

STUDIO DIFFÉREMMENT

Les textes et les illustrations
de cette rubrique historique
sont protégés par l'article L-111-1
du code de la propriété intellectuelle,
pour toute utilisation nous contacter.

© Studio Différemment



SEGUIN

Naissance D'UNE ÎLE-USINE

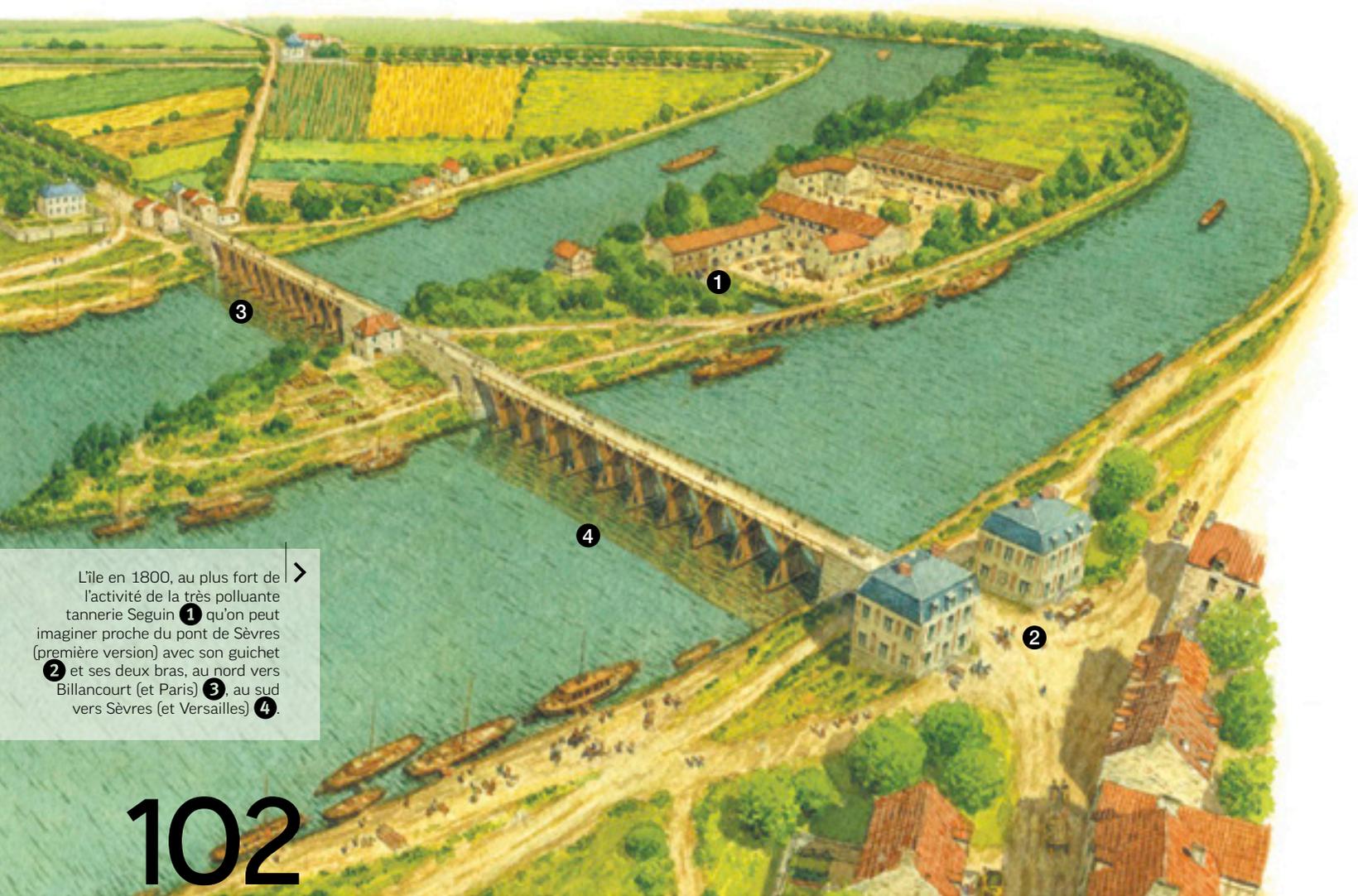
TEXTE : JEAN DE SAINT BLANQUAT

ILLUSTRATIONS : PHILIPPE BIARD

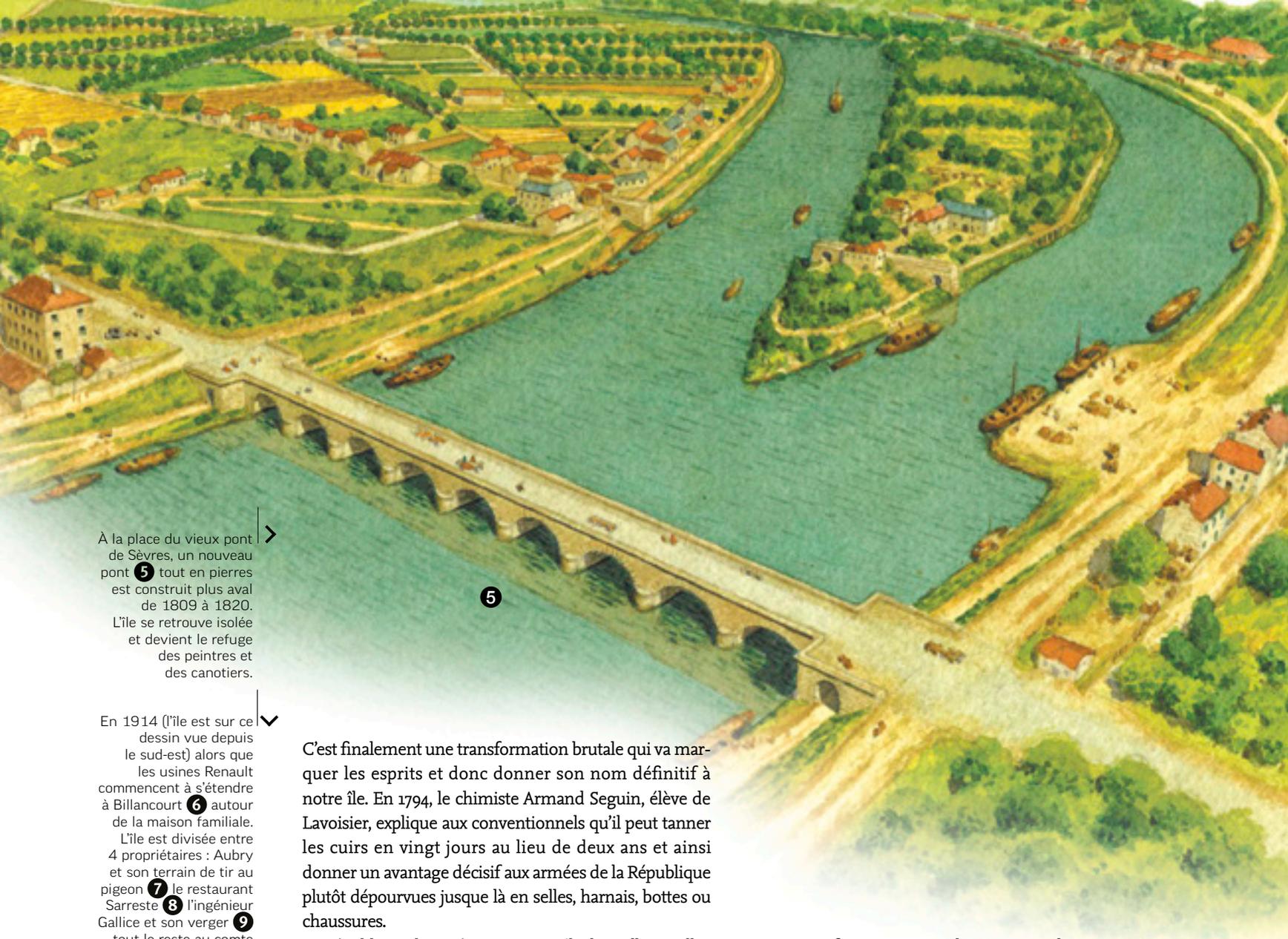
Ou comment la paisible « petite île Billancourt » est devenue l'industrielle île de Monsieur Seguin (Armand) puis de Monsieur Renault (Louis).

