



Hall de l'usine Citroën quai de Javel vers 1937.

LE PASSÉ INDUSTRIEL DU 15^e

Aujourd'hui, les témoignages architecturaux rappelant le passé industriel du 15^e se font rares, en dehors de quelques vestiges comme les toitures industrielles de la faculté Saint-Charles. Mais cette mémoire est perpétuée par des noms de lieux, le quartier Javel rappelant la présence de l'usine de produits chimiques du comte d'Artois, ou le parc André Citroën qui s'étend sur une partie des mythiques usines de la marque au chevron. L'actuel 15^e a connu une histoire riche d'inventions, en particulier sur le nouveau village de Grenelle, établi entre 1820 et 1830 par l'entrepreneur Jean-Léonard Violet. Plongée dans le passé industriel de l'arrondissement...

Histoire de Grenelle et de Javel

Au 17^e siècle, au débouché de l'actuelle rue de Javel, se dressait une maison blanche baptisée « maison du bac de Javelle », car alors aucun pont ne rejoignait la rive gauche au village d'Auteuil. C'est là qu'au 15^e siècle les nautoniers de la Seine construisent un petit port surnommé Javetz – le nom s'écrira ensuite successivement Javelle puis Javel. Au 17^e, donc, on y trouve un moulin et une guinguette où viennent se promener les canotiers et les Parisiens venus prendre l'air.

Jusqu'en 1778, la plaine de Grenelle, comme celle de Vaugirard, était inhabitée. C'est une des raisons, avec la proximité de Paris et d'une voie navigable, la Seine, pour lesquelles les premières manufactures s'y installèrent. C'est là, un peu en aval, dans une usine de produits chimiques fondée en 1777 par **le comte d'Artois**, frère de Louis XVI, que Claude-Louis Berthollet produit un désinfectant à base d'hypochlorite de sodium ou sel de potasse, connu depuis sous le nom d'eau de Javel. Cette industrie chimique polluante aux relents nauséabonds était tolérée hors les murs. Dès lors, le quartier allait foisonner de blanchisseries.

Si le 15^e arrondissement a été créé en 1860 par l'annexion de deux communes très différentes, Grenelle et Vaugirard, c'est surtout la première qui nous intéresse ici, dans la mesure où Vaugirard avait été pendant six siècles un petit village de laboureurs. Grenelle, ville nouvelle créée au bord de la Seine par un entrepreneur ambitieux, était une cité essentiellement industrielle de 20 000 habitants, pour la plupart nouveaux venus dans la région parisienne.

Au début du 19^e siècle, à l'image des pionniers américains faisant émerger des villes du désert, un élu local crée de toutes pièces un faubourg bourgeois au milieu de marécages. En 1824, avec son associé Alphonse Letellier, également conseiller municipal de l'ancien village de Vaugirard, **Jean-Léonard Violet** acquiert sur le territoire de la commune près de 105 hectares de terrains à lotir. Nommé « Beaugrenelle » avant d'être rebaptisé plus modestement de son nom d'origine, « Grenelle », le lotissement Violet, d'une ampleur exceptionnelle, se construit entre la Seine et la rue de la Croix-Nivert, et au nord jusqu'à l'enceinte des Fermiers généraux.

Jean-Léonard Violet fait construire une digue de 880 mètres – devenue aujourd'hui l'île aux cygnes – et dispose ses usines là où les autres industriels n'avaient pas songé à s'installer, craignant de manquer de main d'œuvre au-delà des limites de Paris. Autour de l'axe central de



Barrière de Grenelle (dessin / Palaiseau)



Bords de la Seine à Javel (dessin)

la rue du Commerce et d'une nouvelle place, Violet fait tracer des rues perpendiculaires en damier. La construction de l'église Saint-Jean-Baptiste en 1825, du pont de Grenelle en 1826, l'aménagement d'un port sur la Seine pour le trafic par voie d'eau et d'une gare fluviale destinée à entreposer les marchandises, achèvent cet ensemble organisé en réseau global. L'ouverture d'une ligne de chemin de fer longeant la Seine, en 1878, accroîtra

encore l'attractivité de Grenelle et de Javel. L'hôtel particulier que Violet habitait dès 1824 au 6 Place Violet, toujours visible au 78 rue des Entrepreneurs, est devenu une caserne de pompiers. L'église Saint Jean-Baptiste est inaugurée par la duchesse d'Angoulême, fille de Louis XVI. Quant au théâtre de 800 places fondé en 1829, rue de la Croix-Nivert, il a été remplacé par un immeuble qui accueillit un cinéma, lequel a disparu en 1983.

