

Où habitent les ouvriers de Renault Billancourt en 1949 ?

(et comparaison avec ceux de l'usine Panhard en 1950)

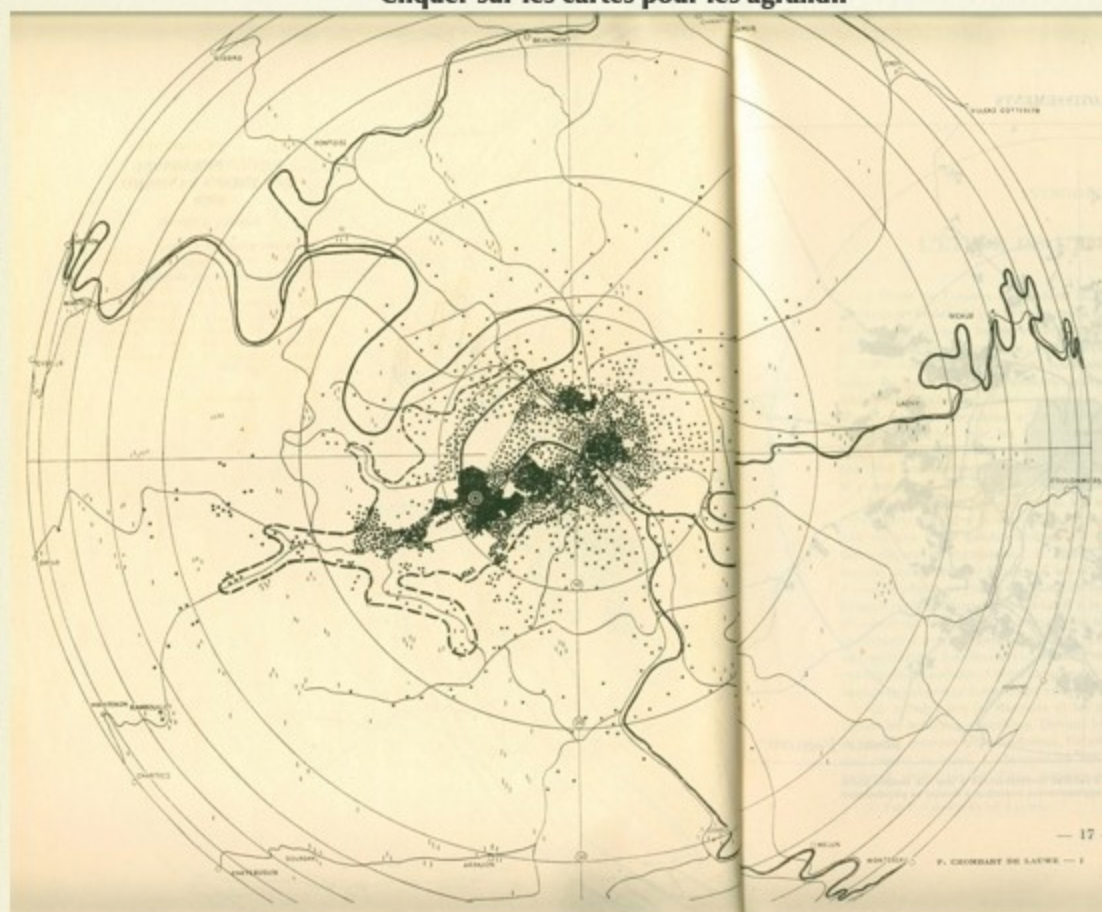
Extrait de

Paris et l'agglomération parisienne. Tome premier : L'espace social dans une grande cité

sous la direction de Paul-Henry Chombart de Lauwe (recherche graphique : Jacques Bertin)

