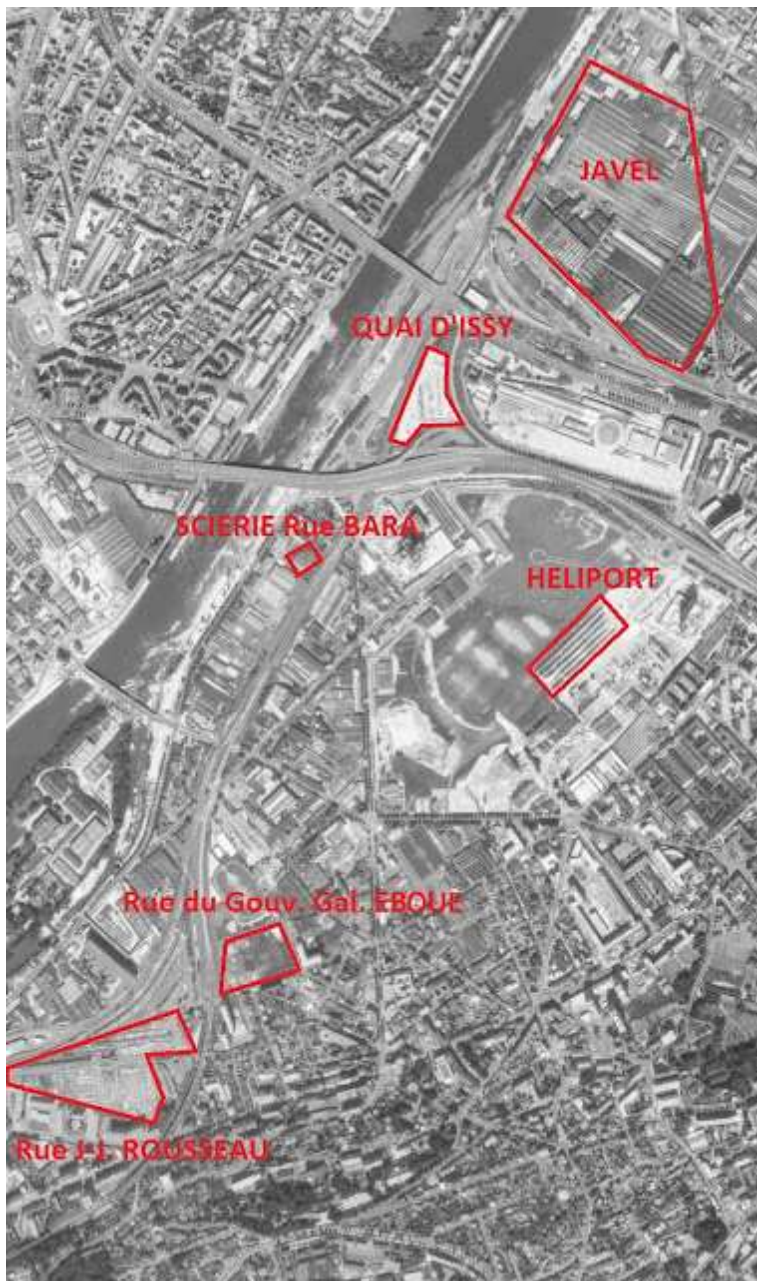




Javel, Gutenberg, Grenelle, mais aussi Levallois, Clichy, Saint-Ouen, Asnières, ... : le XVème arrondissement et la petite couronne parisienne ont été marqués à jamais par les emprises historiques des usines Citroën.

A quelques centaines de mètres de Javel toutefois, la commune d'Issy-les-Moulineaux a également accueilli cinq établissements de la Maison, certains très anciens. Tous sont toutefois tombés dans un injuste oubli que l'heure est venue de réparer.

Suivons ensemble la carte ci-dessous, en route pour Issy-troën !



Juin 1973 : Vue aérienne d'Issy-les-Moulineaux y montrant les implantations industrielles des usines Citroën.

I - La scierie du 4 rue Bara

Le bois est un composant central des premières automobiles dont il constitue l'ossature de la carrosserie. Et même après l'avènement de la Citroën "tout acier", en 1925, il reste présent dans les garnitures de pavillon des Traction-Avant et jusque dans les premières DS19 qui comportent une traverse avant en bois. Ce matériau est également très employé dans une usine automobile pour la réalisation des caisses et autres outillages.