Les premières usines de produits chimiques

La **manufacture de produits chimiques du comte d'Artois** s'installe en 1778 à Javel, à un endroit qui correspondrait aujourd'hui au nord du parc Citroën. Vers 1785, Berthollet découvre l'action blanchissante de l'hypochlorite de potassium sur le linge. Le remplacement de l'hypochlorite de potassium par celui de sodium donne au produit un pouvoir désinfectant (eau de Javel). L'usine fonctionne jusqu'en 1895, avant que ne s'implantent sur les lieux les **Acieries de France** et la **Société parisienne du Caoutchouc industriel**, dite « **Le Pneu Lutétia** ».

En 1915 **André Citroën** installe son usine de munitions qui sera transformée au lendemain de la Grande Guerre en usine d'automobiles (la première Citroën est présentée au Salon de 1919).

En 1790, un magistrat, **Jean-Baptiste Payen**, crée le long de la Seine à la hauteur de l'actuelle rue de Javel, une **fabrique d'ammoniaque**. Son fils, **Anselme**, un scientifique reconnu, reprend le flambeau jusqu'en 1840. Il perfectionne le raffinage du sucre et découvre la cellulose, principal composant des parois des cellules végétales, en 1834.

Une importante **usine à gaz** est inaugurée à Vaugirard en 1835, elle y restera jusqu'en 1909, avant que ne soit tracé le square Saint-Lambert et édifié le lycée Camille Sée. Michel Debonne, dans le Bulletin n°17 de la Société historique de l'arrondissement, écrit ceci : « A Vaugirard, c'est la fronde. Les cris, les menaces, les pétitions se succèdent contre la construction d'une usine à gaz. On dit que le feu des fours risque de provoquer des explosions, que les émanations de gaz flétriront les cultures des marais voisins. (...) Moins d'un an plus tard, en 1836, l'usine à gaz de Vaugirard est construite, les 38 premiers ouvriers

embauchés ; la production peut commencer. (...) L'usine connue par la suite de nombreuses réussites : l'alimentation des premiers réverbères de la rive gauche, ceux de la rue de Lourmel, la fourniture du gaz pour quelques ballons qui portèrent le courrier vers la province durant le Siècle de Paris, (...) Mais elle causa également bien des nuisances, tant par l'incessant passage des tombereaux qui lui livraient le charbon depuis la gare et le port de Grenelle, que par l'émanation d'une âcre odeur de soufre et d'ammoniaque qui empestait le quartier. »

Deux usines de produits chimiques sont construites passage de l'Industrie, aujourd'hui rue Duranton : en 1836, celle de **Jean-Baptiste Thibouméry**, dernier maire de Vaugirard (1848-1859). Et, en 1841, au 190 rue de la Croix-Nivert, l'usine **Delacretaz**. Deux longues barres de HLM ont été construites à son emplacement en 1957.

Entre 1839 et 1867 fonctionne la **fabrique de couleurs et vernis Lefranc**, entre la rue Linois et la rue des Entrepreneurs (Robert-Keller). Alexandre Lefranc fabrique, en collaboration avec des artistes connus, jusqu'à 120 nuances de couleurs et vernis, ainsi que des encres d'imprimerie. À partir de 1859,



Usine à gaz dans le quartier Vaugirard (1835).



La Société parisienne du caoutchouc industriel quai de Javel (carte postale).

il commercialise les tubes d'étain à fermeture hermétique qui feront sa renommée.

De nombreuses blanchisseries, briqueteries, boyauderies se développent, notamment la « **briqueterie de Vaugirard** », sur le territoire d'Issy, qui subsista jusqu'à la création du Parc des Expositions.

Télégraphie et air comprimé



La Société urbaine d'air comprimé rue Leblanc (1919-1992)

© SUDAC Air Service

Vers 1840, une **fabrique d'objets en caoutchouc** est présente au 7 rue du Théâtre. Elle sera rachetée en 1862 par **Emile Menier** qui y produit des pneus pour vélo et des câbles télégraphiques sous-marins recouverts de caoutchouc. Elle est rachetée en 1889 par la Société générale des téléphones, ancêtre de la CGE (Compagnie générale d'électricité). À noter, Émile est l'héritier des établissements de chocolat Menier, qui constituent un superbe témoignage d'architecture industrielle toujours visible à Noisiel (77).

