architecture; Gilles Clément ou Pascal Cribier pour le paysage ; Michel Coté, directeur du musée des Confluences, le musée des Sciences et de la Vie à Lyon ou Bruno Racine, président du Centre Pompidou pour l'art ; Pierre Boulez, compositeur et chef d'orchestre ou Marc-Olivier Dupin, compositeur, directeur de l'Orchestre régional d'Ile-de-France, pour la musique ; Dominique Bourg, directeur du centre d'études et de recherches interdisciplinaires sur le développement durable ou Christian Bréchet, directeur général de l'Inserm pour le domaine scientifique et universitaire; Xavier Chapuisat, ancien président de Paris-XI, ou Armand Frémont, ancien recteur de l'académie de Versailles, spécialiste de l'aménagement du territoire pour l'enseignement... La fonction de ce comité est de pouvoir au mieux proposer une vision d'ensemble des réalisations possibles sur l'ensemble de l'île²⁰⁴. Jacques Gautier, premier vice-président du conseil général des Hauts-de-Seine annonce :

«Nous avons souhaité réunir les meilleurs connaisseurs de chaque domaine, car l'île Seguin doit avoir un projet à la hauteur de son passé. Si l'ambition du 21e siècle n'est plus le travail à la chaîne, nous nous réclavons tous du progrès symbolisé par Boulogne-Billancourt. Renault avait un temps d'avance. Nous devons conserver cette ambition.»²⁰⁵.

3.4.2 Aménagements prévus et en cours

D'après des recommandations des urbanistes consultés depuis 1995, il faudrait réserver environ 52 ha pour les espaces verts et des voiries, 7 ha pour un parc à Billancourt; une terrasse-jardin de 5 ha au centre de l'île et 4 ha de rives aménagées au bord de Seine. Un des principes d'aménagement est *« destiné à intensifier le rayonnement de Boulogne-Billancourt et à favoriser la création d'emplois modernes, c'est la part importante accordée aux établissements culturels, scientifiques et sportifs tant sur l'île Seguin qu'à Billancourt »²⁰⁶*. Comme structures prévisionnelles, nous retrouvons la cité scientifique consacrée au multimédia, la recherche médicale, l'enseignement à distance, un théâtre ou un palais des sports. Toujours dans l'optique de l'aménagement, la ville de Boulogne décide de

²⁰⁴ Communiqué de presse, Document 79, Annexe XLX, pp. 267-269

²⁰⁵ Ile Seguin : le conseil d'experts planche sur « projet ambitieux, à la hauteur du passé de Billancourt », www.boulognebillancourt.com, novembre 2005

²⁰⁶ Les quatre principes, www.boulognebillancourt.com, Document 81, Annexe L, p. 306

privilégier « les circulations douces et le transport en commun en site propre car il faut relier les lignes de métro existantes au tramway de la rive gauche et faciliter les communications avec les villes voisines. »²⁰⁷. Le coût estimé pour les travaux d'aménagements est d'environ 533 millions d'euros.

L'aménagement de l'île ainsi que du trapèze évolue pour modifier durablement un paysage urbain. La mairie a mis à disposition des associations, le 3 mai 2003, une "personne ressource", Roger Faroux "en cas de doute, de questions, voire de litige sur l'aménagement de l'île Seguin et de Billancourt"²⁰⁸.



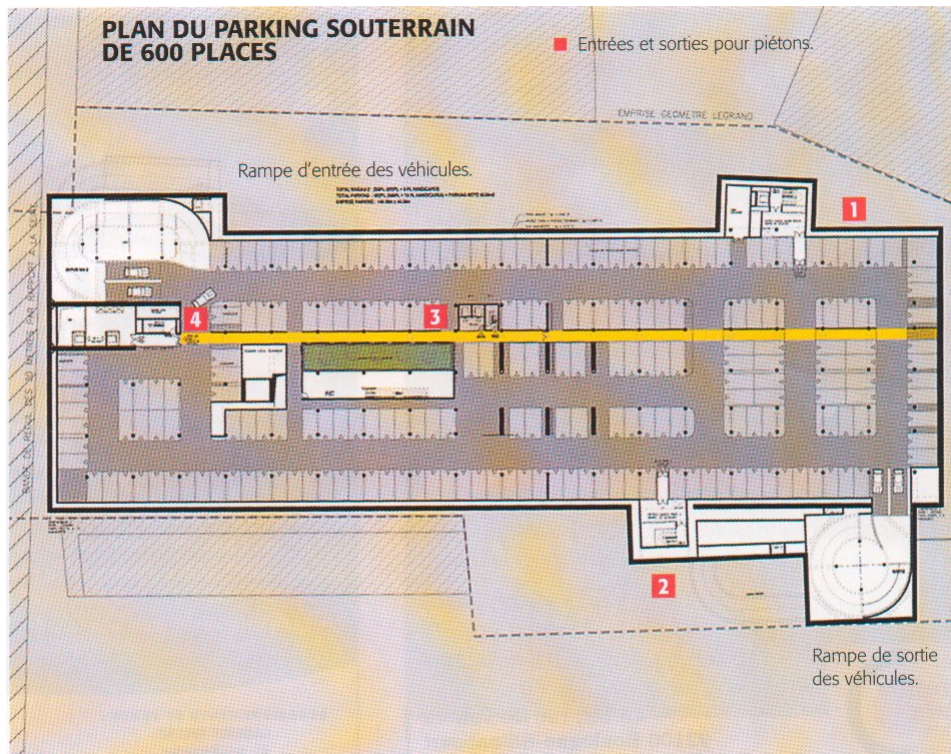
Projet de la construction d'un pont entre l'île Seguin et le Trapèze,
©M. Barani

Le 3 juin 2003, le jury présidé par Jean-Pierre Fourcade ont choisi le maître d'œuvre qui réalisera le pont de l'île Seguin: le cabinet d'architecture de Marc Barani et le bureau d'étude français Setec Tpi. Un pont entre l'île Seguin et le Trapèze de 400 m en aval du pont Daydé sera construit avec un accès restreint en voiture. Le pont Seibert et le pont Daydé seront réhabilités pour le passage du tramway, des piétons et des vélos. "Le projet comprend un pont réservé à la circulation routière et une passerelle pour les piétons associés dans un même ouvrage: il répond au souci d'intégrer le pont dans le grand paysage du Val-de-Seine et des coteaux boisés de Meudon."²⁰⁹. Il serait long de 205 m et large de 18 m. Le coût est estimé à 15 millions d'euros HT. La durée des travaux est estimée à vingt-deux mois, cependant les travaux prévus en 2003 ont débuté en mai 2006.

²⁰⁷ Les quatre principes, www.boulognebillancourt.com, Document 81, Annexe L, p. 306

²⁰⁸ Terrains Renault, Première réunion de la commission Fauroux, www.boulognebillancourt.com, Document 81, Annexe LI, p. 307

²⁰⁹ Pont de l'île Seguin: le bureau d'études Setec Tpi et l'atelier Marc Barani ont été choisis, www.boulognebillancourt.com



Plan d'aménagement du parking souterrain
Boulogne-Billancourt information, mars 2006, p. 25

A côté de ce pont, sera construit un parking souterrain de 22 500 m², « logé à proximité de l'eau, le parking sera traversé en son coeur par une des deux piles du pont, rendant aussi sa réalisation plus complexe »²¹⁰. L'accès au pont sera limitatif pour les voitures pour favoriser la marche, le vélo et le tramway.

Une ligne « reliant la ligne T2 du tramway à Meudon, traversera l'île avant de rejoindre le centre de Boulogne - via la place Jules Guesde - et Saint-Cloud. Un pont et deux passerelles supplémentaires viendront compléter les accès existants.[...] L'échangeur du Pont de Sèvres sera entièrement reconfiguré pour faciliter la circulation et l'accès à la gare routière. Le quartier attenant sera relié, grâce à l'implantation de rampes d'accès, au nouvel aménagement de l'ancien Trapèze. Le Forum et la rue du Vieux Pont de Sèvres bénéficieront de nombreuses actions de réhabilitation. »²¹¹

De plus, la communauté d'agglomération du Val-de-Seine a retenu pour la construction d'une passerelle entre Sèvres et l'île Seguin le projet du studio Cezary Bednarski.

« Le parvis est maintenu pour traverser la pointe de l'île et rejoindre le pont reliant les berges de Boulogne Billancourt, face au Trapèze. En partie basse, côté Sèvres, la rampe d'accès longe le talus du tramway derrière un écran de végétation. Au fur et à

²¹⁰ Les travaux du parking et du pont ont débuté, www.boulognebillancourt.com, Document 82, Annexe LII, p. 308

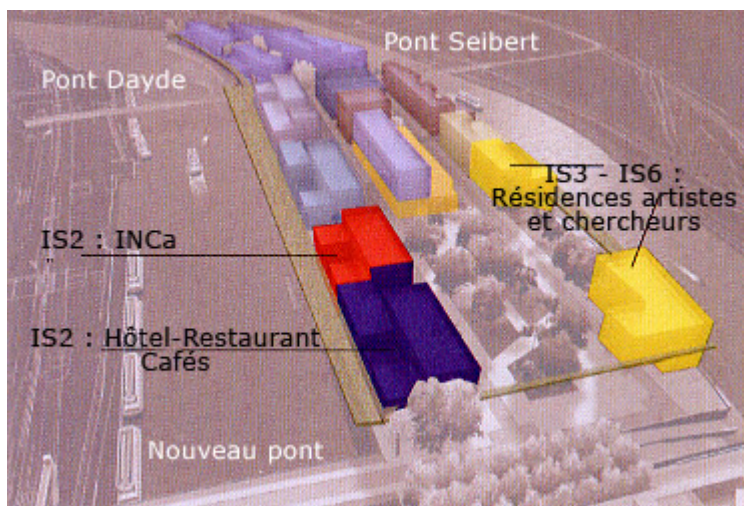
²¹¹ L'aménagement Seguin-Billancourt : le futur en marche, www.renault.fr/RenaultSITE/news/articles/nw_article.jsp?art=228701

mesure de la montée, elle se transforme en passerelle suspendue pour traverser la Seine et rejoindre l'île. »²¹²

Une structure métallique de couleur claire, ainsi qu'un tablier de bois éco certifié et des dalles en verre. Une passerelle qui permettra de relier Boulogne Billancourt à Sèvres, le parc nautique de l'île Monsieur au musée et à la manufacture de Sèvres ainsi qu'à la station du tramway T2.

3.5 Les projets d'occupation de l'île Seguin

Le projet d'aménagement de l'île Seguin se poursuit avec l'implantation de nombreuses structures. Comme un hôtel quatre-étoiles de 10 500 m², comprenant 180 chambres, des salles de séminaires, un restaurant et un spa ouverts au public. Ou encore l'INCa, l'INSERM, un centre d'art, des résidences pour chercheurs et artistes, la SMAC pour valoriser les musiques actuelles ainsi que leur apprentissage, The American University of Paris et New York University ...Nous allons voir quelques points importants de ses aménagements.



Visuel de certains aménagements sur l'île Seguin
www.boulognebillancourt.com

3.5.1 Institut National du Cancer (INCa) et l'INSERM

Le 14 octobre 2005, le ministre de la santé et des solidarités, Xavier Bertrand et le ministre délégué à l'enseignement supérieur et à la recherche, François Goulard, annonce l'implantation de l'Institut National du Cancer sur l'île Seguin. D'autant plus que la ville est inscrite depuis le 12 juillet au pôle de compétitivité mondial Méditech-Santé. Le 16 décembre, lors d'une séance publique Nicolas Sarkozy, président du conseil général des Hauts-de-Seine a fait voter à l'assemblée départementale la participation financière pour l'acquisition des

²¹² Supplément Val de Seine aux bulletins municipaux de Boulogne-Billancourt et Sèvres, www.boulognebillancourt.com

terrains Renault pour la construction de l'INCa. L'implantation de ce centre note le début de l'aménagement du pôle Santé Seguin-Rives-de-Seine, initié par le maire, Jean-Pierre Fourcade. Le financement est 3800 K€ hors taxe pour une surface de 8 000 m². « Cette superficie intègre 2000 m² supplémentaires financés à hauteur de 50% par chaque partenaire, pour un montant de 1300 K€ HT chacun. »²¹³. En attendant la construction du bâtiment, le siège sera établi provisoirement au sein de l'immeuble « R'Way », 52 avenue André Morizet à Boulogne-Billancourt dans une surface de 5 000 m² pour 170 employés. Le maire précise :

*«L'installation de l'INCa à Boulogne-Billancourt préfigure son implantation définitive sur l'île Seguin et donne une impulsion décisive à notre programme d'aménagement de l'île Seguin dont la vocation est à la fois culturelle et scientifique. Ma volonté est de faire venir aux côtés de l'Institut national du cancer des organismes et des laboratoires qui feront avancer la recherche et permettront de remporter des victoires sur la maladie »*²¹⁴

Le 23 décembre 2005, une convention de partenariat est signée par le maire, Jean-Pierre Fourcade, la directrice générale de l'INCa, Christine Welty et un représentant de la SAEM Val-de-Seine, Jean-Louis Subileau. La convention permet d'établir tout d'abord les conditions de mise à disposition de l'immeuble où logent l'INCa pour l'instant, et pour une période de trois ans. Puis définit les modalités d'acquisition du terrain sur l'île Seguin pour une superficie de 8 000 m² SHON. L'INCa s'engage à acquérir pour un euro symbolique le terrain et à réaliser l'immeuble au plus tard le 31 mars 2009. Si l'INCa renonce, elle s'engage à s'acquitter d'une indemnité envers la ville²¹⁵.

3.5.2 Centre d'art contemporain

“Nous avons également besoin de lieux dédiés aux créateurs eux-mêmes, à leur vie, à leur travail. Il existe aujourd'hui un lieu exceptionnel, susceptible de remplir de telles conditions : l'île Séguin. Son avenir a été confié à un groupe de réflexion par le maire de Boulogne Billancourt et le président du Conseil Général Nicolas Sarkozy. A côté du pôle scientifique et des résidences de chercheurs qui sont déjà prévues, je souhaite que soit étudiée la création d'un Centre européen de la création contemporaine, avec la volonté d'assurer la représentation la plus forte de la création de notre pays. Il offrirait aux artistes une plate-forme de travail, de vie et de visibilité qui n'existe pas aujourd'hui en France.” annonce Dominique de Villepin lors de la Foire Internationale d'Art Contemporain 2006.²¹⁶

²¹³ Extrait de l'article sur www.hauts-de-seine.net/portal/jsp_cg92/getBlob.jsp?blobId=2337

²¹⁴ www.boulognebillancourt.com/content/infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/InaugurationInca.php

²¹⁵ Signature pour l'installation de l'INCa à Boulogne-Billancourt, www.boulognebillancourt.com, Document 85, Annexe LIII, p. 312

²¹⁶ Un centre européen de création contemporain sur l'île Seguin ? www.boulognebillancourt.com, Document 86, Annexe LIV, p. 314

Il avait annoncé également en octobre 2005, la construction d'un auditorium sur l'île Seguin. Un projet déjà proposé sur Paris ou en Ile-de-France par Lionel Jospin ou Jacques Chirac. Le 17 mai 2006, Renault Donnedieu de Vabres, ministre de la culture a confirmé dans une communication au conseil des ministres l'implantation d'un centre d'art contemporain européen sur l'île Seguin à rayonnement international. Il annonce : « *L'État a confirmé son engagement, aux côtés du conseil général des Hauts-de-Seine et de la ville de Boulogne-Billancourt, dans cet équipement représentant 25.000 m² de surface bâtie, correspondant à un investissement évalué à 100 millions d'euros* ». Il a indiqué que "cet équipement d'envergure internationale sera dédié à l'accueil d'artistes, à la production et à la présentation d'œuvres, à la recherche expérimentale et aux formations doctorales" et "sera implanté au sein d'un jardin expérimental"²¹⁷

3.5.3 Université américaine

Les deux présidents des écoles : l'université américaine de Paris (UAP) et l'université de New York (UNY) ont annoncé vendredi 19 mai à l'ambassade des Etats-Unis l'implantation d'un campus sur l'île Seguin de 23 000 m². Ces deux universités ont également signé un accord pour créer un pôle d'excellence avec des échanges d'étudiants, de chercheurs et de professeurs ainsi que le développement des partenariats avec les institutions françaises et internationales.