Régulièrement inondée par les eaux du fleuve qui l'entourent et par conséquent inhabitée, cette longue bande de terre plate où les fermiers de Billancourt venaient faire paître leurs bêtes a mis longtemps à se trouver un nom. Du temps de son premier propriétaire connu, l'abbaye de Saint-Victor, c'est la « petite île Billancourt » (la grande

étant l'actuelle île Saint-Germain). Quand le roi Louis XIV y fait construire un pont de bois sur la route de Paris à Versailles, elle devient l'« île du Pont de Sèvres ». Et lorsque Louis XV, pour faire plaisir à ses filles, leur donne les deux îles qu'elles dominent de leur château de Bellevue, la voilà également baptisée « petite île Dauphine »...



L'île en 1800, au plus fort de l'activité de la très polluante tannerie Seguin (1) qu'on peut imaginer proche du pont de Sèvres (première version) avec son guichet (2) et ses deux bras, au nord vers Billancourt (et Paris) (3), au sud vers Sèvres (et Versailles) (4).



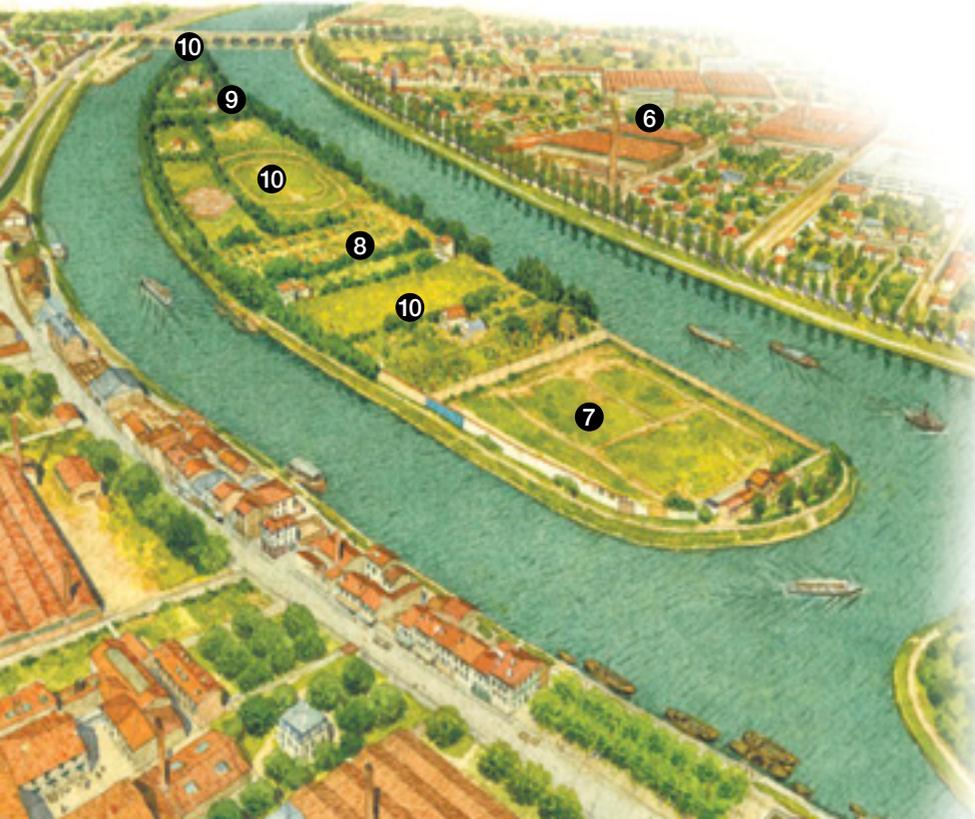
À la place du vieux pont de Sèvres, un nouveau pont **5** tout en pierres est construit plus aval de 1809 à 1820. L'île se retrouve isolée et devient le refuge des peintres et des canotiers.

En 1914 (l'île est sur ce dessin vue depuis le sud-est) alors que les usines Renault commencent à s'étendre à Billancourt **6** autour de la maison familiale. L'île est divisée entre 4 propriétaires : Aubry et son terrain de tir au pigeon **7**, le restaurant Sarreste **8**, l'ingénieur Gallice et son verger **9**, tout le reste au comte de Lambert **10**, grand amateur de sport et d'aviation.

C'est finalement une transformation brutale qui va marquer les esprits et donc donner son nom définitif à notre île. En 1794, le chimiste Armand Seguin, élève de Lavoisier, explique aux conventionnels qu'il peut tanner les cuirs en vingt jours au lieu de deux ans et ainsi donner un avantage décisif aux armées de la République plutôt dépourvues jusque là en selles, harnais, bottes ou chaussures.