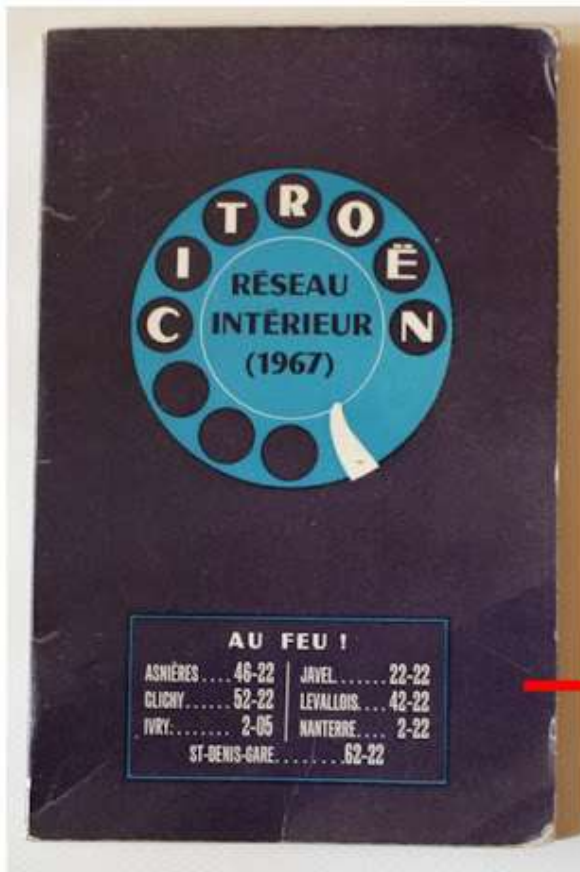
Afin de maîtriser ce maillon essentiel de la fabrication, Citroën se dote très tôt d'une scierie et d'un atelier de menuiserie sis 4 rue Nieuport (devenue rue Bara) à Issy-les-Moulineaux, dont on distingue le long bâtiment sur cette vue aérienne de 1921. Implanté à moins d'un kilomètre de Javel, ce local est aussi situé en bord de la ligne ferroviaire des Moulineaux - Javel et peut donc desservir directement la grande usine :



A l'intérieur, à la même date, les ouvriers s'affairent à assembler les armatures bois des carrosseries de Citroën Type A. Dans le long atelier à armature métallique éclairé par les lucarnes centrales, on imagine le bruit des machines, l'odeur du bois, la poussière aussi.

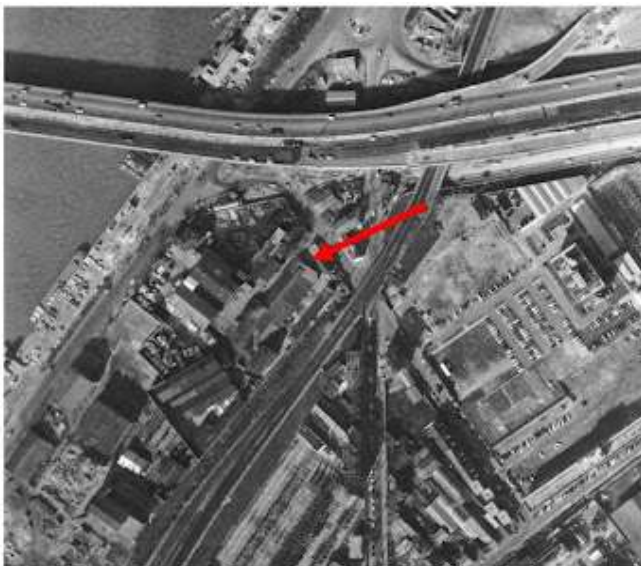
Atelier de menuiserie des usines Citroën, circa 1921.

La scierie de la rue Bara restera en service jusqu'aux années 70. On en trouve mention ci-dessous dans l'annuaire du réseau intérieur Citroën de 1967 :



ÉGLISE	
Ecole Technique et Professionnelle : 50, rue de l'Église (Paris 15 ^e)	828-70-00
ÉPINETTES (St-Ouen)	
52, rue Émile-Zola, Saint-Ouen	737-47-50
Gardiennage	254-00-98
FÉLIX-FAURE <i>Janvier 18-203</i> <i>F. Fournier 118-243</i>	
Voitures d'occasion : <i>34-68</i>	532-70-00
Exportation T. T. : 129, avenue Félix-Faure (Paris 15 ^e)	828-95-59
Ateliers : 124, avenue Félix-Faure	828-70-00
GRENELLE	
Ateliers : 35 et 65, quai de Grenelle (Paris 15 ^e)	828-70-00
GUTENBERG	
Ateliers : 65, rue Balard et 192, rue Saint-Charles (Paris 15 ^e)	828-70-00
ISSY-LES-MOULINEAUX	
Entrepôt : 92, rue Jean-Jacques-Rousseau	642-30-06
Scierie : 4, rue Bara	642-26-57
IVRY	
19, avenue d'Ivry (Paris 13 ^e)	707-65-60 707-27-59 402-65-60

On retrouve aussi la scierie sur cette vue aérienne de 1968 sur laquelle on constate que le vieil atelier n'a pas beaucoup évolué en 50 ans, malgré l'avancée de l'urbanisation et l'oppressante proximité du tout nouveau périphérique parisien :



Vue aérienne de la scierie Citroën, 1968

Citroën quittera la rue Bara durant les années 70, le site sera alors sacrifié à la ré-urbanisation de ce quartier : en 2019, qui se souvient que le siège social de Microsoft France est implanté à l'exact emplacement de l'une des plus anciennes usines Citroën ?



4 rue Bara, 2019 : Siège social de Microsoft France.