Entre 1910 et 1978 dans le périmètre de Citroën-Javel, au 49 rue Leblanc, était active la **SUDAC (Société urbaine d'air comprimé)**, dont le bâtiment le plus remarquable, classé monument historique, était situé quai Panhard-et-Levassor, dans le 13^e arrondissement. Il faut savoir qu'à la fin du 19^e siècle, deux modes de transport de l'énergie, l'électricité et l'air comprimé, se font concurrence. Si en matière d'éclairage, la « fée électricité » paraît sans rivale, l'air comprimé fournit la pression nécessaire aux ascenseurs hydrauliques, pompe les eaux usées, fait tourner les broyeuses et autres machines à tisser, coudre ou hacher.

Les chemins de fer

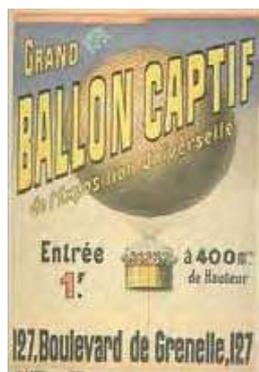


En 1844 arrive quai de Grenelle, entre le boulevard de Grenelle et l'actuelle rue du Docteur Finlay, l'entreprise de chaudières **Derosne et Cail** qui construit à partir de 1844 des locomotives, dont les célèbres locomotives de vitesse Crampton roulant à 120 km/h. Jean François Cail, resté seul, y fabrique ensuite des ponts métalliques et des machines-outils. Durant la guerre de 1870, il fournit au gouvernement de Défense nationale un train blindé, des canons, des canonnières. Cette usine deviendra la plus importante entreprise industrielle de la région parisienne, avant d'être transférée à Denain et à Douai, pour se rapprocher du charbon, en 1895.

Au 65 quai de Grenelle, en 1856, l'entreprise **Chevalier**, du nom d'un conseiller municipal de Grenelle, construit du matériel ferroviaire : wagons, wagons-lits, wagons spéciaux pour chefs d'État et souverains de l'époque. Le terrain sera racheté par Citroën en 1925 pour en faire une de ses quatre usines (Citroën-Grenelle).

En 1866, **Henri-Pierre Flaud** installe 43 rue de la Fédération une manufacture de pompes à feu, l'ancêtre de la pompe à incendie, actionnée par la vapeur (pompe à vapeur) ou par un bras (pompe à bras). Il y fabrique aussi des moteurs à vapeur. Elle disparaîtra vers 1933. En 1871 l'entreprise Flaud est le seul fournisseur des pompiers de Paris.

L'AÉROSTATION



Les premiers **ballons et dirigeables** sont construits par **Henri Lachambre** passage des Favorites, dans l'actuelle rue des Favorites, à l'angle de la rue La Quintinie, à partir de 1879. En 1888, son ballon captif, le Jules Verne, effectue des ascensions publiques au 80 bis avenue de Suffren. Pour l'Exposition universelle de 1889, un aérostat de 2600 m³ au 127 boulevard de Grenelle emporte dix passagers qui jouissent d'une vue panoramique de Paris. **Santos Dumont** lui commande le premier dirigeable à moteur, qui sera aussi le premier à tourner autour de la tour Eiffel en 1901.

L'aviation

Si les premiers essais aéronautiques du champ d'aviation d'Issy ne peuvent être considérés comme de l'industrie, bientôt s'installent autour dudit champ les ateliers de certains constructeurs comme **Voisin, Nieuport, Caudron ou Clément-Bayard**. En 1906, **Gabriel Voisin** rachète l'usine Louis Blériot d'Issy-les-Moulineaux et établit, avec son frère Charles, la société **Appareils d'aviation Les Frères Voisin**, première usine d'avions commerciaux d'Europe. C'est avec un de leurs appareils qu'Henri Farman établit le premier vol d'un kilomètre en circuit fermé sur le terrain d'aviation d'Issy en janvier 1908.

Déjà propriétaire de la Société de constructions aéronautiques Astra à Suresnes, Henry Deutsch de la Meurthe décide de racheter les brevets **Nieuport** et crée la Société Anonyme des Établissements Nieuport qui assure la production d'avions dans une nouvelle usine à Issy.

À partir de 1908, **Adolphe Clément-Bayard**, après avoir fait fortune dans la fabrication de vélocipèdes et en tant que constructeur automobile, se lance dans la construction de dirigeables dont il fait développer les enveloppes par la société Astra.