Gérardo Della Paolera, président de l'UAP annonce dans *Le Parisien*: « *On va optimiser nos infrastructures, précise t'il, mais ce sont avant tout les atouts de l'île et de ses environs – des lieux qui culturellement font partie du Grand Palais- qui nous ont décidé. Et puis des synergies vont se créer, notamment avec le centre d'art et pôle santé, et notre université va parfaitement s'insérer dans cet ensemble.* »²¹⁸.

Un investissement estimé à 70 millions d'euros est fait pour que les deux structures puissent s'installer.

4. Le Patrimoine Industriel

Après la destruction dans les années 70 et 80 des usines Citroën du quai Javel et de Levallois-Perret, Renault reste le dernier site de construction automobile dans la banlieue parisienne. Une histoire qui a débuté en 1898 et qui se termine en 1992 avec la fermeture de l'usine. Cependant l'histoire de l'île Seguin ne se résume pas uniquement à Renault, mais ses défenseurs se concentrent sur la période la plus proche temporelle et affective du lieu. Sur un

²¹⁷ Un centre d'art sur l'île Seguin, www.boulognebillancourt.com, mai 2006

²¹⁸ L'université américaine débarque sur l'île Seguin, *Le Parisien*, Document 87, Annexe LV, pp. 316-317

passé où des traces physiques, humaines et sociales sont encore présentes de nos jours. Un débat se met en place pour l'instauration d'un musée ou d'un lieu commémoratif rappelant la mémoire ouvrière avec l'association Atris et Ametis. Un lieu permettant de se souvenir des luttes, des évolutions sociales, des conditions de travail, l'immigration en France... Un débat incluant aussi les personnes voulant la conservation totale ou partielle du lieu ou son contraire, la destruction totale. « *Il y a au fond de ces deux attitudes, tout détruire et tout conserver, la même naïveté, celle qui consiste à croire que l'on peut faire table rase du temps et de la vie.* »²¹⁹. Il faut noter que les années 90 marquent un mouvement de conservation du patrimoine industriel en France. Environ 800 sites dont 180 classés sont protégés par la loi de 1913, aussi bien les bâtiments que les machines.

« Le XIXème siècle, qui a fondé son dynamisme sur la spéculation fonctionnelle des objets et des bâtiments, a produit, au moment de son intronisation parmi les monuments historiques, une brusque amplification de la nomenclature typologique du patrimoine. Après l'exemple des gares, celui des usines, auxquelles on s'intéresse particulièrement depuis quelques années. Elles sont pour l'essentiel le produit de l'industrialisation du XIXème siècle, c'est à partir de celui-ci que l'intérêt a rayonné vers la proto-industrie et vers les établissements du XXème. »

annonce Jean-Marie Pérouse de Montclos dans l'ouvrage *Regards sur la patrimoine* (p. 18).

La conservation d'un lieu pour sa mémoire sociologique n'est pas un cas particulier à l'île Seguin à Boulogne Billancourt. Nous retrouvons la même problématique avec l'île de Nantes.

4.1 Le patrimoine industriel, son image et sa conservation

Une des premières définitions du patrimoine industriel a été faite lors de la conférence internationale organisée par le TICCIH²²⁰ à Stockholm en 1978. De nombreux éléments sont définis sous cette explication.

« -l'ensemble des biens immobiliers (paysages, sites aménagés et bâtiments) et des biens immeubles par destination ou mobiliers (installations, machines, outillage) qui témoignent de l'activité des sociétés économiquement développées ou en voie de développement en rapport avec leurs programmes industriels d'acquisition, de production ou de transformation.

-l'ensemble des produits issus de ces activités, à l'usage de ces sociétés, ou exportés, en ce qu'ils sont essentiels à la compréhension de celles-ci ;

-l'ensemble des documents écrits, graphiques ou photographiques appliqués à l'étude, à la réalisation, à l'évacuation et à la réception des sites aménagés, bâtiments et équipements concernés.

-l'ensemble des textes administratifs, juridiques, techniques et autres, appliqués en général au patrimoine industriel. »

²¹⁹ Jack Lang, *Regards sur le patrimoine*, p. 11, éditions réunion des musées nationaux

²²⁰ The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

Nous allons voir qu'elle est l'évolution sur la notion de patrimoine et l'évolution de sa reconnaissance en France.

4.1.1 Regard sur l'évolution de la notion patrimoine industriel

Le patrimoine industriel depuis les années 90 trouve sa place dans l'urbanisation. Nombreuses des structures industrielles ont été conservées pour leurs valeurs identitaires. Des bâtiments généralement en périphéries des villes, occupant de grands espaces. Paris n'a pas échappé à l'adaptation avec le quartier Masséna ou les anciens Grands Moulins, la halle Sudac ont accueilli l'université de Paris VII et une école d'architecture. Ces structures sont considérées souvent inesthétiques avec des travaux de restauration et de réhabilitation assez importants et coûteux, avec une image péjorative du lieu de travail, voilà ce qui suscite de nombreuses réticences. Le patrimoine est « *porteur de valeurs ambivalentes* »²²¹

*« Au Haut Moyen Âge, il {le travail} n'en était d'ailleurs pratiquement pas question, la vie contemplative, inactive, donc étant seule glorifiée. S'il se trouva progressivement nommé et commenté à l'époque carolingienne, c'est toujours en soulignant le caractère pénible du labeur, mais en y ajoutant des valeurs positives, l'effort bénéfique accompli lors des défrichements, puis l'habileté déployée par les artisans, à commencer par les forgerons et les orfèvres. Le terme de laboratores (travailleurs) perdant sa connotation trop exclusivement douloureuse (qu'il conserve dans le mot labeur) servit à caractériser une société tripartite où les laboratores côtoyaient désormais, de plein droit, les oratores et les bellatores (les prêtres et les guerriers). C'est à ce moment qu'apparut aussi l'expression artes mechanicae pour désigner des activités artisanales et techniques placées d'emblée sur un pied d'égalité avec les artes liberales (arts libéraux, c'est-à-dire intellectuels). Si le travail se trouvait promu dans les mentalités, c'est parce qu'il pénétrait alors toutes sortes d'activités nouvelles, généralement urbaines, que l'on peut légitimement déjà qualifier d'industrielles. C'est du reste au Moyen Âge que le mot industria commença à être employé pour signifier une activité productive caractérisée par l'habileté et le génie inventif. »*²²²

La même ambivalence du terme se retrouve dans l'iconographie de la représentation du travail, au XIXème on retrouve l'image du forgeron avec ces outils manuels malgré la croissance de la mécanisation. Dans les années 1900, Emile Zola illustre le labeur dans ces livres comme *Germinal*, racontant la vie difficile de la mine. Il fut l'un des auteurs à avoir vu et constater la vie en usine. Toutefois une image glorieuse a déjà été présentée après 1870, pour prouver que l'industrie française se trouvait plus performante que l'industrie allemande. L'image péjorative est en partie due à l'essor de l'industrie au début XIXème siècle, avec la

« parcellisation des tâches, accentuée par la mécanisation, mais en fait déjà présente dans les manufactures des XVIIe-XVIIIe siècle, eut tendance à rendre le travail

²²¹ Jean-François Belhoste, Patrimoine industriel et mémoire du travail, source www.international.icomos.org

²²² Ibid

abrutissant et répétitif. La même appréciation critique se retrouve à propos du chronométrage et du travail à la chaîne pour le XXème siècle. »²²³.

Cependant cette « vision négative de l'évolution technique » avec l'automatisation par exemple, a permis de faire des gains financiers pour les entreprises et pour les employés, un gain vis-à-vis de certains travaux très dangereux et en gain de temps. Il faut préciser que cette mécanisation est perçue comme une cause de chômage et favorisant la croissance d'ouvriers non-qualifiés.

4.1.2 La reconnaissance du patrimoine industriel de nos jours

« Le mouvement était lancé et l'opération la plus célèbre est celle de l'Ironbridge Gorge Museum Trust, constitué autour du haut fourneau où Abraham Darby Ier inventa la fonte au coke en 1709 et autour des collections de la compagnie de Coalbrookdale qui a été en activité jusqu'au milieu du XXe siècle. C'est un ensemble particulièrement complet qui est présenté dans un parc archéologique original dans la vallée de la Severn autour de la ville de Telford : musée du fer en face du haut-fourneau, Ironbridge, premier pont en fonte au monde (1779-1781), installation du canal et son plan incliné utilisé autrefois pour hisser les péniches chargées de charbon, fours de la fabrique de porcelaine, musée de plein air, village reconstitué avec les échoppes d'autrefois, atelier de forge à laminoir. C'est un ensemble complet qui demande du temps pour être découvert, qui réussit à conquérir un vaste public et qui gagne de l'argent. Depuis une trentaine d'année le patrimoine industriel acquière une certaine légitimité vis-à-vis de sa conservation. »²²⁴

« Ainsi voit-on [...] tel groupe d'intellectuels aux champs exprimer une émotion à peine retenue devant les vestiges arrachés aux griffes du ferrailleur de l'antique machine à vapeur qui avait pollué l'air que respiraient leurs grands-parents. »²²⁵. En 1973, une exposition intitulée « L'usine, travail et architecture » fut réalisée au pavillon de Marsan traitant de la notion de patrimoine industriel par le biais architectural. *« Nous sommes entrain de passer d'un âge de construction et d'acquisition à un âge de préservation et d'appréciation. »²²⁶.* Une autre réalisée en 1975, nommée « Le paysage de l'industrie » réalisée par les Archives d'architecture moderne montre un décalage par rapport aux anglo-saxons avec une mouvance fondée sur le monument et le musée. Ce sont les associations de sauvegarde qui ont permis la conservation et la valorisation de nombreux lieux de patrimoine. L'appareil scientifique a basé en partie ces connaissances sur ces structures, gérées par des anciens ouvriers, anciens cadres, manœuvres... qui ont permis de retenir l'attention de politiques. Ces structures se sont

²²³ Jean-François Belhoste, Patrimoine industriel et mémoire du travail, source www.international.icomos.org

²²⁴ *Le patrimoine industriel, une notion assez récente*, 12 novembre 2004.

<http://www.cilac.com/BDD/article.php?id_article=133&var_recherche=%EEl+seguin>

²²⁵ Jean-Michel Leniaud, *l'Utopie française*, essai sur le patrimoine, Mengès, Paris, 1992, p. 32

²²⁶ Babelon Jean-Pierre, Chastel Andrée, « La notion de patrimoine », *Revue de l'art*, n°49, 1980, pp. 5-30

en parties créées lors des grands bouleversements économiques des années 1970 des trois fondements de la puissance française : l'agriculture, la houille et l'acier. Elles se développent de façon diverses : structures militantes, musées, écomusées... Le premier écomusée lié à un site industriel apparu en France est celui de la communauté urbaine du Creusot-Montceau-les-Mines en janvier 1974, où est organisé un colloque en 1976 sous le thème de « Patrimoine industriel et sociétés contemporaines ». D'autres écomusées se créèrent dans les années 1970 tels que ceux de Fourmies-Trélon ou des pays de l'Oise avec la disparition de nombreuses activités comme le textile, la céramique du bâtiment ou encore la boutonnerie. Ces structures étudient, promeuvent, font connaître au grand public. D'autres initiatives toujours dans les années 1970, sont mises en place comme la musée des Techniques et Cultures comtoise (MTCC). L'objectif consistait en la recherche, la conservation et la valorisation à la fois du patrimoine industriel historique et de sites encore en activité comme les forges de Syam ou la verrerie de Passavant-la-Rochère. On trouve également en 1971, le Centre historique minier conçu par les Houillères du bassin du Nord-Pas-de-Calais (HBNPC). Il a permis d'accompagner le programme de la cessation de l'extraction minière en conservant la mémoire liée à cette activité. En 1978, se crée une association nationale rassemblant de nombreux historiens de l'économie, du social, de l'ethnologie, le comité d'information et de liaison pour l'archéologie, l'étude et la mise en valeur du patrimoine industriel (CILAC). Des colloques autour du patrimoine s'organisent en France et à l'étranger grâce à cette dernière. Mais la prise en compte par l'Etat débuta le 13 octobre 1978 avec la création de la direction du patrimoine. En 1981, une nouvelle structure est établie à l'issue de la réflexion du ministre de la culture et de la communication. En 1983, une cellule sur le patrimoine industriel au sein de la sous-direction de l'inventaire général est créée. Dès 1986, ces objectifs seront la mise en place d'outils méthodologiques pour le repérage du patrimoine industriel en France ainsi que la réalisation d'un inventaire approfondi sur les thèmes de la sidérurgie, des mines, de la céramique ou de la verrerie. En 1985, suite à une réforme de la commission supérieure des monuments historiques, est instituée une section spécialisée dans le patrimoine industriel, scientifique et technique. Cette réforme est importante car elle permet d'inscrire dans la mémoire collective nationale des biens qui peuvent désormais bénéficier de l'appellation monument historique. En 1994, les journées du patrimoine ont eu pour thème le patrimoine industriel et ont remporté un grand succès auprès du public.

4.2 La conservation du patrimoine industriel

L'interrogation concernant la conservation du patrimoine industriel se pose lors de l'étude de faisabilité du cabinet G3A en 2001.

« Le patrimoine exerce ainsi une fonction anthropologique. Au-delà et en-deçà du monument, il constitue de véritables lieux de mémoire, espaces d'usages quotidiens porteurs de sociabilité, et d'une remémoration collective. ». L'étude précise : « L'île Seguin, quant à elle, porte un double témoignage : elle est à la fois le support d'une mémoire collective et un témoin de l'architecture industrielle. La question qui se pose est donc de savoir si l'île Seguin est aujourd'hui un monument.

-A ce titre, le projet peut-il envisager de s'abstraire de l'image et de l'histoire du lieu ?

-Doit-il conserver certains éléments du patrimoine bâti et lesquels ?

-Quelles sont les caractéristiques les plus importantes de l'île qui véhiculent son image et son histoire ? »²²⁷

D'autres thématiques sont abordées comme l'architecture du bâtiment, le fait que cela soit un lieu de production de masse et où sont venus travailler plus de 10 000 ouvriers dont plus de soixante-dix nationalités.

Depuis 1995, la conservation de certains éléments de l'île et la présence d'un musée ou lieu de mémoire sont de nouveau abordés et de façon plus concrète. Lors du recours de plusieurs associations des Hauts-de-Seine en 2004, la mairie s'est engagée à conserver certains éléments des usines comme le pont Daydé, le portail d'entrée sur l'île Seguin, le fronton de la pointe amont de l'île, du portail monumental sur la place Jules Guesde et le bâtiment X. De plus, le comité d'expert mis en place en octobre 2005 veut prendre en compte le passé industriel de l'île.

«Au-delà du passé de Renault à Billancourt, c'est le passé industriel des Hauts-de-Seine qui serait mis à l'honneur, avec l'industrie automobile, l'aviation, le cinéma... Les deux associations d'anciens salariés de Renault, ATRIS pour les ouvriers et AMETIS pour les cadres, sont impliquées et participent à un groupe de travail mis en place par la commission de concertation Seguin-Rives de Seine. Diverses propositions de musées ont été évoquées : une «Cité du Design», un musée de «L'affiche politique» en collaboration avec l'école nationale supérieure de Créations Industrielles, un «Musée des savoirs de l'automobile», consacré à l'histoire technique, industrielle et sociale de l'automobile, auxquelles pourraient être associés un centre de recherche universitaire spécialisé et une médiathèque. »²²⁸

L'ATRIS et AMETIS, ainsi que la société d'histoire Renault étudie plusieurs possibilités d'aménager un lieu sur l'île Seguin.

²²⁷ Etude de faisabilité G3A, p. 13

²²⁸ Ile Seguin : le conseil d'experts planche sur un « projet ambitieux, à la hauteur du passé de Billancourt », www.boulognebillancourt.com, Document 88, Annexe LVI, pp. 321-322

4.3 Un lieu de mémoire ?

Plusieurs formes de musées ou de lieux de mémoire sont abordés pour conserver une trace de l'histoire de l'île Seguin, un musée de l'immigration, un musée, un lieu de mémoire ?