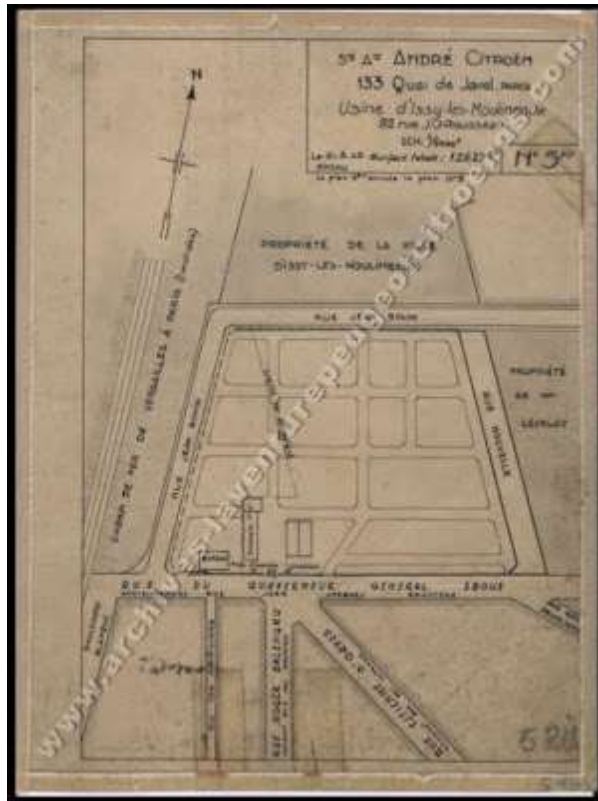
II - L'entrepôt de la rue du Gouverneur Général Eboué

Autre emprise des usines Citroën, un terrain d'1,2Ha situé en bordure de la rue du Gouverneur Général Eboué, à 1km au sud de Javel.

La vue aérienne ci-dessous, prise en janvier 1934, nous permet de découvrir l'entrepôt à cette date : il semble alors majoritairement occupé par ce qui ressemble à des stockages de bois brut, peut-être pour alimenter la scierie voisine ?

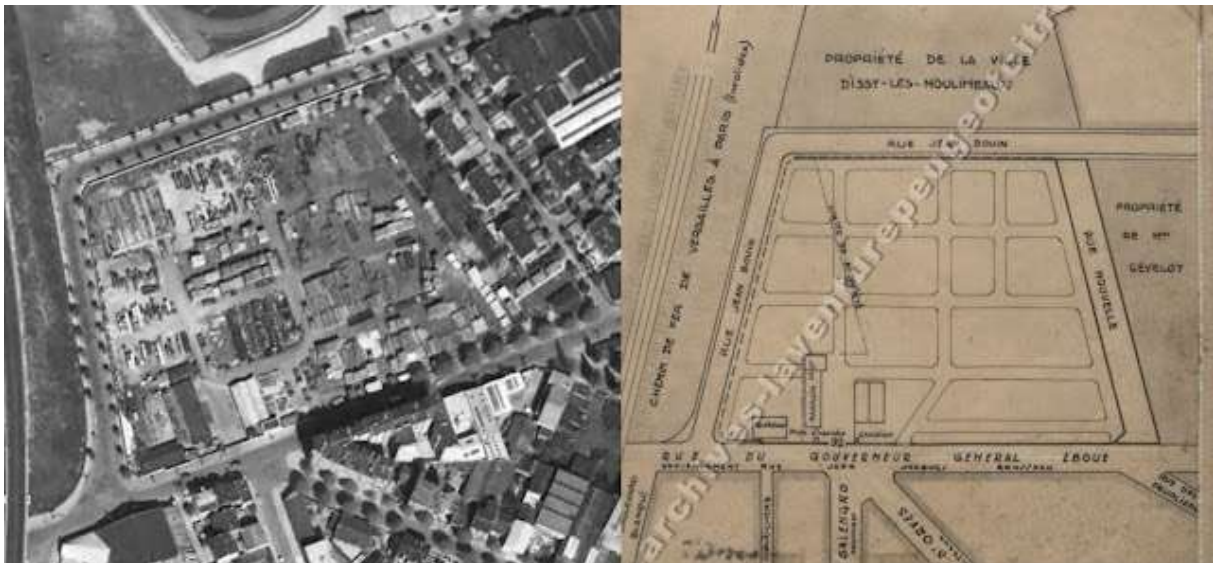


On trouve également référence à ce terrain dans les archives PSA, sur un plan de 1945 qui le nomme "l'Usine d'Issy-les-Moulineaux". Le descriptif montre toutefois que seuls trois modestes bâtiments occupent le vaste terrain : un bureau, un magasin (qui n'existait pas en 1934) et la maison d'un gardien.



Plan des "usines d'Issy-les-Moulineaux", 1945 (Source : Archives PSA)

Sur cette vue aérienne de 1960, les trois bâtiments sont bien visibles. Le reste de l'espace est occupé par des stockages en plein air de caisses ou de matières premières.