La société des avions **Caudron**, créée par les frères Caudron en 1909, initialement installée au Crotoy dans la baie de Somme, s'installe aussi à Issy où elle fabrique de nombreux avions pour l'armée française durant la première guerre mondiale. De même, vers 1910, **Armand Deperdussin**, 19 rue des Entrepreneurs, construit des avions SPAD (Société de Production des aéroplanes Armand Deperdussin) qui équiperont une bonne partie de l'aviation française pendant la guerre 14-18. Elle sera reprise par Louis Blériot

En 1910, **Pierre Levasseur**, 17-21 place Félix Faure, construit des avions, des hydravions et des hélices. C'est là que sera fabriqué le célèbre « Oiseau blanc » de Nungesser et Coli, un biplan qui disparut le 8 mai 1927 avec ses deux pilotes lors de la première tentative de traversée aérienne de l'Atlantique Nord sans escale. L'entreprise cesse son activité en 1962.

La Précision moderne, 47 rue des Bergers, se spécialise dans les années 30 dans les instruments de navigation aérienne, jusqu'en 1952. Aujourd'hui, le bâtiment, préservé, est occupé par l'université Paris I-Arts plastiques.



L'automobile

Les frères Mors créent en 1885, au 48 rue du Théâtre, un tricycle qui fonctionne à la vapeur grâce à une chaudière chauffée au pétrole. Dix ans plus tard, ils sortent leur première voiture. L'entreprise sera redressée en 1907 par André Citroën, qui en fera son bureau d'études en 1925.

En 1912, André Citroën installe au 31 quai de Grenelle sa jeune entreprise d'engrenages où il développe un nouveau système d'engrenages à double chevron, qui deviendra l'emblème de sa marque d'automobiles.

Durant la guerre, de 1915 à 1918, il établit une usine de fabrication d'obus quai de Javel, qui fonctionne essentiellement grâce à un personnel féminin auquel il accorde des avantages sociaux liés à la guerre (coopérative, pouponnière, services médicaux...). Il la transforme en usine d'automobiles en 1919 et s'étend progressivement, de 1923 à 1926, en achetant des terrains voisins pour la création des usines Gutenberg (65 rue Balard) et Saint-Charles (203-215 rue Saint-Charles), avant de reconstruire entièrement l'usine de Javel en 1933.

André Citroën voulait installer en France une industrie automobile à l'américaine. De fait, il produit des voitures de série bon marché, familiales, accessibles aux ménages en temps de crise, en appliquant les principes du fordisme découverts à l'occasion d'un voyage à Détroit en 1913.

Il développe la publicité d'une façon novatrice. Lors du salon de l'automobile de 1922, au Grand Palais, Citroën fait voler un avion qui écrit à jets de fumée les lettres de la marque dans le ciel. C'est aussi le seul constructeur automobile à avoir pu afficher son nom sur la tour Eiffel, en 1924, avec 250 000 ampoules.

Tandis que les usines Renault, plus anciennes, occupent l'île Seguin, à Boulogne, un peu en aval de la Seine, les usines Citroën se déploient sur une surface bien plus grande que l'actuel parc éponyme, sur plusieurs sites (usines, laboratoires et bureaux d'études) répartis depuis le périphérique jusqu'à l'actuel quartier Beaugrenelle, dont 22 hectares de terrains de part et d'autre des rues Balard, Gutenberg, Saint-Charles.

Après la faillite de 1935 et le décès d'André Citroën, l'entreprise est reprise par son principal créancier, Michelin. Elle ferme en 1975 avant d'être progressivement démolie jusqu'au départ définitif en 1982.



L'usine Mors, rue du théâtre.



Usine de montage des automobiles Citroën vers 1925.



L'usine Citroën quai de Javel en 1960.



Modèle de Citroën traction (1957).

Musique, horlogerie, charpente, grues...

Installée vers 1856 au 140 rue Saint-Charles, la société **Thibouville-Lamy**, résultant du mariage de Louis Émile Jérôme Thibouville avec Marguerite Hyacinthe Lamy, va développer la plus importante manufacture d'instruments de musique de la région parisienne.

L'usine d'horlogerie **Henry-Lepaute**, s'installe en 1875 au 139 rue de Vaugirard.

Elle fabrique notamment l'horloge de l'Hôtel de Ville et celle de la Mairie du 15^e.

On la retrouve en 1913 au 17-23 rue Desnouettes. Elle sera détruite par un incendie en 1952. Au 24-28 rue Labrouste, une association ouvrière issue du compagnonnage s'installe en 1893 sous le nom « **les Charpentiers de Paris** ». Elle sera délocalisée à Bagneux en 1969.