4.3.1 Un musée

La construction d'un musée permettrait-il une reconnaissance sociale ?

« On peut aussi s'étonner de la façon dont est envisagé l'avenir du patrimoine Renault à Boulogne Billancourt. Lorsqu'on parle d'y conserver quelque chose, c'est l'intérêt paysager de l'île Seguin, en grande partie artificielle, qui est mis en avant. Si l'on évoque parfois l'ancienne « forteresse ouvrière », il est très rarement question, en revanche, de mémoriser les multiples opérations nécessaires à la fabrication des voitures. Pourtant ce site fut l'un des berceaux de l'industrie automobile mondiale. ».

Jean-François Belhoste appuie sa démarche dans son étude sur la place du patrimoine industriel et du travail de la manière suivante.

« Certes le patrimoine industriel ne témoigne pas seulement de l'histoire du travail. Il raconte au travers d'objets pérennes l'histoire des sciences et des techniques, celle des entrepreneurs, celle encore des manières de construire, souvent de façon innovante et exemplaire. Dans la mise en valeur, ce sont ces aspects qui sont privilégiés, et ceux qu'on s'efforce de garder intelligibles. Mais le risque en faisant ces choix, est justement de gommer toutes références au travail, à son organisation, à sa culture et aux modes de vie qu'il implique. Il n'est évidemment pas facile d'exprimer dans un bâtiment vide autour d'une machine isolée la façon dont les hommes les ont occupés et fait fonctionner. Tout dépend de la sélection des témoignages, de leur signification et de leur mise en scène. La démarche est encore trop rarement entreprise : le travail n'aurait-il pas d'histoire qui vaille la peine d'être racontée à ceux qui ne travaillent pas encore ou qui ne travaillent plus ? »²²⁹

L'histoire de l'île Seguin ne se résume malheureusement pas uniquement aux usines Renault. Comme vu précédemment, ce lieu a marqué l'Histoire de France au sens large, que cela soit avec la construction d'un pont amenant au château de Versailles, les premières industries, les premières guinguettes... L'île a depuis son apparition attisée de nombreuses curiosités et de nombreux conflits. Cependant, l'histoire la plus proche reste celle la plus valorisée. Renault, a marqué la ville avec le développement de ses usines, son autarcie, le travail à la chaîne, les grèves ... Et de cela également une histoire riche apparaît. Les associations des anciens cadres et des anciens ouvriers de chez Renault ainsi que la société d'histoire Renault, se réunissent pour que ce patrimoine reste présent, pour qu'il en reste une trace. En 1988, l'Expo-musée Renault est créé pour raconter en image et avec des objets l'histoire de plus de cent ans de présence Renault à Boulogne Billancourt. L'idée naquit en 1973, Gilbert Hatry, fondateur de la « Section d'histoire des Usines Renault » , déclare « *Nos collections ne doivent pas*

²²⁹ Jean-François Belhoste, p. 3

réintégrer leurs cartons dans l'attente d'une hypothétique nouvelle présentation. Nous voulons faire plus et mieux, en réalisant un Musée qui retracera l'histoire de l'Entreprise et des hommes qui ont contribué à la faire. »²³⁰. Cette idée permit de trouver et d'aménager un lieu avec une dizaine de salles et une salle de projection sur les divers moments et événements Renault à Boulogne. Cependant cette structure ne suffit pas. Eloignée des terrains Renault, isolée, non-soutenue par la ville de Boulogne, un autre lieu de mémoire doit se faire et sous une autre forme.

4.3.2 Musée de l'immigration

Dans l'étude de faisabilité du cabinet G3A ainsi que par l'association Ametis, le projet de la maison de l'immigration est abordé.

*«Ce projet qui est soutenu par le Ministre de la Ville, Claude Bartolone, trouverait naturellement sa place au sein, ou à côté, de la BDIC. On rappellera que la BDIC a dans le passé présenté plusieurs grandes expositions sur l'immigration. Cette maison pourrait marquer la naissance d'un réseau national des maisons de l'immigration.»*²³¹

Claude Bartolone, ministre délégué à la ville appui cette idée de musée de l'immigration en opposition au maire. Le ministre déclare : *« le vrai symbole unificateur de l'immigration c'est la classe ouvrière, dont le plus beau phare est Renault. »* En réponse à cela Jean-Pierre Fourcade annonce : *« Que l'on fasse sur l'île Seguin un lieu de mémoire pour évoquer les travailleurs immigrés qui sont passés dans les ateliers Renault, tout le monde est d'accord. En revanche, nous sommes tout à fait opposés à l'idée d'un musée de l'immigration. »*. Un musée de l'immigration ou une structure relatant l'évolution de son pays par le biais des mixités ethniques existe déjà. Par exemple le musée de l'immigration à Ellis Island aux



Musée de l'immigration à Ellis Island.,
www.insecula.com/salle/MS01024.html

Etats-Unis qui a été construit pour rendre hommage aux immigrés qui ont aidé à bâtir le pays²³². Ou encore le musée de l'immigration japonaise à Lima au Pérou, le musée de l'immigration à Melbourne²³³ ou encore le musée de l'Immigration et de la diversité à East End londonien en Angleterre.

²³⁰ Renault Histoire, novembre 1989, p. 67

²³¹ Jean-François Belhoste

²³² Musée de l'immigration d'Ellis Island, www.insecula.com/salle/MS01024.htm, Document 89, Annexe LVII, p. 325

²³³ Musée de Melbourne, www.immigration.museum.vic.gov.au, Document 90, Annexe LVIII, p. 326

Pour des raisons liées principalement aux projets d'aménagement de l'île Seguin, le projet d'un musée de l'immigration n'est plus d'actualité. Un musée plus ouvert et plus interactif, est étudié.

Jacques Toubon, était intéressé pour installer sur l'île Seguin un musée de l'immigration cependant il fallait une structure déjà existante. Une cité nationale de l'histoire de l'immigration²³⁴ c'est ouverte dans l'ancien musée des arts premiers à Paris (ce dernier transféré au musée du quai Branly).

4.3.3 Un lieu de mémoire

Lors d'une rencontre avec Michel Auroy, président de l'Ametis, l'association des anciens cadres de chez Renault, il m'exposa un projet d'aménagement d'un lieu de mémoire sur l'île Seguin et non d'un musée. Le terme du lieu est très important, car chacun est chargée de connotation. Un des projet abordé serait l'aménagement de la station de tramway qui traversera l'île. Cette dernière sera aménagée comme un ancien bâtiment de chez Renault avec de surprendre le voyageur. Les structures construites seraient semblables à celle d'époque. Car lors de la destruction, certaines parties métalliques furent conservées pour être reproduites à l'identique. A proximité de la station, serait aménagée un lieu de mémoire soit en un lieu indépendant ou soit au sein d'une structure existante. Michel Auroy me précise qu'il ne s'agit encore que d'hypothèses.

« Un cabinet d'étude, AB Associés vient d'être désigné par la SAEM en charge de l'urbanisation du site. Ce cabinet a pour mission de faire des propositions concrètes de ce que pourra être le lieu de mémoire, sur la base des idées formulées par les associations de Renault (Ametis, Atris et SHGR). L'idée de surfaces ouvertes au public avec bornes interactives et consultation d'archives et de documents est assez solide mais encore une fois nous n'en sommes qu'à la phase projet. Un partenariat avec les structures de recherche universitaire n'est pas à exclure »²³⁵

Michel Auroy partage l'avis de Christian Dupavillon :

« L'extension patrimoniale, c'est aussi celle du public, des publics devrait-on dire plus justement. Chacun peut et doit avoir une relation unique avec un bâtiment, un site, un monument... Le visiter pour lui-même, venir y écouter un concert ou voir une exposition, y flâner simplement. Ainsi le patrimoine perd peu à peu cette image guindé quelque peu bourgeois et «entre soi » qu'il avait jusqu'alors. Il a été bousculé, il est vrai, grâce à des événements phares, des opérations qui l'ont investi, ouvert, exposé. »²³⁶.

²³⁴ Pour plus d'information www.histoire-immigration.fr

²³⁵ Mail de Michel Auroy à mon attention

²³⁶ *Regard sur le patrimoine*, p. 14

Conclusion

L'île Seguin possède une histoire assez riche qui touche toutes les périodes de l'histoire de France. Cependant celle qui reste la plus proche temporellement est celle qui retient toutes les attentions. Les employés de chez Renault font des démarches pour conserver cette mémoire du travail et des luttes sociales sur l'île Seguin. De débats nationaux à ceux locaux, ils ont permis enfin en 2005 d'avoir une réflexion sur l'aménagement d'un lieu de mémoire sur l'île Seguin. Mais cela ne consistera qu'à la création d'un lieu et non de conservation de bâtiments ou d'outils. Un lieu encore en réflexion au sein de la SAEM Val-de-Seine aménagement qui étudie toutes les propositions. Mais correspondra t'il aux attentes des associations des anciens ouvriers et cadres de chez Renault ? La reconnaissance du patrimoine industriel en France a été tardive et à encore de nos jours des difficultés à trouver sa place. Alors ce lieu de mémoire pourra t'il vraiment refléter la mémoire sociale ? L'importance d'une industrie automobile en France et à Boulogne ? Prendra t'il en compte le passé de l'île ? La ville a fait le choix d'aménager l'île pour en faire un pôle attractif d'île-de-France. Un lieu dénommé « l'île des deux cultures », mélangeant culture scientifique et artistique. Un pôle scientifique avec entre autre l'INCa, l'Inserm et un pôle culturel avec un centre d'art contemporain. Pour la conservation de la structure industriel, un concours a été lancé pour aménager autour de l'île dans l'esprit de Pierre Laprade une « façade-enveloppe ». Une façade enveloppe conçue sous Louis Renault pour donner une impression d'unité aux usines. Cette nouvelle façade contemporaine, donnera une unité moderne à l'île Seguin. Une unité en attendant de savoir ce qui va être construit concrètement.



Plan pour le projet *Utopia, Inc., l'île des plaisirs*, www.peripheries.net

L'aménagement de l'île connu beaucoup de remous et surtout de nombreuses propositions parfois même farfelues, comme ce dernier. Deux étudiants, Nicolas Ledoux et Mathieu O'Neil ont eu l'idée de transformer l'île Seguin en une île des plaisirs en contre-projet en 1992. Un projet intitulé *Utopia, Inc., l'île des plaisirs* ayant pour objectif d'être un lieu d'effervescence créatif dans divers domaines culturels. Ainsi que des restaurants de toutes

nationalités, des galeries, des librairies, des maisons de passe... le tout divisé en quartier. Ces deux jeunes architectes posent tout de même des problématiques propre à la ville de Boulogne. Nicolas Ledoux explique au site www.peripheries.com:

« En 1992, année dont date le projet, il y avait un très grosse pression sur les squats, les lieux de concert. La mairie de Paris les fermait les uns après les autres, elle menait une politique dure, une politique d'aseptisation de la ville. Tous les espaces de vie marginaux disparaissaient, les conditions de créations, de production devenaient de plus en plus difficiles. De là est née notre idée de récupérer l'île Seguin pour y transférer tout ce qui disparaissait ailleurs. »

Des questions sur la mise à disposition des habitants de structures culturels en tout genre. Un angle qui a été abordé entre autre avec l'île des deux cultures. Une île à la fois scientifique et culturel, accessible par et pour tous. Cependant, l'angle de la conservation reste très longtemps oublié par les institutions. Ce n'est qu'après des années à la suite du débat que lance Jean Nouvel sur la conservation que la mise en place d'un lieu de mémoire est abordé par la SAEM Val-de-Seine aménagement. La destruction totale est un choix affiché de la ville. Avant même les élections de 1995, Jean-Pierre Fourcade propose de détruire les usines Renault afin de construire des structures plus rentables. Une orientation remise en question de nouveau par le débat animé par Jean Nouvel mais qui après les élections retombe dans l'oubli. Il est hors de question de conserver des bâtiments sur l'île. Une politique pourtant utilisé dans d'autres pays mais restent encore mal vu en France. Toutefois, l'ensemble des structures tel la SAEM Val-de-Seine aménagement et le comité d'expert, dirigé par le sénateur-maire Jean-Pierre Fourcade ; un ministre de l'intérieur et de l'aménagement qui se trouve être également être le président du département des Hauts-de-Seine, Nicolas Sarkozy clôt un débat sur la conservation. Car presque la totalité des membres, et des dirigeants des comités, des conseils, des entreprises de gestion pour l'aménagement partage globalement la vision des choses. De plus, se sont souvent les même personnes qui sont membres des différentes structures empêchant vraiment un débat avec des idées nouvelles.. Malgré l'annonce de fermeture des usines en 1989, des projets d'études pour l'aménagement d'un lieu de mémoire sur l'île ne se font concrètement qu'à partir de 2005.

« Dans le souvenir, pourtant, Billancourt n'a pas de couleur, que celle du fer, du bitume et des murs et la couleur que sont ces mots : on passait sur le pont, le mur vous avale, on se souvient des rues et des rampes, d'emboîtements de bureaux, de locaux avec des affiches puis aussitôt les halls et les passerelles, la mémoire déjà se perd dans la topologie de l'île usine et pourquoi vous reviennent les lettres géantes et les numéros, censés vous repérer dans votre voyage. » décrit François Bon dans l'ouvrage nommé *Billancourt*. (p.2)

Une mémoire d'un lieu qui reste dans les esprits de tous, ceux qui ont travaillé et ceux qui aiment ce lieu pour son histoire.

« Dans ce lieu de mémoire où «se rencontrait presque toute la planète», où l'un des fleurons de l'industrie française produisait pour le monde entier, où les ateliers bruissaient de toute l'activité industrielle –de l'emboutissage des tôles au ronronnement d'une voiture prête à faire rêver son futur acheteur-, ce lieu où les statuts professionnels se reconnaissaient à la couleur des blouses, blanc, bleu, gris, vert, où la complémentarité des tâches construisait des solidarités, effaçait les différences, où la pénibilité du travail était rendue supportable par les moments de pause et de fêtes, où la culture ouvrière et la culture industrielle étaient également reconnues..., les hommes et les machines se sont tus. »^Z.

Toutefois des questions se posent autour de ce lieu de mémoire, sur sa forme, les informations à diffuser, l'accès, sa présence sur l'île... L'Amis, l'Atris, la société d'Histoire de chez Renault ont des visions différentes de l'Histoire de Renault. Comment vont-ils aménager ce lieu qui va raconter plus que l'histoire d'un lieu, mais retracer l'Histoire de France. L'île avant Renault sera-t-elle abordée ? Un lieu si riche de rencontres, de révoltes, de protestations, de nouveautés aura-t-il lui aussi le droit à une certaine reconnaissance malgré la proximité temporelle des usines Renault. La ville de Boulogne choisit de plus de peu valoriser le patrimoine industriel de Renault. Cela serait-il dû à l'inconscient collectif de l'image du dur labeur, des conflits sociaux, de ces quartiers à mauvaise réputation ? Une image souvent très péjorative, surtout pour une ville qui valorise la création d'entre guerre et les années 30. Cependant la ville, qui possède le label Ville et Pays d'art et d'Histoire, parle de l'industrie, celle qui a permis à la ville de se faire connaître et de s'enrichir. Un parcours mis en place par le musée des années 30 se nommant Parcours Industriel. Un parcours mis en place surtout par rapport aux représentations sociales du public visé. L'image de la ville, reste une ville prospère qui a accueilli de nombreuses grandes et célèbres entreprises : Renault, Farman, les Studio de Billancourt, la nouvelle société des glacières... et dans de nombreux domaines : blanchisserie, aviation, automobile, cinéma, communication. Un essor industriel qui a permis de transformer Boulogne-Billancourt en une ville moderne dans les années 30. Elle devient un carrefour d'architectes tels que Tony Garnier, Le Corbusier, Hummel et d'hommes puissants qui construisent des résidences du "style international". Un certain statut des habitants apparaît et donne à la ville une image d'une ville riche et bourgeoise. Image toujours présente de nos jours. De plus, il est difficile de trouver des documents sur la présence de Renault à Billancourt dans les réseaux municipaux. Très peu de documents sont présents aux archives municipales, et pourtant quelques documents d'études sur l'histoire de Renault à Boulogne

^Z Les Hommes de Renault-Billancourt, Mémoire ouvrière de l'île Seguin 1930- 1992, p 222

sont au fond d'archives du musée des années 30, faites pour la plus part des documents par la société d'histoire et artistique de Boulogne-Billancourt. Le service de communication de la ville ne gère pas le dossier de presse relatif à l'île Seguin, il est géré par la médiathèque de l'espace Landowski au sein de l'espace de travail. Un dossier de presse qui ne prend pas en compte les articles de l'humanité, des journaux locaux, les articles sur internet sauf ceux de la ville de Boulogne, les articles trop critique envers la ville... Les quelques livres présents dans ce même espace ne sont pas disponible au prêt, et traitent principalement de la technicité des voitures renault que le contact social chez renault. Un choix affiché de la ville de présenter les usines Renault uniquement comme une usine novatrice, créatrice d'emplois et en avance sur son temps. Toutefois, la ville distribue un bulletin des archives municipales de Boulogne-Billancourt qui se nomme Mémoire vive, de six pages retraçant l'évolution de la ville à travers les siècles. Une légère prise de conscience et de reconnaissance historique, même légère du patrimoine industriel. qui s'éloigne enfin des années 30. La notion de patrimoine industriel qui a des difficultés à se faire reconnaître en France. Elle reste souvent assimilée aux mines, aux hauts-fourneaux et pas aux grandes usines automobiles, les fabriques... En attendant une plus grande reconnaissance du public, surtout par le biais des politiques culturels, les villes essaient de conserver par le biais d'associations une mémoire. Mais d'ici quelques mois, une structure d'information sera placée prêt de l'île Seguin pour renseigner les habitants des futurs travaux sur l'île Seguin et le trapèze, ainsi que des explications sur les projets à l'étude, tel que l'aménagement d'un lieu de mémoire.