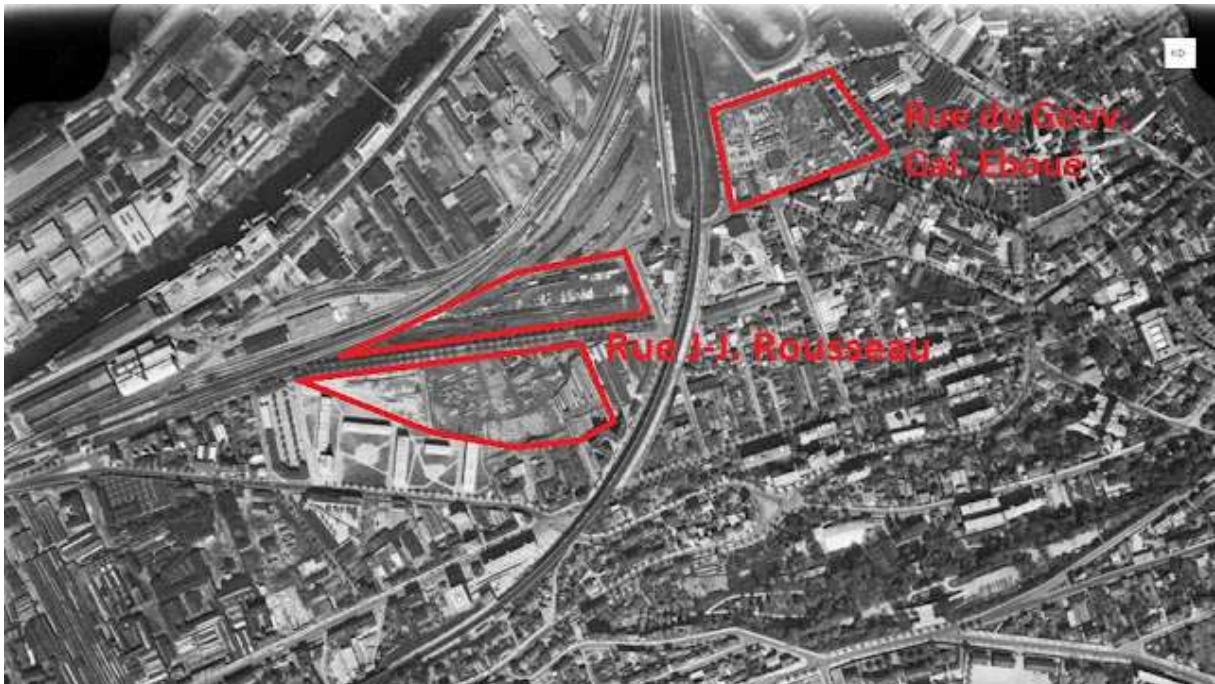


De nos jours, le terrain de la rue du Gouv. Gal. Eboué a laissé la place à un ensemble immobilier qui en occupe l'exacte parcelle.



III - L'entrepôt du 92 rue Jean-Jacques Rousseau

A 250m au sud ouest de la rue Bara, les usines Citroën implantent à partir de 1956 un entrepôt sur un grand terrain qui, à son apogée, comptera plus de 15Ha de part et d'autre de la rue Jean-Jacques Rousseau.



Vue aérienne des dépôts Citroën d'Issy-les-Moulineaux, 1960.

Auparavant, ces terrains situés en bordure de la voie ferrée des Moulineaux sont occupés, au nord par des voies ferroviaires de stockage, au sud par de vastes étendues maraichères.



Vue aérienne des terrain de la rue Jean-Jacques Rousseau (surlignée en rouge) en mai 1950 avant l'implantation du dépôt Citroën : au nord, la zone de stockage ferroviaire, au sud, une étendue maraichère.

Début 1956, Citroën investit la parcelle nord pour y entreposer des 11CV, Véhicules H et 2CV. Sur cette vue aérienne datée de mai 1956, on reconnaît, au centre du terrain, la voie ferrée et les wagons porte-voitures en provenance de Javel. Et de part et d'autre, les véhicules parfaitement alignés en attente de transit.