En 1904, on trouve au 248 rue Lecourbe l'entreprise **Emile Decauville** qui fabrique des grues et presses hydrauliques. Elle déménagera en 1920, sous le nom d'Emidecau, à l'angle Vouillé-Cronstadt, où elle restera jusque vers 1963. Au début des années 1920, l'entreprise **Jaquemot-Mesnet**, établie au 92-98 rue de la Convention, fabrique des persiennes et des fermetures métalliques. Elle sera démolie en 1964.



Horloge de l'Hôtel de Ville par Henry-Lepaute (dessin).

Ascenseurs

Trois usines d'ascenseurs s'établissent dans le 15^e. D'abord, les **ascenseurs Léon Edoux**, en 1864, au 76 rue Lecourbe. Présents à l'Exposition universelle de 1867, ils réalisent l'ascenseur du troisième étage de la tour Eiffel. L'usine fermera en 1965. Au 18-24 rue Tiphaine, **Vernes, Guinet et Sigros, puis Roux-Combaluzier** étaient spécialisés dans les escaliers mécaniques, entre 1897 et 1965. Quant à **Jomain**, il est présent au 32-42 rue Brancion de 1919 à 1965.

L'électricité et ses applications : télégraphie, téléphonie, télécommunications



L'usine L'Éclairage électrique rue Lecourbe.

En 1867, **Sautter** arrive au 26 avenue de Suffren et au 35 rue de la Fédération (avant de devenir Sautter et Lemonnier). L'usine réalise en 1889 le phare de la tour Eiffel, puis, devenue **Sautter et Harlé**, diversifiera ses productions en mécanique, optique, électricité, turbines. Elle fermera en 1960.

L'Éclairage électrique, fondée en 1877, s'est installée au 250 rue Lecourbe en 1890. À l'étroit, elle a

déménagé au 364 en 1899, là où s'élève aujourd'hui le Grand Pavois. Elle sera absorbée par Thomson en 1918 (voir plus loin).

En 1892 s'installe au 2 rue des Entrepreneurs (Robert Keller) et rue Emeriau, la **Société générale du téléphone**, reprise par la CGE (Compagnie générale d'électricité). En 1969, la CGE, qui avait absorbé Alcatel en 1966, devient l'actionnaire majoritaire d'Alstom.



L'usine Postel-Vinay rue de Vaugirard (carte postale).

L'entreprise d'appareillage électrique **Postel-Vinay** s'est installée en 1892 au 219 rue de Vaugirard. Elle est spécialisée en télégraphie, signaux pour les chemins de fer, puis en matériel téléphonique. Elle sera absorbée par Thomson en 1904 (voir plus loin). C'est dans ces ateliers de la rue de Vaugirard qu'ont été motorisés plusieurs lignes de tramway et le métro parisien.

LA CRÉATION D'UNE MULTINATIONALE : LA THOMSON



L'usine Thomson rue de Vouillé (1943).

En 1893, un accord entre une société française et une société américaine aboutit à la création de la **Compagnie française pour l'exploitation des procédés Thomson-Houston (CFTH)**. Quelques années plus tard, rebaptisée **Thomson-Houston**, elle absorbera successivement **Postel-Vinay** (1904), puis **L'Éclairage électrique** (1918). Les différentes usines sont réparties sur plusieurs sites du 15^e arrondissement : rues Lecourbe/Leblanc/Vasco de Gama, rue de Vouillé, rue des Favorites, rue du Hameau, rue et boulevard de Vaugirard. En 1928 est créée **Alsthom**, fusion de Thomson et de la **Société alsacienne de constructions mécaniques**. Après de très nombreuses modifications et restructurations, il ne reste plus rien de cette immense entreprise du 15^e.

L'industrie alimentaire

La fabrique de biscuits **Hanin**, spécialisée en petits fours et pains d'épices, s'était établie au 329-343 rue Lecourbe.

La conserverie **Olida** était située 84 rue Olivier de Serres. Maison fondée en 1855 par Ernest Olida rue Drouot, elle était leader en charcuteries et salaisons, et lancera la marque Cochonou en 1971.

La brasserie de Vaugirard (Moritz) était installée dans une vaste usine, au 189 rue de Vaugirard, entre 1848 et 1960. Elle y produisait surtout des bières pils, y compris des bières non alcoolisées et des limonades. **La brasserie Schmitz** était présente au 55-57 avenue de La Motte-Picquet.

Les Glacières de l'Alimentation étaient une société créée en 1903 par Arthur Millon au 112-122 avenue Félix Faure. Enfin, on ne saurait oublier les **abattoirs de Vaugirard** qui s'illustrèrent dans l'industrie de la viande chevaline et dont deux vestiges sont encore présents : le beffroi du Parc Georges Brassens (1898) et la Halle aux chevaux (1907) qui accueille le marché du livre et du disque ancien.