La République donne à Seguin cette île dont elle a guillotiné le propriétaire l'année d'avant et où un bourgeois de Sèvres avait justement installé une buanderie industrielle.

Seguin en fait une tannerie hors normes de 400 ouvriers qui traite chaque année au moins 30 000 peaux de bœuf pour l'armée... et empoisonne la vie des habitants de Sèvres qui protestent dès 1795 : l'air est « tellement infecté des émanations des corps pourris de l'atelier du citoyen Seguin, des lavages pleins de sang putréfié qui fourmillait d'insectes, enfin de la corruption de ces matières stagnantes dans la rue, que les passants étaient forcés de se boucher les narines, que les voisins et habitants sont obligés de se claquemurer dans leur maison pour ne pas être empestés »... Mais que peuvent-ils face à Seguin, devenu richissime et l'un de ces « fournisseurs aux armées » qui vont devenir rapidement les créanciers et les banquiers d'un État perpétuellement sur la corde raide ? Jusqu'en 1809 où Napoléon fera emprisonner tous ces usuriers y compris Seguin pour se simplifier la vie. Fin de la tannerie et presque au même moment, fin du Pont de Sèvres première version, transféré plus aval. Double révolution pour l'île Seguin (elle ne changera plus de nom) qui, d'enfer industriel, redevient un paradis naturel isolé où peintres et amateurs de canotage, sportifs et viveurs, vont venir passer de paresseuses après-midi jusqu'au début du 20^e siècle.

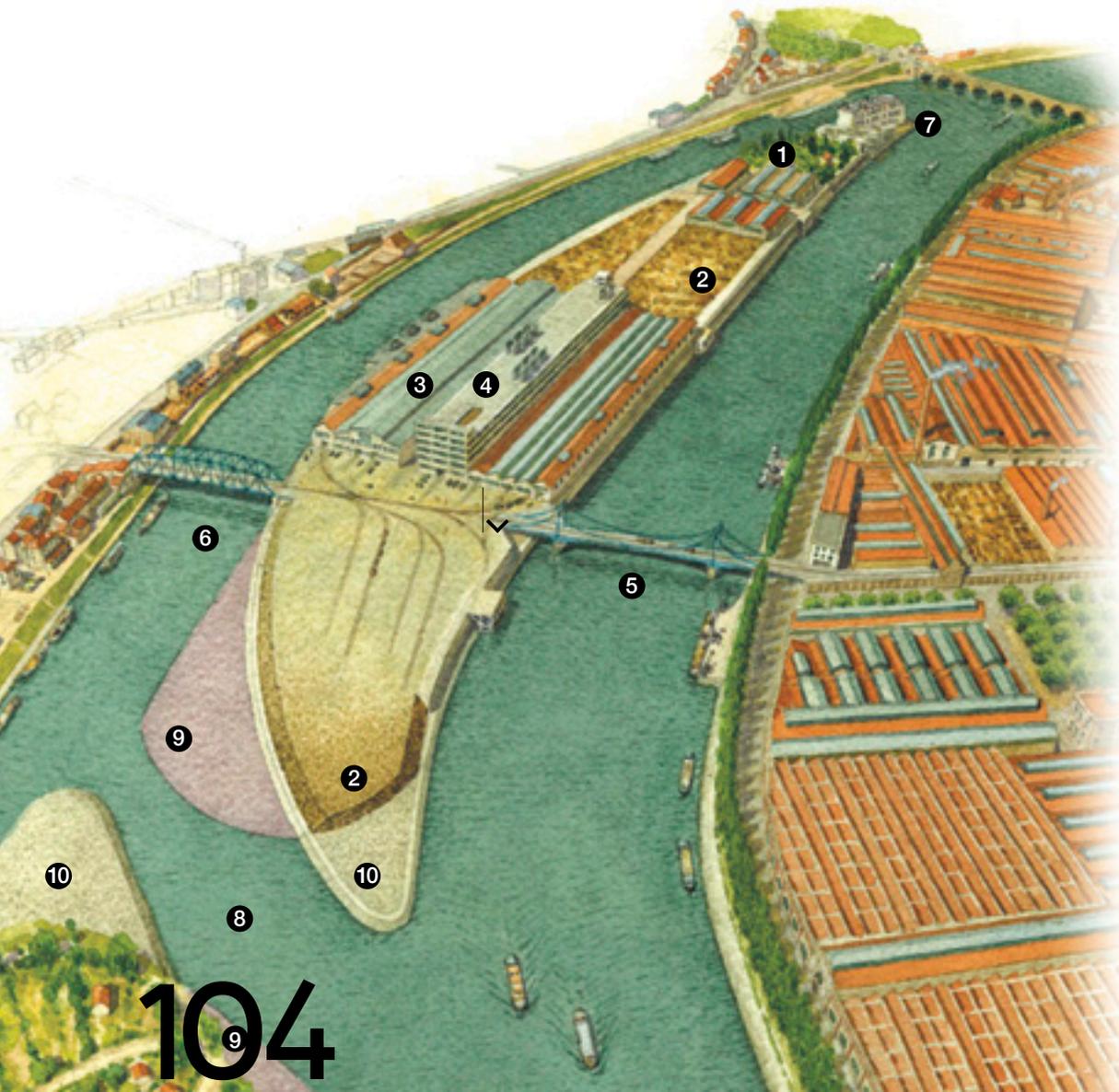
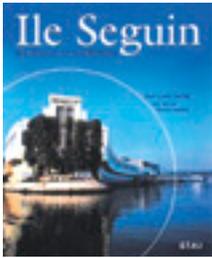