L'île Seguin est un lieu qui a toujours marqué par sa différence, sa pluralité, son originalité. Qui en vue de futurs projets restera un lieu particulier qui marquera sa différence et sa spécificité.

Bibliographie

Livres

- Belhoste Jean-François et Smith Pierre, *Patrimoine industriel, 50 sites en France*, édition du Patrimoine, collection Images du Patrimoine, 1997, 110 p.
- Bezançon Albert et Caillet Gérard, *Histoire de Boulogne Billancourt*, édité par la ville de Boulogne Billancourt avec la collaboration de l'édition Joël Cunénot, 1984, 112 p.
- Bon François et Stéphanie Antoine, *Billancourt*, édition Cercle d'art, 2003, 33 p.
- CARTIER Claudine. *L'héritage industriel, un patrimoine*. SCEREN, 2003, 195 p.
- Costa-Lascoux Jacqueline, Temine Emile, *Les Hommes de Renault-Billancourt, Mémoire ouvrière de l'île Seguin 1930-1992*, Editions Autrement, Collection Français d'ailleurs, peuple d'ici, HS numéro 142.§, 2004, 232 p.
- Culot Maurice et Foucart Bruno, *Boulogne Billancourt Ville des temps modernes*, collection villes. Institut Français d'architecture réalisé sous la direction de Patrimoine Industriel de Emmanuel de Roux, éditions du patrimoine et éditions Scala, 2000, 408 p.
- De Roux Emmanuel, *Patrimoine industriel*, éditions du Patrimoine et Scala, 2000, 272 p.
- Hatry Gilbert et Le Maître Claude, *Dossiers chronologiques Renault, voitures particulières : 1919-1923, tome 4*, éditions Lafourcade, 1980, 213 p.
- Hatry Gilbert et Claude Le Maître, *Renault : Ateliers et voitures d'hier et d'aujourd'hui...*, deuxième édition revue et augmentée par André COMPAIN-MEFRAY et Pierre LITZLER, Paris, JCM Éditions, 1996, 124 p.
- Irvoas-Dantec Dominique, Morel Fabienne ; *C'est quoi le patrimoine ?*, éditions Autrement, collection autrement jeunesse, 2004, 63 p.
- Lebas Antoine, *Boulogne Billancourt, Ville d'art et d'essai 1800-2000, Hauts-de-Seine*, , Inventaire général des monuments et des richesses artistiques de la France, 1997, collection : "Images du Patrimoine " n: 166, photographies de Philippe Ayrault. éd. L'inventaire, Images du patrimoine, 1997, 114 p.
- Loubet Jean-Louis, Hatzfeld Nicolas, Michel Alain, *Ile Seguin, Des Renault et des hommes, Boulogne-Billancourt*, ETAI, 2004, 192 p., 350 documents.
- Loubet Jean-Louis, *Renault, Histoire d'une entreprise, Boulogne-Billancourt*, Editions ETAI, 2000, 431 p.

- Madec Philippe, *L'architecture*, éditions Autrement, collection autrement jeunesse, 2004, 63 p.
- MALTE Bernard. *Les centres de culture scientifique, technique et industriel*. Ministère de la culture. Direction du développement culturel, service d'études et de recherches. Octobre 1985
- MICHEL Alain P..*L'introduction du travail à la chaîne aux usines Renault. 1917-1939*. JCM éditions. Juillet 1987. 32 p.
- Ory Jean-Jacques.. *Projet pour l'aménagement de l'île Seguin*. 1991, 31 p.
- RIGNAULT Bernard. Métallurgie, musée du patrimoine industriel. Muséologie d'un site industriel : la Grande Forge de Buffon (Côte-d'or). Musée national des techniques. 1990-1991, pp. 167-170 (*Muséologie Technique. Séminaire de recherche*)
- Seidler Edouard, *Le roman de Renault*, éditions Edito, 1973, 255 p.
- Yves Richard, *1898 Renault 1965*, édition Pierre Tisne, 1965, 176 p.
- *L'album Renault, Un voyage dans l'entreprise*, édité par Renault, 1992, 64 p.
- *Regards sur le patrimoine*, éditions Réunion des Musées de France

Articles de presse

1927

- Indicateur Bijou. *Annuaire officiel de la ville de Boulogne-Billancourt*, 1927, 1Bi275
Document 21, p. 118

1956

- Evolution de l'entreprise Renault. *Bulletin d'information de la Régie Renault*, septembre 1956, numéro 97

1970

- **GUITTARD Jean.** L'île Seguin, citadelle industrielle. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1970, tome 1, numéro 1, pp. 20-27
Document 11, pp. 84-91

1971

- **DEL COURT Jean.** L'expansion territoriale de 1902 à 1914. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, juin 1971, tome 1, numéro 2, pp. 38-40
Document 18, Annexe IX, pp. 107-109
- **HATRY Gilbert.** Les journaux d'entreprise. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1971, tome 1, numéro 3, pp. 85-90
Document 31, Annexe XVIII, pp. 170-175
- **MAILLARD Pierre.** Montage à la chaîne de la 10 HP Renault en 1922. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1971, tome 1, numéro 3, pp. 97-99

1972

- **HATRY Gilbert.** Œuvres sociales et associations 1900-1919. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, juin 1972, tome 1, numéro 4, pp. 132-135
Document 34, Annexe XXI, pp. 192-193
- **DESQUAIRES.** L'usine 0. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1972, tome 1, numéro 5, pp. 165-171

Document 20, Annexe XI, pp. 111-117

1973

- **HATRY Gilbert.** Constitution de Renault Frères. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, juin 1973, tome 1, numéro 6, pp. 226-227
Document 14, Annexe VII, pp. 96-97

1974

- **HATRY Gilbert.** Objectif Renault. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, juin 1974, tome 2, numéro 8, pp. 23-24
- **ALEXANDRE Carmen.** L'inondation de 1910. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, 2 décembre 1974, tome 2, numéro 9, pp. 69-74

1975

- **MERCIER Pierre.** Premier établissement industriel dans l'île Seguin : La Blanchisserie Riffé (1786-1793). *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, juin 1975, tome 2, numéro 10, pp. 110-115
Document 2, annexe II, pp. 7-12

1976

- **MERCIER Pierre.** Armand Jean-François Seguin, chimiste tanneur et financier. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, juin 1976, tome 2, numéro 12, pp. 218-233
Document 5, Annexe III, pp. 29-44

1977

- **HATRY Gilbert.** La conquête du Hameau fleuri. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, 3 décembre 1977, tome 3, numéro 15, pp.61-68
Document 17, Annexe VIII, pp. 99-105

1979

- **MERCIER Pierre.** L'aventure de l'île Seguin.... *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1979, tome 3, numéro 19, pp. 334-339
Document 3, pp. 13-18

1980

- **SCHWEITZER Sylvie.** Front populaire aux usines Renault. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, juin 1980, tome 4, numéro 20, pp. 40-49
Document 25, Annexe XII, pp. 130-139
- **MERCIER Pierre.** L'aventure de l'île Seguin.... *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1980, tome 4, numéro 21, pp. 76-84
Document 4, pp. 19-27
- **MERCIER Pierre.** Paul Huet à l'île Seguin ou l'aube du romantisme. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1980, tome 4, numéro 22, pp. 134-150
Document 7, Annexe V, pp. 62-78
- **HATRY Gilbert.** Cent journalistes à Billancourt. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1980, tome 4, numéro 21, pp. 59-65
Document 26, Annexe XIII, pp. 141-148

1981

- **MERCIER Pierre.** La fin tragique de J-B Vandenyver et de ses enfants. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1981, tome 4, numéro 23, pp. 203-218
Document 6, Annexe IV, pp. 45-60

1982

- Publication de l'écomusée de Beauvais. « *Actes du IVème colloque national sur le patrimoine industriel* », Beauvais, 4, 6, 7, 8 octobre 1982

1984

- **HATRY Gilbert.** 1938, l'année noire. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1984, tome 5, numéro 29, p. 195

1985

- **HATRY Gilbert.** Billancourt sous les bombes. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, 5 juin 1985, tome 5, numéro 30, pp. 247- 255
Document 28, Annexe XV, pp. 153-161

1986

- **HATRY Gilbert.** La première réunion du comité d'entreprise de la Régie Nationale des Usines Renault. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1986, tome 6, numéro 33, pp. 110-117

1987

- **BASTIERE Jean-Marc.** Le Comité Central d'Entreprise 1968-1975. *De Renault Frères constructeurs automobiles à Renault Régie Nationale*, décembre 1987, tome 6, numéro 34-35, pp. 164-171
Document 32, Annexe XIX, pp. 176-183

1989

- **GH.** Le 1^{er} octobre 1898. *Renault Histoire*, novembre 1989, numéro 1, pp. 5-8
- **HERY Jean.** L'expo-musée Renault. *Renault Histoire*, novembre 1989, numéro 1, pp. 67-70

1990

- **LECOMTE Claude.** Rocard s'acharne. *L'Humanité*, 24 novembre 1990
Document 38, Annexe XXV, p. 205

1991

- **AGUDO Pierre.** ON Y EST, ON Y RESTE. *L'Humanité*, le 6 février 1991
- De l'île Seguin à l'Elysée. *L'Humanité*, 7 juin 1991
- Premier projet pour l'île Seguin. L'île du cinéma. *Nouvelles des Hauts-de-Seine*. 12 juillet 1991

- Boulogne, ville phare. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 6 novembre 1991, pp. 9-10

1992

- Boulogne-Billancourt rêve d'une Venise bleue illusoire. *Décideurs d'Ile-de-France*, 22 juillet 1992
- **DAUGER Carine**. Boulogne, ville d'eau. *France soir Ouest*, 14-27 septembre 1992, numéro 87

1994

- **CHOMBARD-GAUDIN**. Les méandres de l'aménagement d'une boucle de la Seine. *Mapemonde 56*, 1994, pp. 31-36

1995

- Usines Renault en janvier 1939. *Renault Histoire*, juin 1995, numéro 7, pp. 124-128
Document 27, Annexe XIV, pp. 150-152

1996

- **QUELIN Jean-Pierre**. Du côté de chez Renault. *Le Monde*, 25 septembre 1996

1997

- **KOSSMANN Robert**. Le taylorisme et son application aux usines Renault. *Renault Histoire*, juin 1997, numéro 5, pp.73-81

1998

- **COMPAIN-MEFRAY**. L'innovation. *Spécial centenaire Renault historique*, juin 1998, numéro 10, pp. 9-19

1999

- **BIETRY-RIVIERRE Eric**. Un projet pour les terrains Renault. *Le Figaro*, 26 janvier 1999
Document 39, Annexe XXVI, p. 207

- **ECOIFFIER Matthieu.** L'île Seguin fait la part belle aux paysages. *Libération*, 29 janvier 1999
- **DE FAUCAMBERGE Dominique.** La mémoire de Billancoursk. *Boulogne-Billancourt Information*, mars 1999, pp. 40-41
- **CARREL François.** La dernière bataille de l'île Seguin. *L'Humanité*, 30 mars 1999
- **MENINE Karelle.** Billancourt, un rapport particulier à la culture. *L'Humanité*, 30 mars 1999
- **MORAN Jacques.** La banlieue chic ne supporte plus ses origines. *L'Humanité*, 30 mars 1999
Document 42, pp. 213-214
- **PIGEAT Jean.** Terrains Renault : le malaise. *Le Figaro*, 20 novembre 1999

2000

- Un musée de l'immigration sur l'île Seguin. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 11 janvier 2000
- **COSSARDEAUX Joël.** Boulogne-Billancourt : la majorité municipale se déchire sur l'avenir des terrains Renault. *Les Echos*, 26 février 2000, p. 7
- **NICOLAS André.** Terrains Renault : l'état des lieux. *Oxygène*, mars-avril 2000, numéro 25, pp. 6-7
- **SERAFINI Tonino.** A Billancourt, les friches Renault en jachère pour une année de plus. *Libération*, 4 avril 2000
- **FORTIER Bruno.** Billancourt autrement. *Le Monde*, 5 avril 2000
- **DE CHENAY Christophe.** Un concours international va être lancé pour l'île Seguin. *Le Monde*, 23-24 avril 2000
- **CHAMBRAUD Cécile.** Rivalités à droite pour la gestion future des terrains Renault à Boulogne-Billancourt. *Le Monde*, 23-24 avril 2000
- Proposition des lecteurs. *Le Figaro*, 8 juin 2000
- **DARGENT Françoise.** Flot d'idées autour de l'île Seguin. *Le Figaro*, 8 juin 2000
- **LELOUP Michèle.** Ile Seguin, Faisons preuve d'audace. *L'express*, 22 juin 2000
Document 44, pp. 216-218
- **RAMBERT Francis.** Quel destin pour l'île Seguin ? *Le journal des arts*. 23 août- 7 septembre 2000, numéro 109, pp. 11-12
- L'île Seguin n'est pas tout. *Techniques et Architectures*, octobre-novembre 2000

- **FOUCHET Antoine.** Les anciens ouvriers de l'île Seguin s'amarrent à leur mémoire. *La croix*, 15 octobre 2000, p. 10
- **TELHINE Mohammed, EL KAROUI Hakim.** Un musée de l'immigration à Billancourt. *Libération*, 9 novembre 2000
- **LAMARRE François.** Boulogne-Billancourt : les terrains Renault cherchent une forme urbaine. *Les Echos*, 23 décembre 2000

2001

- 6 ans de mandat : jugez sur pièces ! *Oxygène*, janvier 2001, numéro 28
- **FAION Marisa.** Le contre-projet de Roland Castro. *Le Parisien*, 26 janvier 2001
- **BERNEAU Didier.** L'avenir de l'île Seguin fait toujours débat. JEAN NOUVEL REVIENT À LA CHARGE . *L'Humanité*, 14 février 2001
Document 41, pp. 211-212
- **MOUCHON Frédéric.** Les anciens de l'île Seguin refusent d'oublier Billancourt. *Le Parisien*, 24 février 2001
- **CORSAN Olivier.** Les anciens de Renault se penchent sur l'île Seguin. *Le Parisien*, 26 février 2001
- Le pirate de l'île Seguin Valérie de Saint-Do. La Découverte. *Mouvement*, avril 2001, n°17, pp. 33-36
- Ile Seguin, deux positions critiques. *Le moniteur architecture*, avril 2001, p. 34
- **BOUCHAIN Patrick.** L'entourloupe. *Le moniteur architecture*, avril 2001, p. 35
- **MOUCHON Frédéric.** Les anciens de Renault défendent leur mémoire. *Le Parisien*, 14 avril 2001
- **DE ROUX Emmanuel.** Jean Nouvel relance le débat sur l'île Seguin. *Le Monde*, 15 avril 2001
- Musée de l'immigration : Claude Bartolone va créer une mission de faisabilité. *Première Heure Ile-de-France*, 4 juillet 2001, p. 33
- **TELHINE Mohammed.** Bartolone, mémoire courte et peu construite. *Libération*, 9 juillet 2001
- Musée de l'immigration : projet boudé. *L'Eveil de la Haute-Loire*. 22 juillet 2001
- **MATHIEU Rafaël.** L'île Seguin tourne la page de Renault. *92 express*, 1 octobre 2001, p. 12
- **Jean-Luc Richard.** L'histoire. *Oxygène*, octobre 2001, numéro 29, pp. 4-7