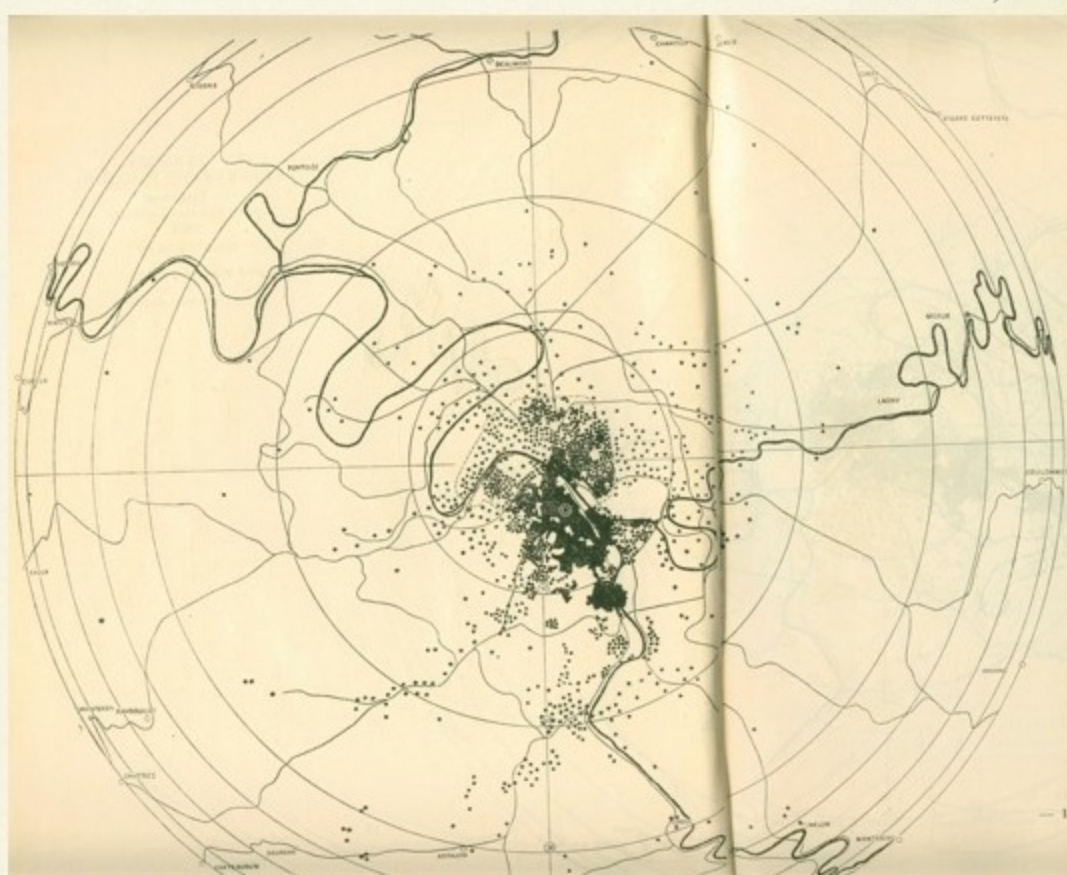
Paris, Presses universitaires de France, 1952, 261 p. (Bibliothèque de sociologie contemporaine, série B : Travaux du centre d'études sociologiques)

Cliquer sur les cartes pour les agrandir



p.16-17
carte VIII
Personnel des usines Renault-Billancourt, 1949, échelle 1/300.000, un point pour 10 personnes, un petit trait vertical pour une personne. La zone délimitée par tireté correspond à un **trajet de 45 minutes** à partir de l'usine. Carte établie d'après les documents de la Régie Renault et portant sur le personnel horaire, soit **29.030 ouvriers** sur un total de 36.024 salariés (usine de Billancourt)

p.14-15
carte VII
Personnel des usines Panhard, 1950, échelle 1/300.000, un point pour une personne



Commentaire des cartes

chapitre V
p.87-88

Personnel de deux grandes entreprises (par A. Gaye et J. Gauthier)

“Les deux cartes de répartition du personnel des usines **Renault** et **Panhard**, établies suivant les mêmes critères que celles des grands magasins, doivent être rapprochées de celles qui ont été exécutées par d'autres auteurs. La place nous manque pour publier celles qui ont été faites par notre équipe. Celles-ci peuvent servir d'exemple. Faute de pouvoir dès maintenant opérer une synthèse, elles nous apportent déjà par elles-mêmes des données importantes sur trois points principaux.

- Les limites de l'agglomération parisienne fixées provisoirement d'après les cartes précédentes, sont grâce à elles, confirmées ou précisées avec de légers détails. Comme sur la carte des grands magasins, nous pouvons suivre l'influence des lignes de transports sur les déplacements journaliers et voir jusqu'où se situent les domiciles les plus éloignés ;
- Les deux cartes font apparaître l'influence de chaque entreprise dans une région déterminée de l'agglomération. La figure de la répartition du personnel de **Renault** souligne l'importance de l'usine dans la localité de Boulogne-Billancourt, dans les communes voisines et le long de la ligne de chemin de fer de Versailles avec les prolongements d'autobus et de cars. Il s'établit ainsi par l'entreprise, perpendiculairement aux zones concentriques de la ville une liaison entre le centre, la banlieue proche et la banlieue périphérique. De même pour **Panhard** dans une autre région de Paris, nous voyons ressortir les liaisons entre le XIII^e arrondissement, Ivry, Vitry et les lignes de chemin de fer sud et sud-est en direction de Brétigny et de Sceaux.
- Ces figures permettent de situer dans l'espace tous les problèmes des relations entre la vie dans l'entreprise, la vie dans les quartiers et la vie dans les transports. Les études des ménages ouvriers ne peuvent être comprises complètement sans les rattacher à ces vues d'ensemble. La répartition est surtout instructive lorsqu'on peut distinguer par des couleurs différentes les personnels des diverses catégories (cadres, ouvriers, employés ou hommes et femmes ou Français de la métropole, Nord-Africains, et étrangers).”

Retourner à l'accueil de l'[Atelier 62](#)
ou à [l'accueil/plan du site](#)
pousser la porte du Montparnasse monde
ou bien passer chez [L'historienne](#)
ou chez [L'employée aux écritures](#)
ou bien encore aller voir ce qu'il y a
[Sur les bords](#)