C'est paradoxalement cette atmosphère sportive et aisée qui va faire repartir l'île Seguin sur une voie industrielle. Billancourt est devenu un lotissement où de riches parisiens comme un certain Alfred Renault se font bâtir des résidences secondaires. Renault, commerçant en draperie et boutons, a un petit dernier, Louis, qui aime bricoler. Dans le jardin de la villa, il s'est bâti un atelier où il crée à 21 ans, en 1898, la boîte de vitesse « à prise directe » et l'automobile qui va avec. Le test grand public qu'il fait le soir de Noël dans la montée de la rue Lepic à Montmartre convainc ses premiers clients : la firme « Renault Frères » (Fernand, Marcel, Louis) est née. Si Fernand n'a plus l'âge, Louis et Marcel multiplient les participations à des courses sportives qui leur font une publicité redoutable. Les commandes se multiplient, les ateliers couvrent vite tout le pâtre de maisons acheté par le père, il faut s'agrandir... La municipalité de Boulogne, qui avait interdit les industries chimiques (souvenir de Seguin), n'avait rien contre ces nouvelles technologies « propres » et huppées et Louis Renault bénéficie aussi de la clientèle des ateliers d'aéronautique voisins comme Salmson, Surcouf et Voisin (associé à Blériot). Seul aux affaires à partir de 1909 après la mort de Fernand (Marcel s'est tué lors du Paris-Madrid de 1903), Louis a entamé depuis longtemps le grignotage systématique de Billancourt où il rachète

parcelle après parcelle pour les couvrir d'usines et d'ateliers. Mais c'est la Première Guerre mondiale et le spectaculaire développement qu'elle provoque pour sa firme (obus, fusées, camions, voitures, avions et les premiers chars d'assaut) qui lui fait tourner des yeux intéressés vers l'île en face...

La guerre finie, il conclut dès juin 1919 en douze jours l'acquisition de presque toute l'île Seguin auprès de trois de ses propriétaires : le terrain de tir au pigeon Aubry, l'auberge Sarreste et les vastes parcelles du comte de Lambert. L'ingénieur Georges Gallice, qui habite près de la pointe ouest une maison avec vaste verger, est le seul à refuser : « Je ne tiens en aucune façon à faciliter la création d'une usine dont le voisinage n'a rien d'agréable ». Renault croit lui-même aux promesses qu'il lui fait de ne se servir de l'île que comme terrain de loisir pour ses ouvriers (qui sont déjà plus de 20 000 sur l'autre rive). Mais il change rapidement d'avis vu la conjoncture automobile des années 1920 et l'avance prise par les constructeurs américains comme Henry Ford grâce aux chaînes de montage. Dès 1926, le projet Seguin est lancé, préparé depuis 1923 par le déversement progressif de 600 000 m³ de remblais afin de surélever l'île et par ailleurs forcer la main aux autorités : quand elles rappelleront à l'industriel en 1927

À lire : *Île Seguin, des Renault et des hommes*, Jean-Louis Loubet avec Alain Michel et Nicolas Hatzfeld, ETAI 2004.