- Renault : Dernière bataille pour la proue de l'île Seguin. *Première Heure Ile-de-France*, 30 novembre 2001, numéro 1076, pp. 2-3

2002

- **LELOUP Michèle.** Le grand chambardement. *L'express*, 24 janvier 2002
- **FAION Marisa.** Renault assigne la ville au tribunal administratif. *Le Parisien*, 26 février 2002
- **SELLAMI Stéphane.** Les anciens de Renault n'ont rien oublié. *Le Parisien*, 29 mars 2002
- **DEBIEVRE Antoine.** L'île Seguin, derniers regards. *Le Journal du dimanche*, 31 mars 2002
- **GELBLAT Solange.** Le repreneur des terrains Renault jette l'éponge. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 8 novembre 2002, p. 2
- **BABOUBET Luc.** Jean Nouvel court après l'époque. *Vacarme*, printemps 2002, numéro 9

2003

- **J. M.** Boulogne-Billancourt. L'île Seguin en exposition. *L'Humanité*, 8 février 2003
- **GELBLAT Solange.** L'opposition dénonce l'accord conclu avec Renault. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 17 mai 2003, p. 4
- **PASCAL Henisse.** L'affaire Executive life traîne en longueur. *La tribune*, 1 octobre 2003, p. 25
- **BOSSUT Olivier.** Terrains Renault : le musée Pinault sur les rails. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 14 novembre 2003, p. 1
- Permis de construire déposé pour la fondation Pinault. *20 minutes*, 14 novembre 2003
- **BOH A...** Les assurés américains n'ont pas été spoliés. *Le Figaro économie*, 28 novembre 2003, p. 15
- **Jean-Luc Richard.** Les affaires de Monsieur Pinault. *Oxygène*, décembre 2003, numéro 37, p. 6
- **IOANNIDES Ariane.** Billancourt nostalgie. *Le Monde Initiatives*, 1 décembre 2003, p. 9
- **SADOUN Carole.** Travailleurs immigrés à l'heure de la retraite. *Le Monde Initiatives*, 1 décembre 2003, p. 9

2004

- **BOSSUT Olivier.** Surprenante bévue autour du pont de l'île Seguin. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 3 mars 2004, p. 4
- **BARRE François.** La mémoire d'un site. *L'Humanité*, 17 avril 2004
- Initiatives locales. *L'Humanité*, 17 avril 2004
- **FAYNER Elsa.** L'île Seguin, année zéro. *L'Humanité*, 17 avril 2004
- **REYMOND Jean-Pierre.** Séguin-des-deux cultures. *L'écho d'île-de-France*, 28 avril 2004, p. 501
- **COQ-CHODORGE Caroline.** Belle île Amère. *Témoignage chrétien*, 29 avril 2004
- **DUPONT Oriane.** L'île Seguin vers un nouveau printemps. *20 minutes*, 4 mai 2004
- **DE ROUX Emmanuel.** Quatre projets pour draper l'île Seguin dans le fantôme de la forteresse ouvrière. *Le Monde*, 6 mai 2004, pp. 29-30
- **MOUTET Aimée.** Il ne faut pas désespérer Renault Billancourt, déjà.... *L'Humanité*, 12 juin 2004, p. 29
Document 23, p. 121
- L'île Seguin, de Renault à Pinault. *A nous Paris*, 28 juin- 4 juillet 2004
- **DE FAUCAMBERGE Dominique.** Jacqueline Costa-Lascoux. Regards croisés d'une universitaire et d'une 4 CV. *Boulogne-Billancourt Information*, septembre 2004, pp. 4-5
- **VILAR DEL PESO Amélia.** Boulogne-Billancourt entre dans l'histoire. *Boulogne-Billancourt Information*, septembre 2004, pp. 47-49
- **Jean-Luc Richard.** Il faut un lieu de mémoire pour l'avenir. *Oxygène*, septembre-octobre 2004, p. 3
- Le Renault de Doisneau. *20 minutes*, 1 octobre 2004
- **CRISTOFOLI Roberto.** Ile Seguin on connaît l'architecte, *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 8 octobre 2004, p. 4
- **EDELMANN Frédéric, DE ROUX Emmanuel.** La promenade en résille d'ARM architecte habillera le pourtour de l'île Seguin. *Le Monde*, 9 octobre 2004, p. 27
- **EDELMANN Frédéric, DE ROUX Emmanuel.** L'avenir de l'île enfin considéré, et non seul passé. *Le Monde*, 9 octobre 2004, p. 27
Document 78, Annexe XLVIII, p. 266
- Le mur-façade de l'île Seguin a été choisi. *La croix*, 10 octobre 2004, p. 25

- **A.F.**. La future enveloppe de l'île Seguin. *Le Journal du dimanche*, 10 octobre 2004, p. 37
Document 77, Annexe XLVII, p. 265
- **ALBERT Marie-Douce**. Une île Seguin bien vivante en façade. *Le Figaro*, 10 octobre 2004
- **CHIROT Françoise**. L'île Seguin et la mémoire de la Régie Renault. *Le Monde*, 15 octobre 2004, p. 24
- **NIELSBERG Jérôme-Alexandre**. La mémoire urbaine de Billancourt. *L'Humanité*, 13 novembre 2004
Document 43, p. 215
- **ALLEAUME Philippe**. Le 8^{ème} quartier : c'est l'affaire de tous. *Oxygène*, décembre 2004, numéro 41, pp. 2-3

2005

- Terrains Renault : les écolos veulent moins de béton. *Le Parisien*, 13 janvier 2005
- **BEAUGRAND Véronique**. Ils sont la mémoire vivante de l'île Seguin. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 5 février 2005, p. 3
- **REVOL Michel**. Ile Seguin : Renault à la case. *Le point*, 10 février 2005, numéro 1691, pp. 8-10
- **BOSSART Gaëtane**. Le pont fragilisé entraîne la fermeture des quais. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 12 février 2005, p. 1
- **CRISTOFOLI Roberto**. Billancourt sera la vitrine de Renault. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 19 février 2005, p. 1
- **ACCORSI Florence**. Square Com, le dernier carré Renault. *Les Echos*, 15 mars 2005, p. 17
- 8^{ème} quartier: demain, on rase gratis. *Oxygène*, mars-avril 2005, numéro 42, pp. 2-3
- **CRISTOFOLI Roberto**. Les associations vont abandonner leurs recours. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 15 avril 2005, p. 4
Document 58, p. 247
- **NOCE Vincent**. Ile Seguin : le projet Pinault prend l'eau. *Libération*, 18 avril 2005
- Pinault quitte-t-il Séguin ?. *20 minutes*, 19 avril 2005
- **DE ROUX Emmanuel**. L'aboutissement d'un dialogue de sourds. *Le Monde*, 20 avril 2005

- **DE ROUX Emmanuel.** Boulogne craint que la Fondation Pinault ne préfère Venise à l'île Seguin. *Le Monde*, 20 avril 2005
- Pinault à l'île Seguin, c'est fini. *Libération*, 9 mai 2005
- Un pouvoir local frileux face à un projet ambitieux. *Libération*, 10 mai 2005
Document 64, p. 253
- **DESCHAMPS Frédéric.** Pinault lâche l'île Seguin pour Venise. *Libération*, 10 mai 2005
- **BIETRY-RIVIERRE Eric.** L'échec au bout de quatre années d'efforts. *Le Figaro*, 10 mai 2005
- **BOSREDON Mickaël.** François Pinault et sa fondation d'art désertent l'île Seguin. *20 minutes*, 10 mai 2005
Document 63, p. 252
- Jean-Jacques Aillagon : « L'issue était trop imprécise ». *Le Figaro*, 10 mai 2005
Document 62, p. 251
- A Boulogne, beaucoup d'habitants « refusent de croire que ce soit perdu ». *20 minutes*, 10 mai 2005
- Chronologie. *20 minutes*, 10 mai 2005
- **PORTES Thierry.** François Pinault abandonne l'île Seguin. *Le Figaro*, 10 mai 2005
- **PINAULT François.** Ile Seguin : je renonce. *Le Monde*, 10 mai 2005
Document 55, Annexe XXXVI, pp. 242-244
- **DUPLAT Guy.** Pinault à Venise: drame en France. *La libre Belgique*, 11 mai 2005
Document 56, Annexe XXXVII, p. 245
- **SARROT Aurélie.** Un an pour remplacer Pinault. *Métro*, 11 mai 2005
Document 61, p. 250
- Le plus grand projet urbanistique de la région. *20 minutes*, 11 mai 2005
- Billancourt ne désespère pas pour son île. *20 minutes*, 11 mai 2005
- **NEUMANN Laurent.** L'horrible gâchis. *Marianne*, 14 mai 2005 au 20 mai 2005
- **WOLINSKY.** Caricature. *Le Journal du dimanche*, 15 mai 2005
- **CHOULET Frédéric.** L'île Seguin aura bien son centre d'art contemporain. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 18 mai 2005, p. 1
- **LEPRESLE Thomas.** Paris tente de repêcher le musée Pinault. *20 minutes*, 25 mai 2005
- Plan B pour l'île Seguin. *20 minutes*, 30 mai 2005

- **GABORIT Pierre.** Chronique d'un désastre annoncé. *Oxygène*, juin 2005, numéro 43, p. 2
- **ALLEAUME Philippe.** Si l'île Seguin pouvait parler. *Oxygène*, juin 2005, numéro 43, p. 1
- Un pôle de santé sur l'île Seguin ?. Communiqué Alcimed. *Le quotidien du médecin*, 13 juin 2005
- L'aménagement des terrains Renault. *Le Moniteur-Expert*, 15 juin 2005
- **MAHAUT Valérie.** Ile Seguin : les anciens Renault refusent de sombrer dans l'oubli. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 20 juin 2005, p. 1
- L'île Seguin remise à flot par l'Institut du cancer ? *20 minutes*, 1 juillet 2005
- Un jardin pour l'île. *20 minutes*, 5 juillet 2005
- Un pôle scientifique sur l'île Seguin. *20 minutes*, 13 juillet 2005
- **BOSREDON Mickaël.** La SAEM Val de Seine a reçu une centaine de propositions d'aménagement. *20 minutes*, 22 juillet 2005
- **BOSREDON Mickaël.** « J'imagine un petit "Las Vegas-sur-Seine" ». *20 minutes*, 22 juillet 2005
- **CATINEAU Anne-Claire.** Ametis. *Boulogne-Billancourt Information*, septembre 2005, p.1
- Invitation à la promenade. *Les nouvelles du Val-de-Seine*, septembre 2005, pp. 1-4
- **GRECO Bertrand.** Fourcade : "Je n'ai pas été assez prudent". *Le Journal du dimanche*, 4 septembre 2005
- **CRISTOFOLI Roberto.** Et pourquoi pas une Cité des savoir sur l'île Seguin ? *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 14 septembre 2005
- **BATEMAN Lucy.** Africains noirs et Algériens, éternels subalternes de Renault. *L'Humanité*, 15 septembre 2005
Document 35, Annexe XXII, pp. 195-196
- Rendre l'île Séguin à l'automobile. *Le Monde*, 26 septembre 2005, p. 11
- **CRISTOFOLI Roberto.** L'institut du cancer sur l'île Seguin, c'est presque fait! *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 30 septembre 2005, p. 1
- **BOSREDON Mickaël.** Le pôle santé en marche vers l'île Seguin. *20 minutes*, 4 octobre 2005
- L'Institut national du cancer va s'installer sur l'île Seguin. *Nouvelle Observateur*, 10 octobre 2005

- Institut national du cancer. Le gouvernement choisit Boulogne. *Le quotidien du médecin*, 10 octobre 2005
- Dominique de Villepin propose un « centre européen d'art contemporain » sur l'île Seguin. *Le Monde*, 10 octobre 2005
- **CRISTOFOLI Roberto**. Ile Seguin : et maintenant le projet de Villepin. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 11 octobre 2005, p. 1
- **BOSREDON Mickaël**. L'île Seguin s'enrichit d'un nouveau projet. *20 minutes*, 11 octobre 2005
- **BOSREDON Mickaël**. L'institut du cancer viendra sur l'île Seguin. *20 minutes*, 13 octobre 2005, p. 6
- Huit clos sur le sort de l'île Seguin. *20 minutes*, 4 novembre 2005
- L'avenir de l'île Seguin à l'étude. *20 minutes*, 10 novembre 2005
- **CADOREL Adrien**. L'avenir de l'île se dessine. *Métro*, 15 novembre 2005
- **LEGASSE Périco**. Sous la plage de Billancourt. Le désespoir révolutionnaire. *Marianne*, 15 novembre 2005
- Les déçus du dossier de l'Inca. *20 minutes*, 18 novembre 2005
- **CRISTOFOLI Roberto**. Un centre culturel et culturel musulman sur les ex-terrains Renault. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 24 novembre 2005, p. 3
- **MOUCHON Frédéric**. Fondation Hamon : nouveau coup dur pour le département. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 29 novembre 2005, p. 2
- **BATEMAN Lucy**. Les six de Renault déboutés. *L'Humanité*, 13 décembre 2005
Document 36, Annexe XXIII, p. 197
- Inca : Sacrifice pour l'île Seguin. *Première Heure Ile-de-France*, 16 décembre 2005, pp. 1-8
- Coup de pouce des Hauts-de-Seine à l'Institut national du cancer. *Le Moniteur-Expert*, 19 décembre 2005
- De l'argent du conseil général pour l'INCa. *20 minutes*, 19 décembre 2005
- **CRISTOFOLI Roberto**. L'installation de l'Institut du cancer jugée trop coûteuse. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 19 décembre 2005, p. 1
- **MATHIEU Rafaël**. L'île Seguin expertisée et convoitée. *92 express*, hiver 2005-2006, numéro 162, pp 16-17
- **LAMARRE Didier, LEROY Pascal**. L'aventure industriel du "92". *92 express*, hiver 2005-2006, numéro 162, pp. 50-59

- **PINAULT Dorothé.** Le projet d'aménagement des terrains Renault est compromis. *Boulogne-Billancourt Information*, 2005, pp. 18-20

2006

- Naissance d'une ville industrielle. *Mémoire vive*, janvier 2006, numéro 4, pp. 4-5
- **CATINEAU Anne-Claire.** Atris. *Boulogne-Billancourt Information*, janvier 2006, p.1
- **DUCHARNE Justine.** Une fac américaine prend pied sur l'île Seguin. *Le Figaro*, 27 janvier 2006, p. 11
Document 88, p.318
- **CRISTOFOLI Roberto.** Terrains Renault ce qui va changer. *Le Parisien*, 27 janvier 2006, pp. 6-7
- **CRISTOFOLI Roberto.** Le projet de Cité des savoirs se précise. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 31 janvier 2006, p.3
- **DE FAUCAMBERGE Dominique.** Terrains Renault. 2006 sera l'année des réalisations. *Boulogne-Billancourt Information*, février 2006, pp. 28-29
- Un 4 étoiles s'installera sur l'île Seguin. *20 minutes*, 10 février 2006
- La 4 CV initiatrice de l'automobile pour tous. *Le Figaro*, 10 février 2006
Document 30, Annexe XVII, pp. 167-168
- Débat public sur l'extension du tramway de Paris. *Boulogne-Billancourt Information*, mars 2006, p. 53
- **FOURCADE Jean-Pierre.** La vocation scientifique de la ville s'affirme. *Boulogne-Billancourt Information*, mars 2006, p. 1
- Les travaux du parking et du pont ont débuté sur Billancourt. *Boulogne-Billancourt Information*, mars 2006, pp. 24-25
Document 82, Annexe LII, p. 308
- **MOREAU Philippe.** L'INCa dans ses murs. *Boulogne-Billancourt Information*, mars 2006, p. 45
- **JAPIOT Laure.** Quel avenir pour l'île Seguin ?. *Le nouveau Courrier*, 1 mars 2006, pp. 40-41
- **BADER Jean-Michel.** Polémique autour de l'institut national du cancer. *Le Figaro*, 3 mars 2006, p. 13
- **LELOUP Michèle.** Ile Seguin : ça redémarre. *L'express*, 9 mars 2006, p. 64