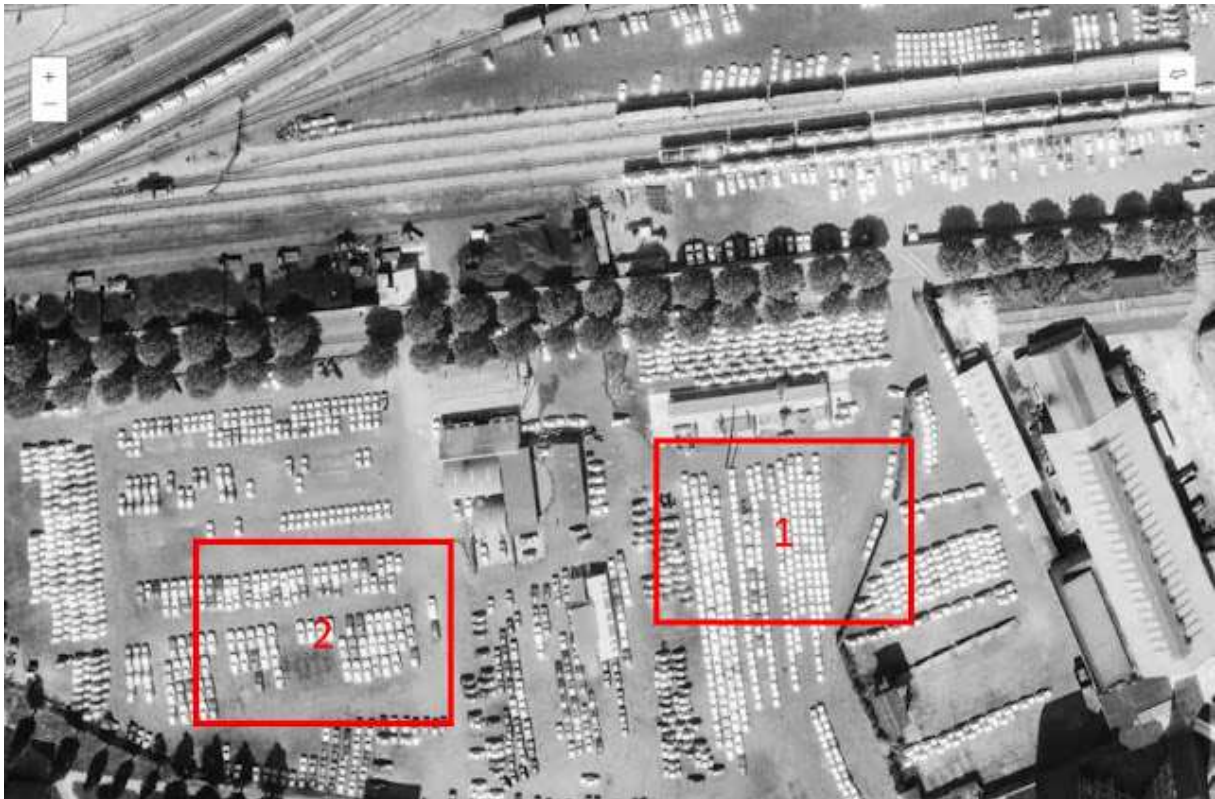
En zoomant sur la zone de stockage, on distingue, de haut en bas, une rangée de véh. H (fourgonnettes et plateau), des traction-avant à la fascinante polychromie puis en bas à droite de l'image, peut-être de grises 2CV, ce qui impliquerait que le dépôt accueillait également les productions de Levallois.



Dès 1960, l'entrepôt Citroën investit la parcelle sud, dont la taille ira grandissant. Sur ce cliché de juin 1963, on observe la quantité impressionnante de véhicules arrivés par le rail, sur la parcelle nord, puis stockés sur le terrain voisin.



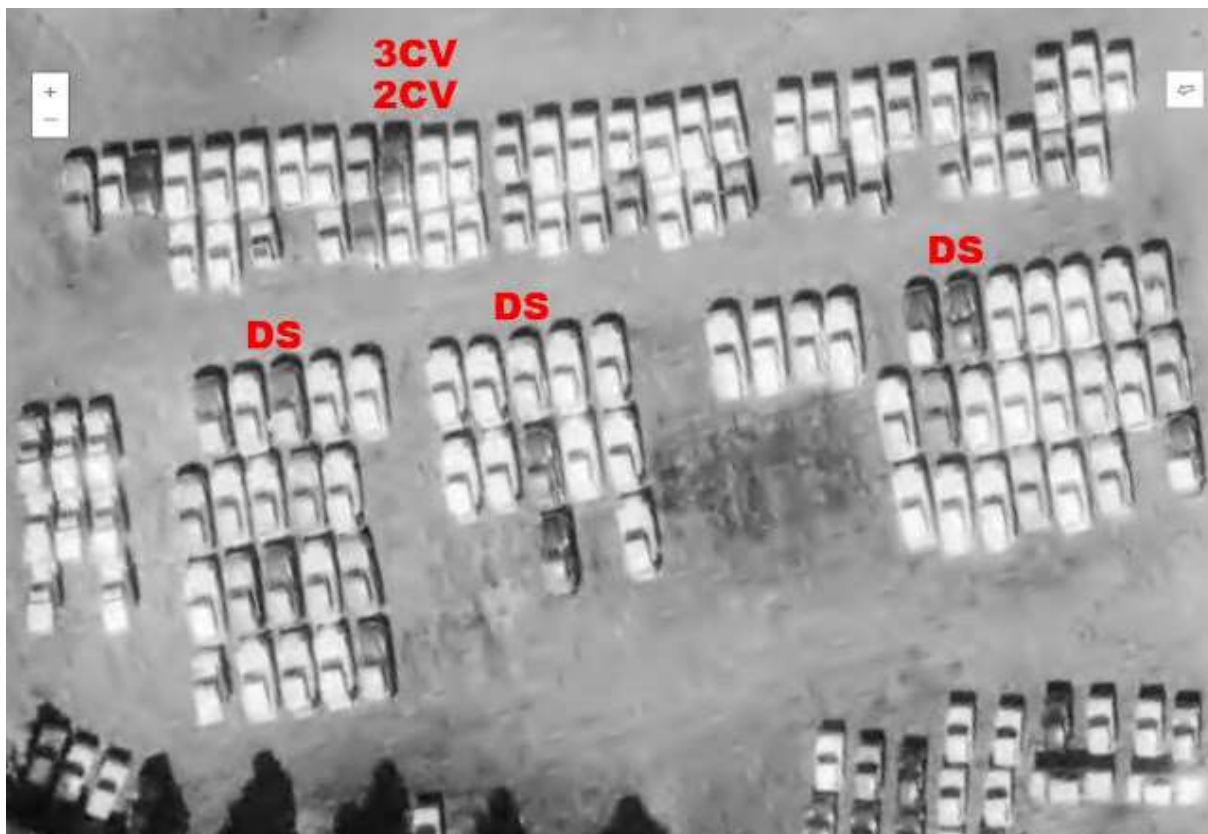
Expansion toujours, en mai 1971 cette fois où une vue aérienne à haute résolution nous permet de constater que la parcelle sud s'est accrue sur sa droite. Elle nous permet surtout de visualiser la répartition des véhicules sur les différents îlots :