◀ L'île au début des années 1930 après son rachat par Renault (sauf la parcelle Gallice 1) : sur l'épaisse couche de remblais 2 qui protège des inondations, les deux principaux bâtiments, (grande chaîne de montage 3 et ateliers de carrosserie 4) reliés au reste des usines et au réseau ferré par les ponts Daydé 5 et Seibert 6 et alimentés par la centrale électrique en aval 7. En amont un nouveau chenal 8 rogne l'ancienne forme de l'île 9 et force à créer de nouvelles digues. 10



Etudes



Maquette



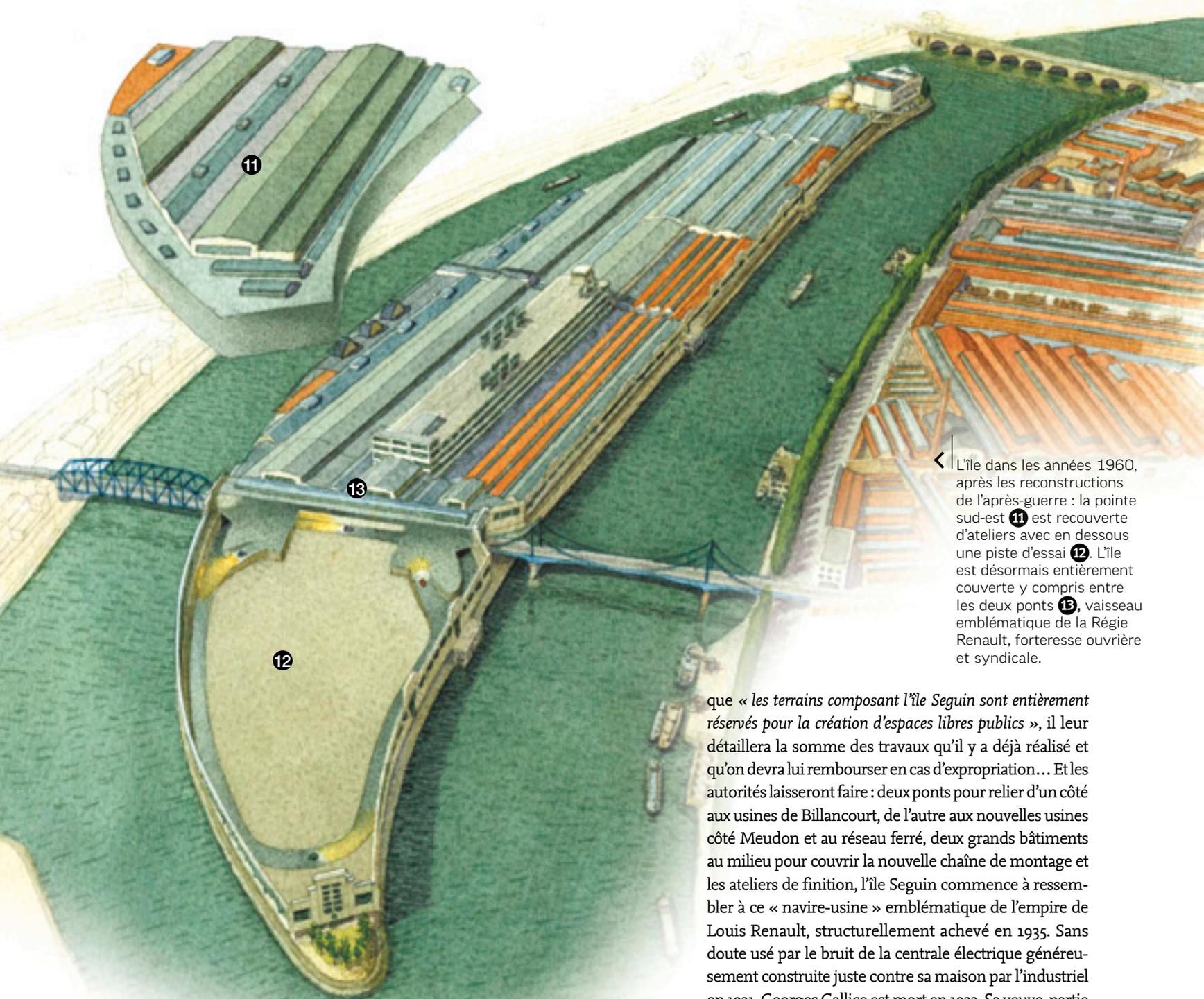
Em



Peinture



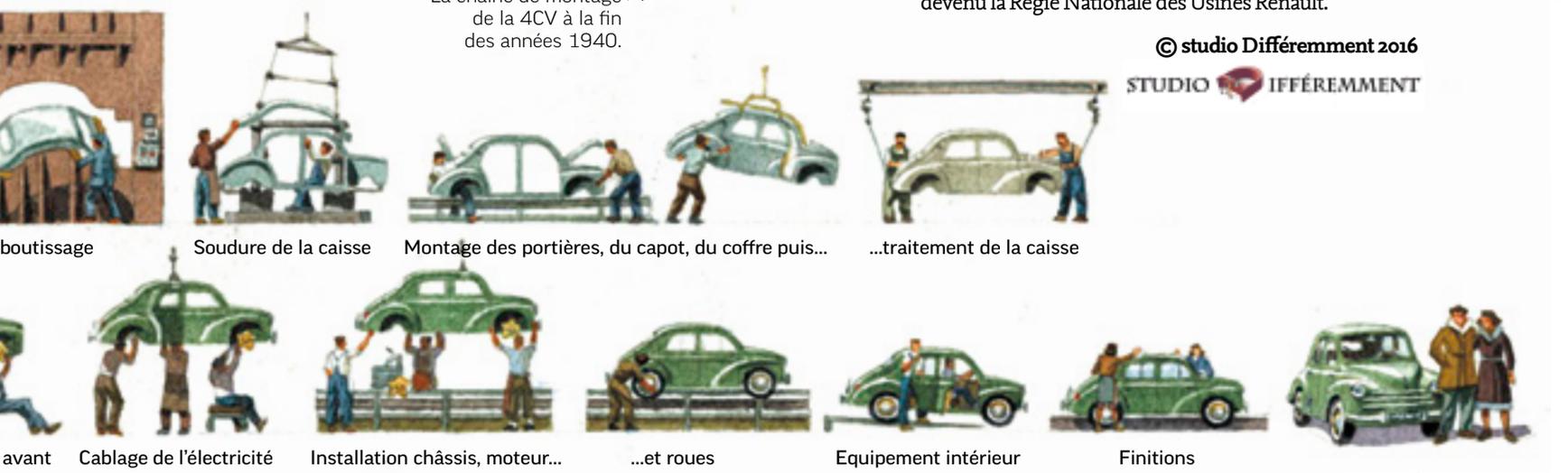
Montage du train



< L'île dans les années 1960, après les reconstructions de l'après-guerre : la pointe sud-est 11 est recouverte d'ateliers avec en dessous une piste d'essai 12. L'île est désormais entièrement couverte y compris entre les deux ponts 13, vaisseau emblématique de la Régie Renault, forteresse ouvrière et syndicale.

que « les terrains composant l'île Seguin sont entièrement réservés pour la création d'espaces libres publics », il leur détaillera la somme des travaux qu'il y a déjà réalisés et qu'on devra lui rembourser en cas d'expropriation... Et les autorités laisseront faire : deux ponts pour relier d'un côté aux usines de Billancourt, de l'autre aux nouvelles usines côté Meudon et au réseau ferré, deux grands bâtiments au milieu pour couvrir la nouvelle chaîne de montage et les ateliers de finition, l'île Seguin commence à ressembler à ce « navire-usine » emblématique de l'empire de Louis Renault, structurellement achevé en 1935. Sans doute usé par le bruit de la centrale électrique généreusement construite juste contre sa maison par l'industriel en 1931, Georges Gallice est mort en 1933. Sa veuve, partie s'installer dans un endroit plus tranquille, continuera par fidélité à refuser toute vente... Jusqu'en 1946, lorsque Louis Renault étant mort en prison, son empire sera devenu la Régie Nationale des Usines Renault.

La chaîne de montage de la 4CV à la fin des années 1940.



boutissage Soudure de la caisse Montage des portières, du capot, du coffre puis... ...traitement de la caisse
 avant Cablage de l'électricité Installation châssis, moteur... ...et roues Equipement intérieur Finitions

© studio Différemment 2016
 STUDIO DIFFÉREMENT