- **ELHAMDOUCHI Magda.** Boulogne-Billancourt (92) - Toujours en progression. *Challenge*, 9 mars 2006
- **F.M.** L'aménagement de l'île Seguin. *Le Figaro*, 22 mars 2006, p. 24
- La cité des savoirs du 21^{ème} siècle allume l'île Seguin ! *Oxygène*, mars-avril 2006, numéro 45, p. 7
- Si c'était à refaire... *Oxygène*, mars-avril 2006, numéro 45, p. 6
- **CHAYET Delphine.** Ile Seguin, « île des deux cultures ». *Le Figaro*, 8 avril 2006
- **PRAT Véronique.** La doge de l'art Pinault à Venise. *Le Figaro*, 8 avril 2006
- Ile Seguin : les experts recommandent de marier sciences et arts. *20 minutes*, 8 avril 2006
- **BOSREDON Mickaël.** La lente résurrection de l'île Seguin. *20 minutes*, 10 avril 2006
- **DUPONCHELLE Valérie, De ROCHEBOUET Béatrice.** François Pinault, le sacre du printemps. *Le Figaro*, 28 avril 2006
- **DUPONCHELLE Valérie, De ROCHEBOUET Béatrice.** Les mondes contraires d'un collectionneur sans limites. *Le Figaro*, 28 avril 2006
- **HELIOT Armelle.** Alison M. Gingeras, une lumineuse détermination. *Le Figaro*, 28 avril 2006
- **DUPONCHELLE Valérie, De ROCHEBOUET Béatrice.** Drapeau breton sur le Grand canal. *Le Figaro*, 2 mai 2006
- Le Palazzo Grassi de François Pinault ouvert au public. *20 minutes*, 2 mai 2006
- **FARRUGIA-TAYAR Claudine.** Ile Seguin : future « île des deux cultures ». *La Gazette*, 2 mai 2006, p. 47
- Les futurs quartiers Seguin entre chaud et froid. *Le Parisien édition Haut de Seine Matin*, 2 mai 2006, p. 2
- **SARROT Aurélie.** Enfin du concret pour l'île Seguin. *Métro*, 10 mai 2006
- Ile Seguin/ Terrains Renault : Jean-Pierre Fourcade fait le point. *Première Heure Ile-de-France*, 16 mai 2006, pp. 1-6
- L'Etat confirme sa participation à un Centre d'art européen sur l'île Seguin. *AFP*, 17 mai 2006, p.1
- **BIETRY-RIVIERRE Eric.** Un centre d'art sur l'île Seguin. *Le Figaro*, 18 mai 2006
- L'Etat participera à un Centre d'art européen sur l'île Seguin. *Le Monde*, 19 mai 2006, p.32

- **MERLE Sylvain.** L'université américaine débarque sur l'île Seguin. *Le Parisien*, 22 mai 2006, p. 5
Document 87, Annexe LV, pp. 316-317
- Histoires des quatre ponts. *Mémoire vive*, juin 2006, numéro 5, pp. 4-5
- **HEURE Gilles.** L'île Seguin, forteresse ouvrière. *Le Monde Initiatives*, 1 juin 2006, p. 27
Document 12, pp. 92-93

Sans date

- Documents d'histoire. L'île Seguin. Mauvaises odeurs et bonnes affaires... *L'Étincelle*
- Documents d'histoire. L'île Seguin. D'où provient le nom de l'île Seguin ?
L'Étincelle
- **SMITH Paul.** Les usines Renault. Que restera-t'il de Billancourt. ? *L'archéologie industrielle en France*, numéro 34
Document 24, pp. 123-127

Articles en ligne

- *Du Krach des ouvriers aux crash tests architecturaux. Boulogne Billancourt cherche désespérément un airbag immobilier pour l'Île Seguin*, 2004, <<http://www.archicool.com/polemiq/17052004.shtml>>(page consultée le 4 juin 2006)
- **WALTER Benjamin.** *Île Seguin : "Haussmann des bateliers" c'est ARM architecture qui s'y colle*, 11 novembre 2004, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=138>(page consultée le 4 juin 2006)
- **GAUTIER Jacques.** *Toute la communauté « architecture » est effondrée de voir Pinault abandonner son projet*, 16 janvier 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=586>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Boulogne, la commande publique, l'île Seguin, mars 1999, l'histoire en train de se faire*, 17 janvier 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=311>(page consultée le 4 juin 2006)
- **NOCE Vincent.** *Île Seguin : Il y a t'il un scandale de la médiocrité urbaine en France?*, 18 avril 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=506>(page consultée le 4 juin 2006)
- **MAUFRAS Didier.** *Pour en finir avec l'île Seguin*, 18 mai 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=593>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Il n'y aura pas de fondation Pinault sur l'île Seguin*, 9 mai 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=567>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Jean Nouvel... et le démon du Midi*, 26 mai 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=613>(page consultée le 4 juin 2006)
- *François Barré répond à François Pinault dans les colonnes du Monde*, 26 mai 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=613>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Seguin est dans le caniveau.. C'est la faute à Pinault !*, 26 mai 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=614>(page consultée le 4 juin 2006)

- *Au commencement était l'utopie. Que faire pour l'île Seguin ?*, 30 mai 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=620>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Exposition : D'Ile en Ile, une histoire de promesses urbaines*, 20 juin 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=710>(page consultée le 20 septembre 2005)
- *Ile Seguin : Nicolas et " le plus beau jardin du monde "*, 14 juillet 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=735>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Débat conférence autour de l'exposition d'île en île (Ile de Nantes / Ile Seguin) à la cité de l'architecture / Palais de la Porte dorée*, 6 août 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=748>(page consultée le 4 juin 2006)
- **AUZOLLE Jérôme.** *La "bagnole" à l'île Seguin, encore un avatar tourné vers le passé ...?*, 25 septembre 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=893>(page consultée le 25 septembre 2005)
- *Dominique de Villepin propose de faire de l'île Seguin (92) un lieu dédié aux créateurs, "à leur vie, à leur travail."*, 10 octobre 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=950>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Dans un communiqué, le Conseil Général des Hauts de Seine (92) présidé par M Nicolas Sarkozy annonce la création d'un "Conseil d'experts pour le devenir de l'Ile Seguin "*, 25 octobre 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=985>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Ile Seguin : Comité d'experts : Les sexagénaires au secours de l'immobilisme ?*, 25 octobre 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=986>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Crise urbaine : L'architecture et les architectes ont ils des comptes à rendre à la Société ?*, 9 novembre 2005, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=1037>(page consultée le 1 janvier 2006)
- **AUZOLLE Jérôme.** *« Ile Seguin: Dans Auditorium il y a bien AUTO ? à moins de reconstruire le repère olympique, que voulez faire d'autre sur cette île ? »*, 13 février

2006, <http://www.archicool.com/cgi-bin/presse/pg-newspro.cgi?id_news=1438>(page consultée le 13 février 2006)

- *L'île Seguin, un lieu dédié à la science et à l'art ?*, 11 octobre 2005, <<http://www.cyberarchi.com/actus&dossiers/france/default.php?page=1&article=4404>>(page consultée le 11 octobre 2005)
- *Les aménagement du Trapèze et de l'INCa se concrétisent à Boulogne-Billancourt (92)*, le 11 janvier 2006, <<http://www.cyberarchi.com/actus&dossiers/urbanismeamenagement/default.php?article=4650>>(page consultée le 11 janvier 2006)
- *Ile Seguin : quatre projets pour une façade enveloppe*, 5 mai 2004, <<http://www.cyberarchi.com/actus&dossiers/projets/default.php?article=2846#>>(page consultée le 5 mai 2004)
- *Hauteur intégrante sur l'île Seguin*, 5 avril 2006, <<http://www.cyberarchi.com/actus&dossiers/urbanisme-amenagement/default.php?page=1&article=4972#>>(page consultée le 30 mai 2006)
- *Les tours du Pont de Sèvres, tête de pont du Forum ;* 24 mars 2004, <<http://www.cyberarchi.com/actus&dossiers/sagas/default.php?article=2701#>>(page consultée le 30 mai 2006)
- *Boulogne aura sa « Tour Eiffel » du XXIème siècle*, 20 octobre 2004, <<http://www.cyberarchi.com/actus&dossiers/projets/default.php?article=3522#>>(page consultée le 30 mai 2006)
- *L'île Seguin : le vaisseau amiral de Renault*, <http://www.caradisiac.com/php/voitures_collection/secrets_automobile/ile_seguin.php>(page consultée le 3 mai 2006)

Document 8, p. 80

- **MAILLARD Benoît, BELMOUAZ Laïla.** *Dossier Ile Seguin*, octobre 2001, <http://www.art-passion.net/docs/Ile_Seguin.pdf>(page consultée le 10 mai 2006)

Document 9, pp. 81-82

- **ROGARD Francis.** *Un pôle scientifique à l'île Seguin*, novembre - décembre 2001, <<http://www.uvsq.fr/news/flash/27/pole.html>>(page consultée le 3 janvier 2006)
- *Auditorium: Villepin, le mieux placé pour tenir promesse de Chirac (Girard)*, 10 octobre 2005, (AFP),

<http://filinfo.france3.fr/popup_afp.php?nameRegion=idfcentre&id=%20051010142342.bvzwkbor>(page consultée le 10 octobre 2005)

- *Ile Seguin proposition de Villepin*, 10 octobre 2005, <<http://cultureetloisirs.france3.fr/artetexpositions/actu/14663866-fr.php>> (page consultée le 10 octobre 2005)
- *Pinault, quitte l'île Seguin*, 10 mai 2005, <www.radiofrance.fr/reportage/laune/?rid=115000123&arch=1>(page consultée le 10 mai 2005)

Document 60, p.249

- *De nouvelles mesures pour promouvoir les créateurs*, <http://www.universalpressagency.com/index.php?action=article&id_article=241233> (page consultée le 10 mai 2006)
- *Allocution Premier ministre à la Foire Internationale d'Art Contemporain (FIAC)*, 10 octobre 2005, <http://www.premier-ministre.gouv.fr/acteurs/interventions-premier-ministre_9/discours_498/allocution-premier-ministre-foire_54105.html?var_recherche=%EEle+seguin>(page consultée le 11 octobre 2005)
- *Dominique de Villepin clôture la 32ème édition de la Foire internationale d'art contemporain de Paris*, 10 octobre 2005, <http://www.premier-ministre.gouv.fr/information/actualites_20/dominique-villepin-cloture-32eme_54109.html?var_recherche=%EEle+seguin>(page consultée le 11 octobre 2005)
- *La création artistique et culturelle*, 7 décembre 2005, <http://www.premier-ministre.gouv.fr/acteurs/gouvernement/conseils_ministres_35/conseil_ministres_7_de_cembre_747/creation_artistique_culturelle_54553.html>(page consultée le 10 mai 2006)
- *Terrains Renault, Première réunion de la commission Fauroux*, mai 2003, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/commission_mai_2003.php>(page consultée le 21 mai 2006)

Document 81, Annexe LI, p. 307

- **DE CASTEL-BALME Armelle.** *Pont de l'île Seguin : Le bureau d'études Setec Tpi et l'atelier Marc Barani ont été choisis*, juin 2003,

<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/pont_juin_2003.php>(page consultée le 21 mai 2006)

- **ZAC "Seguin-Rives de Seine",** juin 2003, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/ZAC_juin_2003.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- **VILAR DEL PESO Amélia.** *Un chantier sous haute surveillance,* juin 2003, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/depollution_juin_2003.php>(page consultée le 21 mai 2006)

Document 45, Annexe XXVII, p. 221

- *La SEM « Val-de-Seine aménagement » actée. Après publication des bans, signature des registres,* juillet 2003, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/sem_juillet_2003.php>(page consultée le 21 mai 2006)

Document 69, Annexe XXXIX, p. 256

- *Ile Seguin : le permis de construire déposé,* mars 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/permis_mars_2004.php>(page consultée le 21 mai 2006)

Document 51, Annexe XXXII, p. 237

- **MAT Paris.** *Ile Seguin : les photos de la Fondation d'Art Contemporain,* mars 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/fondation_mars_2004.php>(page consultée le 21 mai 2006)

- *ILE SEGUIN,* mars 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/pioche_mars_2004.php>(page consultée le 21 mai 2006)

Document 52, Annexe XXXIII, p. 238

- **FOURCADE Jean-Pierre.** *Les 4 principes fondateurs,* 5 avril 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/seguin_fourcade.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- **PINEAU Dorothee.** *La concertation n'est pas terminée,* 5 avril 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/seguin_pineau.php>(page consultée le 21 mai 2006)

- *Le calendrier de la première phase*, 5 avril 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/calendrier_seguin.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- *L'aménagement en chiffres*, 5 avril 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/seguin_chiffres.php>(page consultée le 21 mai 2006)
Document 84, p. 309
- *Une résille légère*, mai 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/facade%20enveloppe/projet_resille.php>(page consultée le 21 mai 2006)
Document 73, Annexe XLIII, p. 261
- *Le projet BTUA, Bernard Tschumi et Michel Crespin*, mai 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/facade%20enveloppe/projet_projet.php>(page consultée le 21 mai 2006)
Document 72, Annexe XLII, p. 260
- *Les habits neufs de l'île Seguin*, mai 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/facade%20enveloppe/facade_enveloppe.php>(page consultée le 21 mai 2006)
Document 70, Annexe XL, p. 257
- *Une membrane de tissu métallique et de jeux d'eaux*, mai 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/facade%20enveloppe/projet_metallique.php>(page consultée le 21 mai 2006)
Document 76, Annexe XLVI, p. 264
- *Une façade floue*, mai 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/facade%20enveloppe/projet_floue.php>(page consultée le 21 mai 2006)
Document 75, Annexe XLV, p. 263

- *L'aménagement peut commencer*, septembre 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/signature_pinault.php>(page consultée 21 mai 2006)
- *La façade se dessine*, octobre 2004, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/facade%20enveloppe/facade_dessine.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- **VILAR DEL PESO Amélia.** *Tadeo Ando : architecte minimaliste et poète*, mars 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/tadeo_mars_2004.php>(page consultée le 21 mai 2006)
Document 50, Annexe XXXI, p. 236
- *L'intégralité de l'accord*, avril 2005, <http://www.mairie-boulognebillancourt.fr/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/renault_integralite_accord.php>(page consultée le 20 mai 2006)
Document 54, Annexe XXXV, pp. 240-241
- *Plan Local d'Urbanisme : sortie de crise*, avril 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/renault_sortie_crise.php>(page consultée le 21 mai 2006)
Document 53, Annexe XXXIV, p. 239
- *Combien ça coûte ?*, 5 avril 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/combien_coute.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- *Les notes et la perspective de la ville ne sont pas affectées par l'abandon du projet de François Pinault*, mai 2005, <http://www.mairie-boulognebillancourt.fr/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/bulletin_pinault.php>(page consultée le 21 mai 2006)
Document 57, Annexe XXXVII, p. 246
- **DE FAUCAMBERGE Dominique.** *Départ de François Pinault, Jean-Pierre Fourcade face à la presse*, mai 2005, < http://www.mairie-boulognebillancourt.fr/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/depart_pinault_mai_2005.php>(page consultée le 21 mai 2006)