Mai 1971 : Vue d'ensemble de l'entrepôt Citroën du 92 rue Jean-Jacques Rousseau



Vue resserrée de la zone 1 : DS, DM, 2CV et Dyane.



Vue resserrée de la zone 2 : nombreuses DS, 2CV, Fourgonnettes et 3CV.

Sans pouvoir l'affirmer, je pense que la vue ci-dessous a été prise vers 1974, au même endroit : de nombreuses DS et DS Pallas, rendues opaques par le coconnage de paraffine, sont entourées par quelques 2CV et Méhari, deux rangées de Véh. H et les premières CX, visibles en arrière-plan.



Août 1975. Hormis l'outillage central, l'atelier des roues (peinture des jantes et pose des pneumatiques) et les postes de retouche-superfinition des derniers breaks D, l'usine de Javel est muette.

Sur la vue aérienne ci-dessous prise à cette date, on distingue justement en bas de l'image ces ultimes breaks D, quelques véh. H sur la gauche et à droite, de nombreuses 3CV en transit depuis La Janais.



L'entrepôt de la rue Jean-Jacques Rousseau restera en service jusqu'en 1987. Juste après, la parcelle sud laisse la place à un ensemble immobilier, puis la ligne ferroviaire des Moulineaux est fermée en 1993 et la dérivation ferroviaire de la parcelle nord détruite en 1994.

De nos jours, entre autres immeubles, la parcelle nord accueille le siège mondial de Nestlé Waters (Perrier, Vittel, Hépar..) et la parcelle sud l'école de radio "Studio école de France".



IV - Le terrain du quai d'Issy

Au bord de la Seine, dans le prolongement du quai André Citroën, la physionomie du quai d'Issy est bouleversée au milieu des années 60 par la destruction du viaduc d'Auteuil (que l'on découvre ci-dessous durant la décennie précédente, sur une vue aérienne prise d'Issy-les-Moulineaux) et la construction du pont du Garigliano puis du boulevard périphérique parisien.