Les Glacières de l'Alimentation avenue Félix Faure (carte postale).



La fabrique de biscuits Hanin rue Lecourbe.

Les imprimeries

La fameuse société d'imprimerie **Brodard et Taupin**, produit de la réunion des imprimeries Brodard et des Ateliers Joseph Taupin en 1923, était installée au 4-6 rue Saint-Amand et 6 place d'Alleray. En fait, Joseph Taupin avait repris en 1908 une petite société de brochage et de cartonnage de livre sise à cet endroit. Il a considérablement développé et modernisé son entreprise, en s'assurant de gros contrats comme le cartonnage de *La Revue des Deux Mondes*, ou des catalogues de grands magasins, pour en faire l'entreprise de brochure industrielle la plus importante de France, qui imprimera les Livres de poche entre 1953 et 2007. En 1974, Brodard & Taupin quitte Paris et s'installe à La Flèche, dans la Sarthe. L'emplacement a été occupé ensuite par le siège de France-Télécom. **Les éditions Hachette** ont occupé des locaux rue Balard, à l'angle de la rue des Cévennes, de 1930 à 1977.

L'Imprimerie Nationale, qui fait notamment office de conservatoire de caractères typographiques, est inaugurée en 1922 au 27

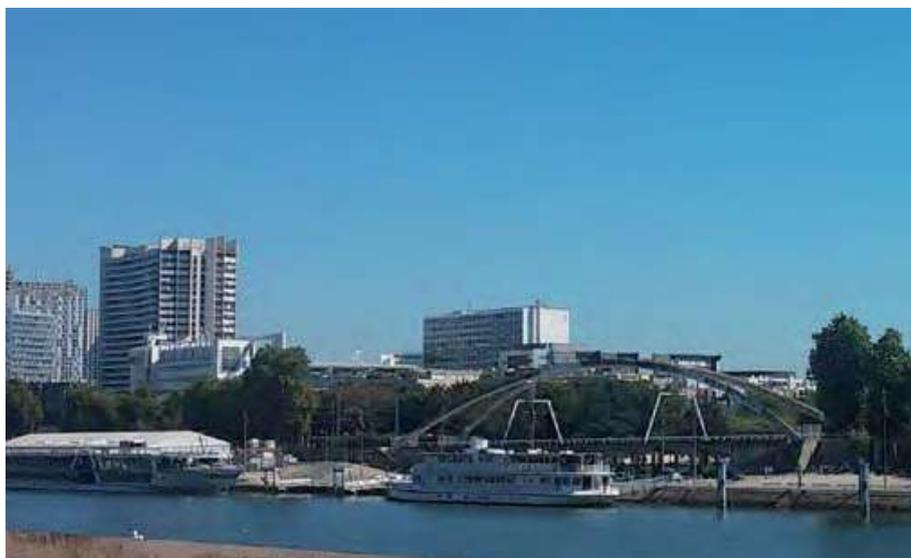


L'Imprimerie Nationale rue de la Convention.

rue de la Convention. Elle y demeure jusqu'à la vente des bâtiments en 2003, lesquels

accueillent en 2007 une annexe du Ministère des Affaires Étrangères.

ET MAINTENANT ?