- **DE FAUCAMBERGE Dominique.** *Jean-Pierre Fourcade s'explique sur l'abandon de la Fondation Pinault*, 21 mai 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/fourcade_reponse.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- **DE FAUCAMBERGE Dominique.** *L'aménagement se poursuit*, juin 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/amenagement_se_poursuit.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- *Standard & Poor's*, juin 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/amenagement_poors.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- *Quatre questions à Dorothée Pineau, maire adjoint chargée de l'Urbanisme, des Grands projets, de l'Environnement et des Espaces verts*, juin 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/amenagement_pineau.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- *Les grandes dates*, juin 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/amenagement_dates.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- *Urbanisme à Boulogne Billancourt*, juin 2005, <http://www.mairie-boulognebillancourt.fr/documents/projets_urbain/Chronologie%20Urbanisme.pdf>(page consultée le 21 mai 2006)
- **LEROY Gioconda.** *La première réalisation immobilière est terminée*, 7 juillet 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/nina_berberova.php>(page consultée le 21 mai 2006)
- *Premières constructions sur les terrains Renault*, juillet 2005, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/1ereConstruction.php>>(page consulté le 20 mai 2006)
- *La vocation scientifique de l'Île Seguin est labellisée par le gouvernement*, 12 juillet 2005, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/MeditTech.php>>(page consultée le 20 mai 2006)
- **DE FAUCAMBERGE Dominique et LEROY Gioconda.** *Le point sur les chantiers en cours*, septembre 2005,

- <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/chantiers_en_cours.php>(page consultée le 20 mai 2006)
- *Un centre européen de création contemporaine sur l'île Seguin ?*, septembre 2005, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/CentreCreation.php>>(page consultée le 20 mai 2006)
Document 86, Annexe LIV, p. 314
 - *L'Institut National du Cancer s'installera sur l'île Seguin*, 14 octobre 2005, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/inca.php>>(page 20 mai 2006)
 - *Installation du conseil d'experts pour le devenir de l'île Seguin*, octobre 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/Conseil_experts.php>(page consultée le 20 mai 2006)
 - *Ile Seguin : le conseil d'experts planche sur un «projet ambitieux, à la hauteur du passé de Billancourt»*, novembre 2005, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/ReunionExperts01.php>>(page consultée le 20 mai 2006)
 - *L'opération d'aménagement du Trapèze démarre*, décembre 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/amenagement_trapeze.php>(page consultée le 20 mai 2006)
 - *Signatures pour l'installation de l'INCa à Boulogne-Billancourt*, décembre 2005, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/amenagement_inca.php>(page consultée le 20 mai 2006)
Document 85, Annexe LIII, p. 312
 - *Point sur l'aménagement de la ZAC Seguin Rives de Seine*, 26 janvier 2006, <http://www.boulognebillancourt.com/documents/projets_urbain/communication_zac.pdf>(page consultée le 20 mai 2006)
 - *2006 sera l'année des réalisations*, février 2006, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Renault2006.php>>(page consultée le 20 mai 2006)
 - *Les travaux du parking et du Pont ont débuté*, mars 2006, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/ParkingPont.php>>(page consultée le 20 mai 2006)

- **DE ROCHEBOUET Béatrice.** *Ile Seguin : FRANCOIS PINAULT DEVOILE SA FONDATION,* mars 2006, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/Archives/pinault_mars_2004.php> (page consultée le 21 mai 2006)
- **VILAR DEL PESO Amélia .** *Cinq équipes planchent sur le projet du parc de Billancourt,* avril 2006, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/ParcBillancourt.php>>(page consultée le 20 mai 2006)
- *Les propositions du conseil d'experts,* avril 2006, <http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/conseil_expert.php>(page consultée le 20 mai 2006)
- *La ville choisit d'équiper le futur 8e quartier de la ville d'un réseau pour la production de chaleur et de froid,* avril 2006, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/dsp.php>>(page consultée le 20 mai 2006)
- *Le ministre de la Recherche confirme l'implantation de l'INSERM sur l'île Seguin,* 3 avril 2006, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/InaugurationInca.php>>(page consultée le 3 avril 2006)
- *Point sur les développements récents de l'opération ZAC Seguin Rives de Seine,* mai 2006, <http://www.boulognebillancourt.com/documents/projets_urbain/communication_110506.pdf>(page consultée le 20 mai 2006)
- *Un centre d'art sur l'île Seguin,* mai 2006, <<http://www.boulognebillancourt.com/content/Infos%20mairie/Projets%20urbains/Terrains%20Renault/CentreDart.php>>(page consultée le 20 mai 2006)
- *Ile Seguin, l'installation de l'Institut du cancer jugée trop coûteuse,* 19 décembre 2005, <http://www.sevres92310.net/2005/12/ile_seguin_lins.html>(page consultée le 10 mai 2006)
- *Ile Seguin : François Pinault annule sa promesse d'achat,* 8 mars 2005, <http://www.sevresdemain.net/2005/03/ile_seguin_fran.html>(page consultée le 8 mars 2005)

- *Ile Seguin - Fondation Pinault*, 18 avril 2005, <http://www.valdeseinevert.net/article.php3?id_article=126>(page consultée le 10 mai 2006)
 - **CHARTRAIN Bernard.** *L'île Seguin attend l'Institut national du cancer, « L'île de l'automobile deviendra-elle l'île du médicament ?*, 20 novembre 2005, <http://www.valdeseinevert.net/article.php3?id_article=182>(page consultée le 10 mai 2006)
 - **CHARTRAIN Bernard.** *Ile Seguin: Le projet Villepin*, 20 novembre 2005, <http://www.valdeseinevert.net/article.php3?id_article=191>(page consultée le 10 mai 2006)
 - *Ile Seguin: Réactions de nos conseillers généraux au projet Villepin*, 11 octobre 2005, <http://umpboulogne.blogs.com/92/2005/10/ile_seguin_ract.html>(page consultée le 18 mai 2006)
 - *Installation de l'Institut National du Cancer (INCa) sur l'Ile Seguin : le Conseil général des Hauts-de-Seine s'engage financièrement*, 3 avril 2006, <http://www.hauts-de-seine.net/portal/jsp_cg92/getBlob.jsp?blobId=2337>(page consultée le 10 mai 2006)
 - *Ellis Island*, <<http://www.couleurnewyork.com/visite/Vis8.htm>>(page consultée le 12 mars 2006)
 - *Musée de l'immigration*, <<http://www.insecula.com/salle/MS01024.html>>(page consultée le 12 mars 2006)
- Document 89, Annexe LVII, p. 325
- *2001 "Les musées : construire les communautés"*, <http://icom.museum/jim_rep2001_d.html>(page consultée le 10 mai 2006)
 - *CSI, Conseil Stratégique de l'Innovation* <http://www.pharmaceutiques.com/archive/une/date/20050603_csi.pdf>(page consultée le 10 mai 2006)
 - *L'aménagement Seguin-Billancourt, le futur en marche* <http://www.renault.fr/RenaultSITE/news/articles/nw_article.jsp?art=228701>(page consultée le 25 avril 2006)
 - *Quelques biographies*, <<http://extranet.zestory.com/fr/Renault/WinnerRenault.htm>>(page consultée le 3 mai 2006)

- *Le Premier ministre veut installer un centre européen de création contemporaine sur l'île Seguin*, <http://www.boursorama.com/patrimoine/information/detailactualite.phtml?&news=2994826>, paru le 10 octobre 2005>(page consultée le 12 mai 2006)
- *Matignon propose un centre européen de création à l'île Seguin*, 10 octobre 2005, <http://www.boursier.com/vals/all/feed.asp?id=5982>>(page consultée le 10 octobre 2005)
- **LECLERC Edouard.** *Fondation Pinault: Les mauvais fruits de "l'exception culturelle"*, 13 mai 2005, < http://www.michel-edouard-leclerc.com/blog/m.e.l/archives/2005/05/fondation_pinault_les_mauvais.php>(page consultée le 20 novembre 2005)
- **DUFRESNE Anne.** *Billancourt, de qui désespères-tu?*, 10 mai 2005, http://www.polemia.com/contenu.php?cat_id=16&iddoc=1042>(page consultée le 15 mai 2005)
Document 59, p. 248
- *Une ambitieuse fondation d'art contemporain François Pinault à Boulogne Billancourt*, septembre 2000, <http://www.artcult.com/nf59.html>>(page consultée le 20 mai 2006)
- *Quatre projets pour l'île Seguin*, http://www.linternaute.com/savoir/diaporama/ile_seguin/1.shtml>(page consultée le 10 mai 2006)
Document 71, Annexe XLI, pp. 258-259
- **MARCILLAC Aurélie.** *L'île Seguin rend chèvre la Fondation Pinault*, 10 mai 2005, <http://www.lepetitjournal.com/content/view/1004/315/>>(page consultée le 11 mai 2005)
- *L'île Seguin*, 8 février 2004, <http://www.france5.fr/articles/W00068/903/>>(page consultée le 4 mai 2005)
- *Val de Seine*, <entreprise.hauts-de-seine.net/Ressources/pdf/entreprises/Valdeseine.pdf>(page consultée le 31 mai 2006)
- *L'Inca change d'adresse et inaugure ses locaux*, http://www.e-cancer.fr/Institut-National-Cancer/op_1-ta_1-it_63-id_923-la_1-ve_1.html>(page consultée le 3 juin 2006)

- *Implantation de l'Institut National du Cancer sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt*, <http://www.e-cancer.fr/Presse/Communiqués-presse/op_1-ta_1-it_257-id_863-la_1-ve_1.html>(page consultée le 3 juin 2006)
- *Encore et encore des miettes de « pédagogie » (5)*, 20 mai 2005, <http://www.acrimed.org/article2026.html?var_recherche=%EEle+seguin>(page consultée 4 juin 2006)
- *Lu, vu, entendu, n°15 : « Etudes de mœurs »*, 26 mai 2005, <<http://www.acrimed.org/article2035.html>>(page consultée le 4 juin 2006)
- **FLICKER Christiane**. *Les indignations sélectives de Télérama*. 1 novembre 2005, <http://www.acrimed.org/article2185.html?var_recherche=%EEle+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)
- **ROUILLE André**. *Les choses qui ne se passent pas*. 27 novembre 2003. <http://www.paris-art.com/edito_detail-andre-rouille-33.html>(page consultée le 4 juin 2006)
- **POSNIC Emmanuel**. *Séguin, île déserte*. 19 avril 2005. <http://www.paris-art.com/actumarques_detail.php?queryParam_id=327>(page consultée le 4 juin 2006)
- **ROUILLE André**. *Pinault délocalise... sa collection*. 12 mai 2005. <http://www.paris-art.com/edito_detail-andre-rouille-103.html>(page consultée le 4 juin 2006)
- **ROUILLE André**. *Enlissement*. 26 mai 2005. <http://www.paris-art.com/edito_detail-andre-rouille-105.html>(page consultée le 4 juin 2006)
- **ROUILLE André**. *Villepin à la Fiac : lucidité réelle, budgets vituels*. 13 octobre 2005. <http://www.paris-art.com/edito_detail-andre-rouille-120.html>(page consultée le 4 juin 2006)
- **ROUILLE André**. *Un art hors du marché de l'art*. 4 mai 2006, <http://www.paris-art.com/edito_detail-andre-rouille-147.html>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Val-de-Seine autour de Boulogne*. <http://www.ile-de-france.equipement.gouv.fr/article.php3?id_article=276>(page consultée le 4 juin 2006)
- **RUBY Christian, DESBONS David**. *Des friches pour la culture ?*, 1 mai 2002, <<http://espacestemp.net/document338.html>>(page consultée le 4 juin 2006)
- **RICHARD Jean-Luc**. *Boulogne-Billancourt : sous les caméras de France 2 et un nombreux public, longs débats sur les Terrains Renault au conseil municipal*, 30

- septembre 2005, <<http://www.mon92.com/boulognebillancourt/index.html>>(page consultée le 4 juin 2006)
- **FAJNZYLBURG Roger.** *Ile Seguin : comment remonter la pente ?*, 25 octobre 2005, <<http://www.mon92.com/boulognebillancourt/index.html>>(page consultée le 4 juin 2006)
 - **GREBERT Christophe.** *L'Institut National du Cancer sur l'île Seguin : 3, 8 millions d'euros du conseil général du 92*, 18 décembre 2005, <<http://www.mon92.com/boulognebillancourt/index.html>>(page consultée le 4 juin 2006)
 - *Le calendrier*, 30 juin 2005, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=16&Itemid=31>(page consultée le 4 juin 2006)
 - **ALLEAUME Philippe.** *Un poing sur ... la vie culturelle bouloonnaise*, 28 octobre 2005, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=40&Itemid=64>(page consultée le 4 juin 2006)
 - *Support pour le site web de la section du parti socialiste de Boulogne-Billancourt*, février 2006, <http://www.psboulognebillancourt.com/images/stories/publi/8emequartier_psb_b_fevrier2006.pdf>(page consultée le 4 juin 2006)
 - *8^{ème} quartier*, 15 février 2006, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=15&Itemid=30>(page consultée le 4 juin 2006)
 - *Ile Seguin, une illusion de plus*, 6 mars 2006, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=39&Itemid=63>(page consultée le 4 juin 2006)
 - *Une situation historique et géographique unique*, 6 mars 2006, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=23&Itemid=49>(page consultée le 4 juin 2006)
 - *La cité des savoirs du XXI^{ème} siècle*, 6 mars 2006, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=46&Itemid=76>(page consultée le 4 juin 2006)

- *Un échec consternant*, 6 mars 2006, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=19&Itemid=34>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Une histoire mouvementée*, 6 mars 2006, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=44&Itemid=77>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Les propositions du PS*, 6 mars 2006, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=18&Itemid=36>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Un 8^{ème} quartier harmonieux*, 6 mars 2006, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=45&Itemid=75>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Un projet municipal*, 6 mars 2006, <http://www.psboulognebillancourt.com/index.php?option=com_content&task=view&id=14&Itemid=29>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Le devenir de l'île Seguin nous concerne*, 15 septembre 2000, <http://www.sevres.lesverts.fr/article.php3?id_article=26&var_recherche=%EEl+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Les nouvelles compétences de l'intercommunalité Sèvres-Boulogne-Billancourt*, 12 septembre 2003, <http://www.sevres.lesverts.fr/article.php3?id_article=322&var_recherche=%EEl+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Procès verbal de la séance du 15 janvier 2004*, 15 janvier 2004, <http://www.sevres.lesverts.fr/article.php3?id_article=465&var_recherche=%EEl+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Visite de l'île Seguin*, 13 mars 2004, <http://www.sevres.lesverts.fr/article.php3?id_article=429&var_recherche=%EEl+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Procès verbal de la séance du 1 avril 2004*, 1 avril 2004, <http://www.sevres.lesverts.fr/article.php3?id_article=626&var_recherche=%EEl+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)

- *Ile Seguin :Après Renault pensé l'après Pinault*, 10 mai 2005, <http://www.sevres.lesverts.fr/article.php3?id_article=612&var_recherche=%EEle+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Procès verbal de la séance du 19 mai 2005*, 19 mai 2005, <http://www.sevres.lesverts.fr/article.php3?id_article=646&var_recherche=%EEle+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Pinault, la culture ne s'achète pas*, 20 mai 2005, <http://www.sevres.lesverts.fr/article.php3?id_article=614&var_recherche=%EEle+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Procès verbal de la séance du 20 octobre 2005*, 20 octobre 2005, <http://www.sevres.lesverts.fr/article.php3?id_article=681&var_recherche=%EEle+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Rapport d'activité 2004*, 2004, <<http://www.hauts-de-seine.pref.gouv.fr/textimg.php?id=848&pg=1304>>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Avis d'ouverture d'enquêtes publiques*, 2005, <http://www.hauts-de-seine.pref.gouv.fr/upl_dnl/0606/ZAC%20Seguin.pdf>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Un casino sur l'île Seguin*, 19 juin 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Ile Seguin : Nicolas Sarkozy rêve*, 3 juillet 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Un pôle scientifique sur l'île Seguin*, 13 juillet 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Centre européen de la création contemporaine sur l'île Seguin*, 10 octobre 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Ile Seguin : le projet Villepin*, 12 octobre 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/2005/10/ile_seguin_le_p.html>(page consultée le 4 juin 2006)