LE RENOUVEAU DES PONTS DE PARIS

**8000 VEHICULES PAR JOUR
SUR LE PONT SARRILIEN**

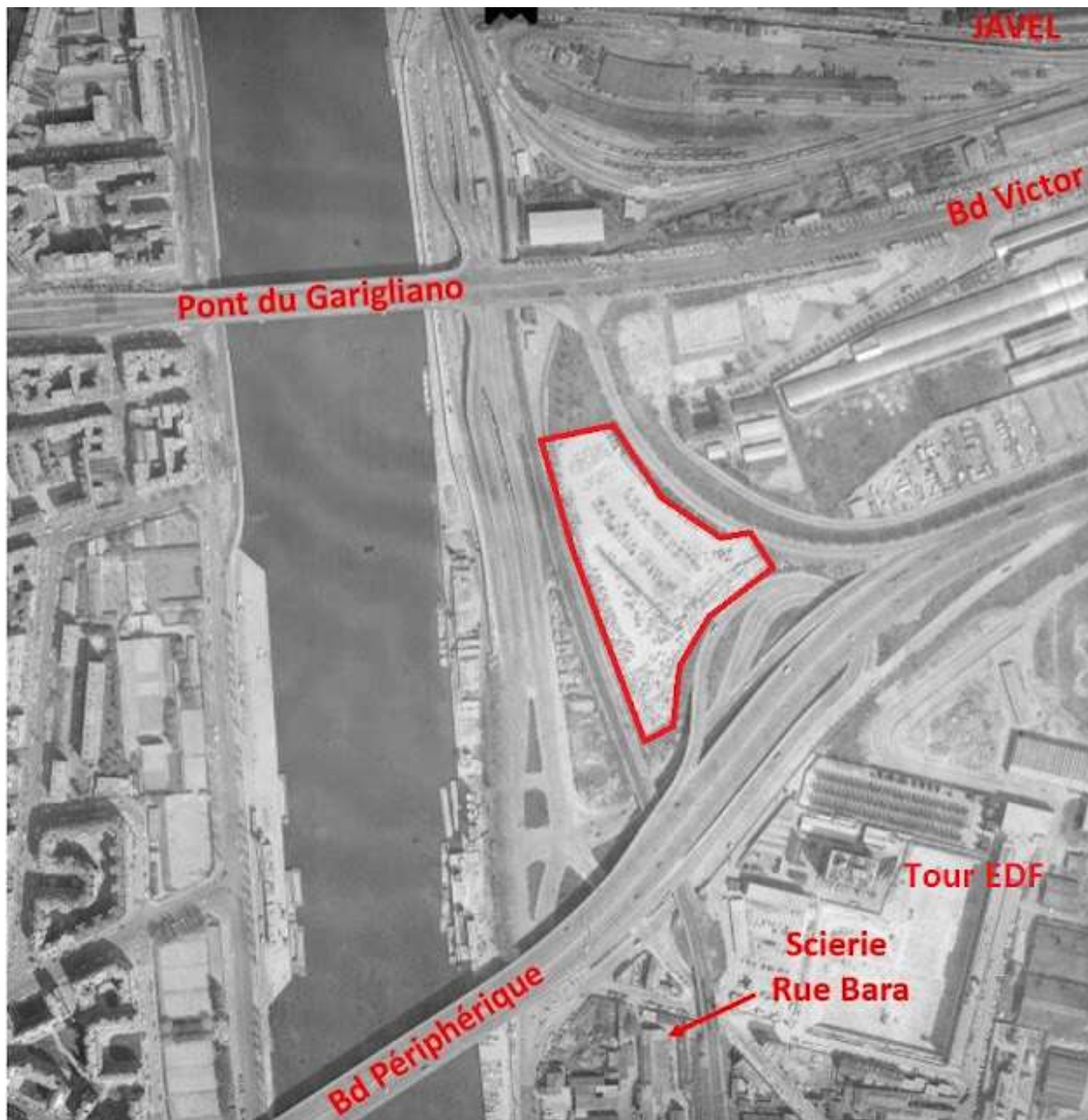
Le trafic d'aujourd'hui est 800 véhicules par jour sur le pont Sarrilien qui supporte 2000 véhicules par jour. Le trafic de demain sera de 8000 véhicules par jour. Le pont Sarrilien sera reconstruit en béton armé et sera doté d'un ponton de circulation pour les piétons.

Le pont Sarrilien est situé sur la Seine, entre le pont de la Concorde et le pont de la Bastille. Il est actuellement en état de dégradation avancée et sera reconstruit en béton armé.

**USINES
CITROËN**

Le pont Sarrilien est reconstruit en béton armé. Les travaux ont débuté en septembre 1966. La durée d'exécution prévue est de 18 mois.

Le renouveau des ponts de Paris, Bulletin Citroën n°645, Décembre 1966.
 Le périphérique, justement, laisse libre au niveau de son échangeur "Quai d'Issy" une parcelle d'un peu moins d'un hectare idéalement située à moins de 500m des usines de Javel.



Vue aérienne du terrain Citroën du Quai d'Issy, Avril 1971. Noter à la droite de celui-ci, les longs bâtiments du mythique [bassin des carènes](#) du Service Technique des Constructions Navales (aujourd'hui DGA), et au sud, le chantier de la future tour EDF.

Vue aérienne de Paris : le boulevard périphérique, les usines Citroën et le quai d'Issy-les-Moulineaux" (photo Roger Henrard, 1969) : on y reconnaît l'usine de Javel (1), le parking des quais d'Issy et les voitures en transit (2) et la scierie de la rue Bara (3). Noter, sur le bord de Seine, les DS, H et 2CV en attente d'embarquement sur une barge fluviale.

Très vite, ce terrain est investi par les Usines Citroën qui y entreposent la production de Javel en attente de transit. Sur ce cliché aérien réalisé pour l'IGN en avril 1971, on distingue ainsi avec une belle précision le parc de DS et Véh. H, mais aussi à gauche de l'image des fourgonnettes AK arrivées de Levallois :



Le 11 décembre 1973, Michèle Laurent de l'agence Gamma y immortalise un formidable parterre de DS et Véh. H qui fait face au chantier de la tour EDF en construction :

-



La [tour EDF](#) d'Issy-les-Moulineaux en 1995, à comparer aux clichés ci-dessus.

Six mois plus tard, le 26 juin 1974, des 2 CV berlines et fourgonnette, Dyane, Véhicules H et D y sont photographiées depuis le boulevard Victor avant leur départ vers le réseau (Photo Alain Mingam / Gamma) :

C'est à ce même endroit, justement, que des fourgonnettes AK400 seront détruites le 3 janvier 1975 par un attentat à l'explosif (!) :

Attentat à l'explosif contre le parking Citroën près du pont du Garigliano (visible à l'arrière-plan du premier cliché) à Paris le 3 janvier 1975 (Photos Gilbert Uzan).

En février 1975, Citroën cèdera l'exploitation de cette parcelle qui accueille depuis 1976 le siège social de la SNECMA (aujourd'hui SAFRAN).