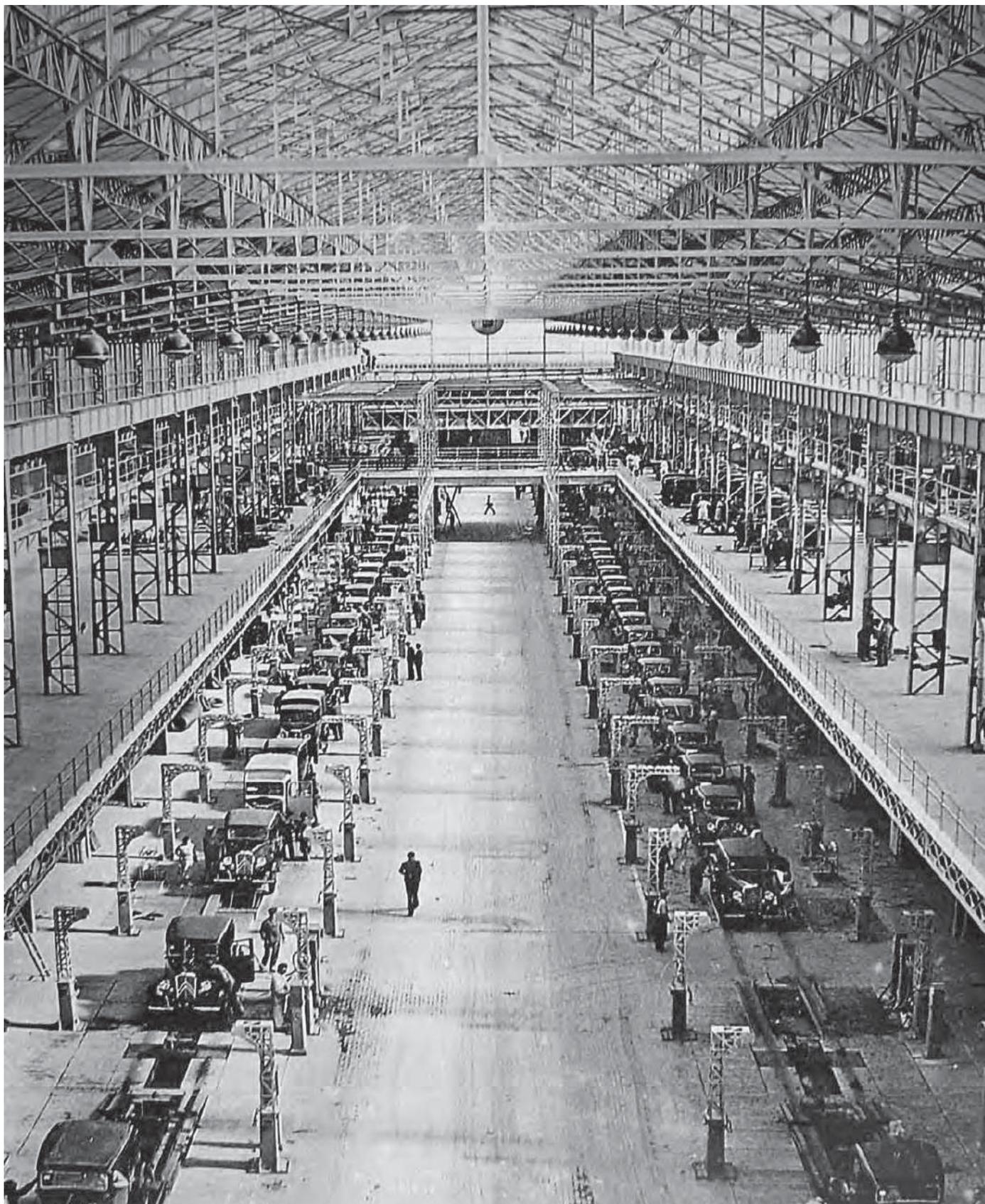


Aujourd'hui, il n'y a plus guère d'usines dans le 15^e, entre Grenelle et Javel, mais on y trouve les **sièges de grands groupes industriels** dans les domaines de la Défense et de l'aérospatial, à l'image de Safran, Airbus Hélicoptères, DCNS, ou Eutelsat.

Néanmoins, le **Port de Javel-bas**, entre le pont Mirabeau et le Parc André-Citroën, est un port industriel occupé par deux entreprises de matériaux de construction : Point P et Lafargue, Raboni ayant quitté le site. Près de 200 ans après que Violet eut conçu le Port de Grenelle, il est donc question de réaménager les ports de Suffren, Grenelle, Javel-haut & bas et Victor en les reliant par une promenade de plus de 3 kilomètres, tout en conservant l'activité industrielle de Javel. Une navette fluviale gratuite relie la Tour Eiffel et le centre Beaugrenelle, tandis qu'une piscine flottante devrait ouvrir au débouché du parc Citroën en 2018. Enfin, un ponton sera créé sur le quai de Grenelle pour permettre une nouvelle escale au bateau bus. À côté de l'antique maison du bac de Javelle ?

POUR ALLER PLUS LOIN :

- *Vaugirard et Grenelle au fil des siècles : Histoire du 15^e arrondissement*, par Xavier Joubert, SPIG, 1960.
- Dans la série *Les quartiers de Paris*, série documentaire consacrée par Pierre Miquel à l'histoire de la capitale, on peut voir le film consacré *A Grenelle*, tourné en 1970.
- La collection des *Bulletins* de la Société historique et archéologique du 15^e qui tient une permanence à la Mairie le lundi de 15h à 17h, sauf vacances scolaires.
- Son site internet : www.paris15histoire.com



Usine de montage des automobiles Citroën (1933).