- *Nicolas Sarkozy favorable à l'INCa sur l'île Seguin*, 13 octobre 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Institut national du cancer à Boulogne Billancourt*, 14 octobre 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Ile Seguin – comité d'experts*, 25 octobre 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Le trapèze de Billancourt et l'île Seguin*, 8 novembre 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Ile Seguin : conseil d'expert*, 10 novembre 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Ile Seguin : le conseil général financera en partie l'Institut National contre le cancer*, 17 décembre 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *L'aménagement des terrains Renault*, 22 décembre 2005, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *La cité des savoirs du XXIème siècle lance son site internet*, 6 janvier 2006, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Vœux de Jean-Pierre Fourcade*, 9 janvier 2006, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *L'institut mondial de la biodiversité sur l'île Seguin*, 11 janvier 2006, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)

- *L'université américaine de Paris sur l'île Seguin*, 27 janvier 2006, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Inauguration de l'INCa*, 3 avril 2006, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *Devenir de l'île Seguin : les propositions du conseil d'experts*, 7 avril 2006, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *L'arbre de la terre sur l'île Seguin*, 13 avril 2006, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *L'Etat s'engage sur l'île Seguin*, 18 mai 2006, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 1 juin 2006)
- *L'université américaine débarque sur l'île Seguin*, 22 mai 2006, <http://solere.blogs.com/boulogne/terrains_renault/index.html>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Ile Seguin*, 2003, 2003, <<http://www.jcbalot.com/collection.php?col=52&page=7>>(page consultée le 2 juin 2006)
- *Le zonage R&D du pôle*, 2006, <<http://www.genopole.com/meditech-sante/fr/zones.htm>>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Ile Seguin, Renault Factory*, 1992, <<http://striped.online.fr/friched/inheritance/seguin/index.html>>(page consultée le 4 juin 2006)
- **GAILLOT Robert.** *François Pinault*. <<http://perso.orange.fr/robert.gaillot/b-pinault.htm>>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Démographie : bientôt 13 000 habitants sur les terrains Renault*, 9 avril 2004, <http://www.boulogne-billancourt.lesverts.fr/article.php3?id_article=30>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Ile Seguin, la mascarade continue*, 25 avril 2005, <http://www.boulogne-billancourt.lesverts.fr/article.php3?id_article=72>(page consultée le 4 juin 2006)

- *Terrains Renault*, 26 avril 2005, <http://www.boulogne-billancourt.lesverts.fr/article.php3?id_article=25>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Ile Seguin, la mascarade continue : les experts ne viennent pas*. 20 novembre 2005. <http://www.boulogne-billancourt.lesverts.fr/article.php3?id_article=82>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Passerelle sur le petit bras de la Seine Sèvres- Ile Seguin*, 2005, <http://www.feichtingerarchitectes.com/display_project.php/1/126>(page consultée le 4 juin 2006)
- *L'Usine Renault à Boulogne-Billancourt*, janvier 2001, <<http://hansrath.renault.free.fr/intro.htm>>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Trente-deux architectes pour relier l'île Seguin*, 8 octobre 2002, <<http://www.a.roots.org/notebook/breve135.html>>(page consultée le 2 juin 2006)
- *Le Terrain*, <<http://www.h-net.msu.edu/~français/ville98/bb10.htm>>(page consultée le 4 juin 2006)
- *On démolit aujourd'hui Billancourt*, février 2004, <http://www.tierslivre.net/livres/billancourt_01.html>(page consultée le 4 juin 2006)
- **IMBERT Anne.** *100 000 tonnes de terre en trop*, 21 octobre 2002, <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=02102105&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 3 juin 2006)
- **IMBERT Anne.** *Pinault renoncerait à créer un musée à Paris au profit du Palais Grassi*, 20 avril 2005, <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05042000&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 4 juin 2006)
- **IMBERT Anne.** *Coup d'envoi de l'aménagement de l'île Seguin à Boulogne-Billancourt*, 13 septembre 2004, <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=04091307&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 4 juin 2006)
- **IMBERT Anne.** *La promenade en résille d'ARM habillera l'île Seguin*, 11 octobre 2004, <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=04101112>>(page consultée le 1 juin 2006)
- **IMBERT Anne.** *Abandon projet Fondation Pinault : Fourcade très triste*, 10 mai 2005,

- <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05051006&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 5 juin 2006)
- **IMBERT Anne.** *Le maire d'Angers propose à François Pinault d'accueillir sa collection,* 17 mai 2005, <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05051700&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 5 juin 2006)
 - **IMBERT Anne.** *Fourcade et Sarkozy créent un conseil d'expert sur l'île Seguin,* 25 mai 2005, <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05052507&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 5 juin 2006)
 - **IMBERT Anne.** *Les architectes dénoncent les "inexactitudes" et "omissions" de M. Pinault,* 25 mai 2005, <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05052512&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 5 juin 2006)
 - **IMBERT Anne.** *Ile Seguin : Sarkozy propose de subventionner l'institut national du cancer,* 13 octobre 2005, <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05101301&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 5 juin 2006)
 - **IMBERT Anne.** *Ile Seguin : Sarkozy et Fourcade vont installer un conseil d'expert,* 25 novembre 2005, <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05102506&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 5 juin 2006)
 - **IMBERT Anne.** *Financement de l'institut national du cancer sur l'île Seguin,* <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05121805&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 5 juin 2006)
 - **IMBERT Anne.** *Ile Seguin... Projet du loup et projet du mouton,* <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=06040902&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 5 juin 2006)
 - **IMBERT Anne.** *Le nouveau permis de construire, ou le comment permettre pour les nuls,* <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05052200&cherche=%EEle%20seguin>>(page consultée le 4 juin 2006)

- **IMBERT Anne.** *François Pinault, milliardaire influent et mécène patient,* <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05051003&cherche=%EEl%20seguin>>(page consultée le 4 juin 2006)
- **IMBERT Anne.** *Seguin botté en touche face à Venise !,* <<http://www.news.batiweb.com/a.asp?ref=05050913&cherche=%EEl%20seguin>>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Usine Renault sur l'île Seguin à Issy-les-Moulineaux,* <<http://dezafekt.free.fr/renault1.html>>(page consultée le 2 juin 2006)
- **VASCONI Claude.** *"Renault Billancourt 2000" - 57 Métal,* <<http://www.claudevasconi.fr/projets/billanc/01renaul/01fset01.htm>>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Le paiement des jours de grèves, 29 août 2003,* <http://www.istravail.com/article140.html?var_recherche=%EEl+seguin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Un siècle de Renault, en chiffres, en dates, en événements et en produits,* <<http://www.ac-nancy-metz.fr/enseign/hist-geo/Ressources/DOSSIERS/Renault/lecon1/chronorenault.htm#Renault%20entreprise>>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Usine de Construction Mécanique dite Régie Nationale des Usines Renault, Centre industriel de Billancourt,* <http://www.jardins-en-france.com/jnotice_082656.html>(page consultée le 2 juin 2006)
- *L'île Seguin, usine d'hier vue d'aujourd'hui, novembre 2002,* <http://pierphoto.com/francais/ileseguin/pv_ileseguin1.htm>(page consultée le 4 juin 2006)
- **DUPIN Eric.** *Billancourt ne se désespère plus,* <<http://www.geocities.com/CapeCanaveral/Lab/9209/seguin.htm>>(page consultée le 2 juin 2006)
- *L'île Seguin dans le rétroviseur, 9 mai 2005,* <<http://www.lemonde.fr/web/portfolio/0,12-0@2-3246,31-647758@51-627793,0.html>>(page consultée le 2 février 2006)
- *Seguin nous rend chèvres,* <damdam.typepad.com/_au_fil_de_mes_journes_/2005/05/seguin_nous_ren.html>(page consultée le 3 juin 2006)

- *Des concepts d'aménagements simples, compartimentés, souhaitables, rentables mais modifiables en fonction des besoins*, <<http://www.ileseguin.com/concept.html>>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Villepin relance l'idée d'un grand auditorium à Paris*, 11 octobre 2005, <http://www.abeilleinfo.com/chronique.php?id_chro=4499&langue=fr>(page consultée le 5 juin 2006)
- **MICHEL Alain.** *Quelles sont ces chaînes qui fonctionnent dans les usines Renault de l'entre deux guerres*, <<http://www.univ-evry.fr/labos/gerpisa/actes/17/article2.html>>(page consultée le 5 juin 2006)
- **VOUETTE Marie-Hélène.** *Billancourt : Dernières soldes avant liquidation*, 8 décembre 2004, <http://www.cilac.com/BDD/article.php3?id_article=152&var_recherche=+%EEle+se+guin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Le patrimoine industriel, une notion assez récente*, 12 novembre 2004. <http://www.cilac.com/BDD/article.php3?id_article=133&var_recherche=+%EEle+se+guin>(page consultée le 4 juin 2006)
- *Qu'est-ce que la fondation Maeght ?*, <<http://www.fondation-maeght.com>>(page consultée le 4 juin 2006)

Document 49, Annexe XXX, p. 235

Autres sources

Rapports

- Billancourt et ses îles : histoire d'un site / Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, Mission d'étude pour le site de Billancourt ; Philippe Rivoirard et Alain Thiébaud / France|Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme / RIVOIRARD Philippe, THIEBAULT Alain
Edition Paris : Ministère de l'équipement, des transports et du tourisme, 1993, 76 p.
- Ile Seguin, conseil d'expert, Conseil d'experts pour le devenir de l'île Seguin, 7 avril 2006, 36 p.
Document 80, pp. 270-304

Documents internes

- Document interne de chez Renault relatant les effets des bombardements, 23 septembre 1944
Document 29, Annexe XVI, p. 162-165
- Un siège social, « Outil de communication », Histoire et patrimoine, 4 décembre 1986, Renault
- « Objectif 98 », avant-projet. 28 octobre 1986, Renault

Radio

- **France Culture**
- La revue de presse européenne, 5 septembre 2000, Anne Coudin, 7h35, Le destin de l'île Seguin
- **RFI**
- Adieu l'île Seguin, bonjour Venise, 10 mai 2005, Dominique Raizon, 16h35

Communiqué de presse

- Installation du Conseil d'experts pour le devenir de l'île Seguin, communiqué de presse de la ville de Boulogne-Billancourt et du Conseil Général des Hauts-de-Seine
Document 79, Annexe XLIX, pp. 267-269
- Implantation de l'Institut National du Cancer sur l'île Seguin à Boulogne-Billancourt. 15 octobre 2005. Inca
- L'abandon du projet de la Fondation Pinault, communiqué de presse du groupe @lternance gauche.verts de Boulogne-Billancourt. 10 mai 2005

Mémoire

- **MIGNOT Eric.** *Le passage en îlots de production.* DESS de Gestion des Ressources Humaines et Communication Sociale, Université Paris IV-Sorbonne, 1998. p. 133

Vidéo

- Site Renault, JA2 Dernière,.A2 - 21/11/1990 - 00h01m38s,
http://www.ina.fr/archivespour tous/index.php?vue=notice&from=fulltext&full=%EEIe+seguin&num_notice=1&total_notices=14
- Ile Seguin, 10 ans, 13 heures le journal, A2, 28/03/2002, 00h02ms53s,
http://www.ina.fr/archivespour tous/index.php?vue=notice&from=fulltext&full=%EEIe+seguin&num_notice=1&total_notices=14
- JA2, 20 heures, A2, 21/11/1989, 00h02ms23s,
http://www.ina.fr/archivespour tous/index.php?vue=notice&from=fulltext&full=%EEIe+seguin&num_notice=2&total_notices=14
- Négociations Renault, JT Renault, ORTF, 14/06/1968, 00h01m49s,
http://www.ina.fr/archivespour tous/?vue=notice&from=fulltext&full=Colette&cs_page=13&cs_order=0&total_notices=104&num_notice=93&total_notices=104
- Projet Ile Seguin. Midi 2. A2. 08/07/1992, 00hb01m41s,
http://www.ina.fr/archivespour tous/index.php?vue=notice&from=fulltext&full=%EEIe+seguin&num_notice=7&total_notices=14
- Les raisons d'une crise/Renault. Envoyé spécial. 13/03/1997. 00h19m26s,
http://www.ina.fr/archivespour tous/index.php?vue=notice&from=fulltext&full=%EEIe+seguin&num_notice=6&total_notices=14
- Histoire de Renault, île Seguin, Info Mag, France 3, 08/10/1996, 00h08m22,
http://www.ina.fr/archivespour tous/index.php?vue=notice&from=fulltext&full=%EEIe+seguin&num_notice=5&total_notices=14

Discours

- Discours de Nicolas Sarkozy, lu par Jacques GAUTIER, Installation du comité d'experts de l'île SEGUIN le jeudi 10 novembre 2005

Documents de la ville

- Laissez-vous conter Boulogne-Billancourt, brochure Ville et Pays d'art et d'histoire au fil de la Ville, 2005-2006
- Parcours industriel, Ville de Boulogne-Billancourt, 2005-2006
Document 10, p. 83
- Tout savoir sur l'aménagement de Billancourt, 15 p.

Courriers

- Courrier de M. Bernard Blavette à l'attention de Dominique Cerclet, conservateur régional des Monuments Historique, le 19 novembre 2001
- Courrier de Catherine Tasca, ministre de la culture et de la communication à l'attention de Marie-Hélène Vouette, conseillère municipale à Boulogne-Billancourt, le 13 février 2002
- Courrier de M. Dominique Charvet, directeur des musées de France, sur les musées techniques, scientifiques et industriels, 4 mars 1985, IGNCC : 0833

Rencontre

- Rencontre avec Michel Auroy à l'amicale de Renault, le 3 avril 2006
- Rencontre avec Jean-Luc Richard, conseiller municipal, à l'@lternance, le jeudi 15 juin 2006

Contact via le courriel

- Michel Auroy, président de l'Ametis, m.auroy@wanadoo.fr
- Lucia Délivorias, vice présidente de l'Atris, louisa.delivorias@free.fr
- Alain Michel, CRHST-CSI, a.michel@cite-sciences.fr
- Anne-claire Catineau, service de la communication de la mairie,
Anne-Claire.Catineau@mairie-boulogne-billancourt.fr
- Pascal Fort, ministère de la culture et de la communication, DAG - sous-direction des affaires financières et générales, pascal.fort@culture.gouv.fr
- Christophine Erignac, responsable du centre d'information et de documentation de la Direction régionale des affaires culturelles d'Ile de France,
christophine.erignac@culture.gouv.fr

- Béatrice Berchon, responsable du Centre de documentation de l'architecture et du patrimoine du Ministère de la culture et de la communication,
beatrice.berchon@culture.gouv.fr
- Centre de documentation de la Direction des musées de France,
ressources.ddat@culture.gouv.fr
- Jean Nouvel, Atelier Jean Nouvel, info@jeannouvel.fr
- Anne-Sophie Bolloré, chargé de mission à la SAEM Val-de-Seine Aménagement,
as.bollore@saem-valdeseine.fr

Conseil municipal

- Réunion du conseil municipal en séance publique, 26 avril 2001 dans la salle du conseil municipal à l'hôtel de ville
- Réunion du conseil municipal en séance publique, 14 juin 2001 dans la salle du conseil municipal à l'hôtel de ville

Etude de faisabilité

- Etude de faisabilité de l'île Seguin réalisée par G3A Mission Val de Seine en novembre 2001, 188 p.
Document 47, pp. 224-232

Documents du ministère de la culture

- *Pour une politique culturelle de culture scientifique, technique et industriel.* Ministère de la culture, Paris, le 15 juin 1984

Permis de démolir

- Dossier du permis de démolir, PD92012000333

Lieux d'informations

- Service de communication
Hôtel de ville
26 avenue André Morizet
92100 Boulogne Billancourt
- Point information île Seguin
Avenue Jean Jaurès

92100 Boulogne Billancourt

- Archives Municipales
26 avenue André Morizet
92100 Boulogne-Billancourt
- Musée des années 30
Espace Landowski
92100 Boulogne-Billancourt
- Département des musées de France
6 rue des Pyramides
75041 Paris cedex 01
- Société d'Histoire Renault
27 rue des abondances
92100 Boulogne-Billancourt
- Amicale de Renault
25 rue des abondances
92100 Boulogne-Billancourt
- @lternance
63 rue de Billancourt
92100 Boulogne-Billancourt
- Office de Tourisme
28 rue le Corbusier
92100 Boulogne-Billancourt
- Médiathèque de l'espace Landowski
28 avenue André Morizet
92100 Boulogne-Billancourt