5 janvier 1976 : Construction du siège social de la SNECMA à l'emplacement de la parcelle Citroën (Photo SNECMA).

V - Le stockage sur l'héliport d'Issy-les-Moulineaux

Le terrain d'aviation d'Issy-les-Moulineaux, devenu héliport en 1956, est reconnu par les historiens comme le berceau de l'aéronautique mondiale : Farman, Blériot, les frères Voisin y effectuèrent ainsi dès 1905 de nombreux premiers vols, tractés, pilotés puis motorisés.

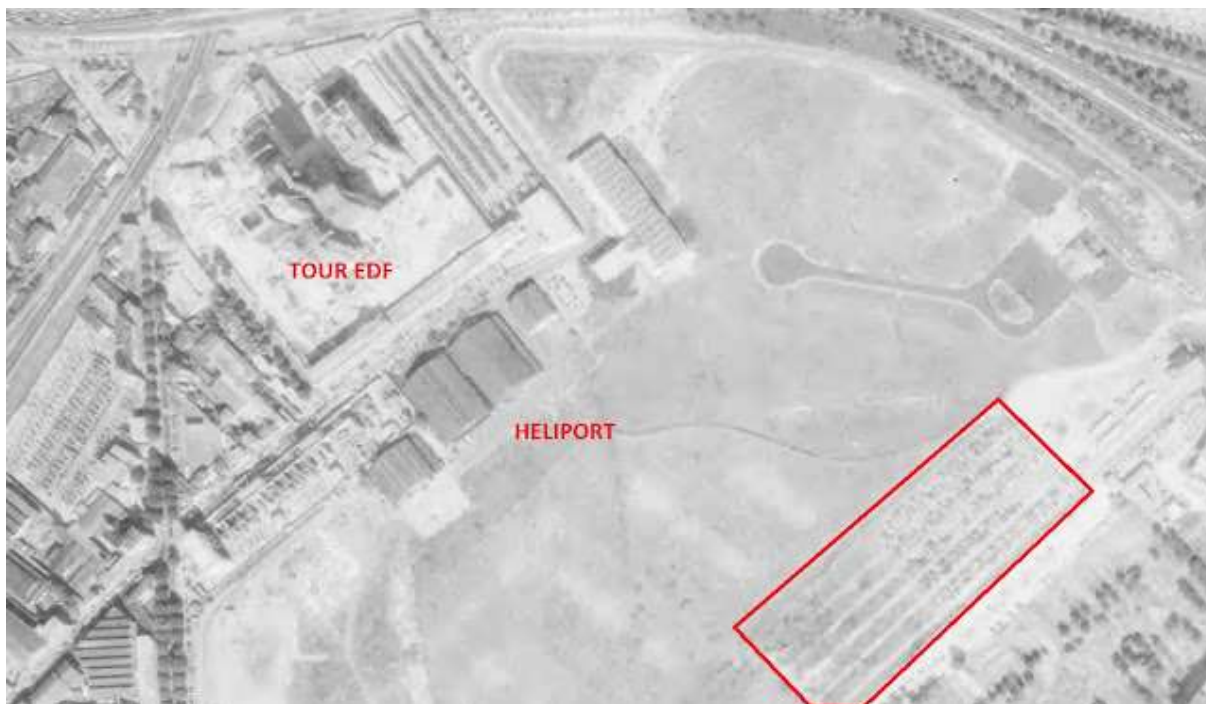
Dans les années 50, les avions laissent la place aux hélicoptères, l'aérodrome devient l'héliport de Paris puis voit sa superficie progressivement réduite par les projets d'urbanisation alentours : boulevard périphérique, tour EDF, Sofitel, Aquaboulevard.



Vue aérienne du terrain d'aviation Issy les Moulineaux, 1957. En rouge, le futur emplacement du stockage Citroën.

De 1973 à 1975, un terrain de quelques 7500m² localisé en périphérie de l'héliport va accueillir le stockage de la production de Javel, peut-être pour absorber le surplus de production lié au premier choc pétrolier.

La configuration des lieux est bien visible sur la vue aérienne suivante, sur laquelle on distingue parfaitement l'alignement des DS :



Septembre 1973 : Vue aérienne de l'héliport Issy-les-Moulineaux. A gauche, le chantier de la tour EDF, à droite, le terrain de stockage Citroën (rectangle rouge)

VI - Conclusion

Étrange destinée que celle de ces sites qui, après avoir accueilli le fruit du labeur des employés de Javel, accueillent désormais les sièges sociaux de puissantes entreprises mondiales.

Puissent ces quelques lignes nous rappeler qu'à ces endroits précis s'écrivit un petit fragment de l'histoire des usines Citroën !

Le Docteur Estipallas adresse ses sincères remerciements à [Peter H Svensson](#), fin connaisseur de l'histoire des usines Citroën et dont la question innocente "Do you know anything about a Citrën factory in Issy-les-Moulineaux" m'a lancé sur la piste de ces recherches, ainsi qu'à François Ribaton pour le partage des sublimes photos de parcs de DS exposées ci-dessus.

Les vues aériennes de cette note proviennent du [portail de l'IGN - Remonter le temps](#).