RENCONTRE AVEC FRANÇOIS DE BÉRU,

président de la Société historique
et archéologique du 15^e

Paris 15 : Pourriez-vous vous présenter ?

François de Béru : Je préside la Société historique et archéologique du 15^e arrondissement depuis fin 2010. J'ai succédé à Michel Périn, qui avait occupé la fonction pendant près de 20 ans et l'a fortement marquée, tant par sa personnalité que par ses travaux, notamment sur le passé industriel de l'arrondissement. Notre société est relativement récente puisqu'elle date de 1981. Sa création, encouragée par la Mairie du 15^e, est issue d'une scission avec la société historique du 7^e arrondissement. Il faut dire que ce qui était publié sur le 15^e était assez mince et la séparation totalement justifiée.

Quel est le rôle de la société historique du 15^e ?

Elle a pour but de faire connaître l'histoire du 15^e, par ses recherches propres ou par celles d'auteurs qui lui proposent des conférences ou des articles pour son bulletin. Notre bulletin paraît deux fois par an. Il faut y ajouter une vingtaine de brochures thématiques. Les articles sont rédigés principalement par des membres du conseil d'administration, mais aussi par tout auteur, qu'il soit ou non conférencier. Je souhaiterais que nos adhérents participent plus activement, en nous proposant des articles ou en nous faisant part de leurs souvenirs, car la mémoire des lieux et des choses se perd vite.

Vous organisez des événements à la Mairie...

Nous organisons des conférences, environ deux par trimestre, sur des sujets liés au 15^e. Elles se tiennent à la Mairie et sont ouvertes à tous. Nous proposons également des visites de monuments, musées et expositions pour nos adhérents. Pas uniquement dans le 15^e, mais dans tout Paris et la proche banlieue. Nous présentons aussi des expositions à la Mairie sur des sujets ayant trait à l'histoire et aux monuments du 15^e, principalement à l'occasion des Journées du patrimoine, en septembre et, à la demande des conseils de

“ Il reste fort peu de témoignages visibles du passé industriel dans le 15^e ”

quartier, nous participons aux fêtes de quartiers par de petites expositions en plein air, à la belle saison.

Depuis quand habitez-vous le 15^e ?

Depuis 1970. J'ai d'abord habité le quartier de Javel, rue des Cévennes, et, depuis 1985, je vis dans le quartier Saint-Lambert, rue Alain Chartier, proche du carrefour Convention-Vaugirard.

Qu'est-ce qui vous plaît ou vous intéresse dans le 15^e ?

J'y suis venu par intérêt pratique, puisque j'ai commencé à travailler dans le 15^e, mais je ne me suis mis véritablement à m'y intéresser qu'une fois à la retraite. À ce moment-là, je m'y suis plongé totalement. En effet, malgré les milliers de pages déjà produites dans notre bulletin, il reste encore de très nombreux sujets à traiter ou à approfondir.

Quand on évoque l'histoire du 15^e, on est obligé de mentionner son passé industriel, en particulier lorsqu'il est question du village de Grenelle

Il y a deux aspects dans le village de Grenelle. D'abord, ce village a été constitué par Jean-Léonard Violet pour être un nouveau faubourg complet, avec des habitations bourgeoises ou modestes, des emplacements pour des usines, des petits artisans, une église, un théâtre, des petits commerces, comme la rue du Commerce qui porte bien son nom : c'était une rue très vivante et elle l'est restée, bien que la nature des commerces ait beaucoup évolué depuis 50 ans. À côté de vastes usines comme Citroën ou Alstom qui ont fait du 15^e le premier pôle industriel de Paris, on trouvait aussi à Grenelle et à Javel, une multitude de petits ateliers : quincaillerie, laminage sur métaux, fabrique de tubes et tuyaux, cuivrierie, serrurerie, robinetterie, etc.



Reste-t-il aujourd'hui des témoignages visibles du passé industriel du 15^e ?

Malheureusement il y en a fort peu, il faut bien chercher. Si vous vous rendez au cimetière de Grenelle, vous pourrez apercevoir des toits en dents de scie qui correspondent à l'ancienne usine de La Précision Moderne, qui fabriquait des instruments de mesure pour la navigation aérienne. Elle a été transformée en département arts plastiques de la faculté de Paris I. Ceux qui l'ont transformée pour en faire des locaux universitaires ont eu le bon goût de ne pas détruire l'enveloppe extérieure. C'est l'un des rares témoignages d'usine que l'on ait dans le 15^e.

Nous tenons à remercier M. de Béru qui nous a aidés à constituer ce dossier.