

RENAULT, CELA FAIT 100 ET...ANS QUE " CA MARCHE " !

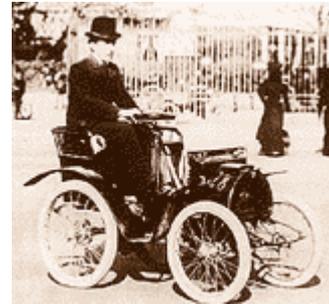
Renault, ou plus de cent ans d'innovation industrielles et commerciales, et une intimité hors du commun avec un siècle d'histoire de France. En voiture !

par **jean Watin-Augouard**



A chaque fin de siècle, sa thérapie : psychanalyse pour le 19ème, la cliothérapie pour le 20ème. Réponse humoristique de Publicis, l'agence de publicité de Renault depuis plus de trente ans à ceux qui vouent l'automobile aux gémonies ? Solution préconisée pour résorber le déficit récurrent de la sécurité sociale ? modèle le plus vendu dans son segment en Europe, la Clio a sans conteste été pour Renault un excellent remède. Au reste, la muse de l'histoire veille sur le groupe depuis sa création.

Point commun entre Vasarely et Billancourt ? Renault. Entre les " chars de la Victoire " et la Twingo ? Renault ! La RATP et ses autobus ? Renault. Analogie entre la " voiturette " (1898), les " Taxis de la marne " (1914) et le " Concept ZO " (1998) ? Renault, encore ! La " forteresse ouvrière ", Williams et Benetton ? Renault toujours ! Renault, une marque dont on peut dire qu'elle est un acteur incontournable. Il n'est pas de moyen de transport que Renault n'ait pas développé.



Il n'est pas d'événement majeur de l'histoire de France dont Renault serait un simple spectateur. "

L'histoire de Renault peut se décrire en trois étapes, raconte Patrick Landon, responsable du service Histoire et Collection du groupe. La première est celle de Louis Renault, patron absolu, génie de la mécanique et visionnaire, qui n'a qu'une seule obsession ; son usine. La deuxième qui court de 1944 à 1992 est celle de Renault, Régie nationale de usines Renault, " entreprise de la nation ". Depuis 1992, troisième étapes, Renault, société anonyme, est une entreprise privée ". Elle est, de surcroît, multimarques en devenant, en 1999, actionnaire de référence chez Nissan et actionnaire majoritaire (51%) chez Dacia.

• Une cabane à Billancourt



Renault, une marque de bateau ? Louis Renault commence son apprentissage de mécanicien en construisant un bateau, le " Gigolo ", pour lequel il obtient un brevet de navigation. Mais le destin en décide autrement. A 21 ans, dans un apprenti au fond de la propriété de ses parents à Billancourt, il révolutionne l'automobile avec l'invention de la " prise directe ". Nous sommes le soir du 24 décembre 1898 : à la suite d'un pari fait lors du dîner, Louis Renault remonte la pente à 13% de la rue Lepic à Montmartre, au volant de sa " voiturette " munie d'une boîte de vitesse dont la troisième est en " prise directe " et d'un arbre de transmission rigide remplaçant la chaîne.

Des chiffres et des lettres

Au commencement était l'alphabet. Les premières voitures Renault ont pour nom: type A (1899), type B et C (1900), type D, E et G (1901), H et K (1902), etc.

C'est en 1925 qu'apparaît le losange sur les calandres des Renault. Avec la Monasix et la Vivasix, Renault nomme en 1927 ses voitures.

Suivront la Monastella et la Vivastella (1928) Reinastella (1929) Nervastella (1930) Ner- vahuit



(1931), Primastella, Reinasport, Primaquatre, Mona- quatre, Vivaquatre (1932), Vi- vasport, Nervasport, Celtaquatre (1933), Viva Grand Sport, Nerva Grand Sport (1934) Celtastandard (1936), Juvaquatre, Novaquatre (1937), Suprastella (1938), 4 CV (1947), Colorale Savane, Prairie (1950), Frégate (1951), Ondine (1953, version luxe de la Dauphine commercialisée en 1960), Alpine (1955), Dauphine (1957), Floride (1958, lancée par Brigitte Bardot), Estafette (1958), Ondine (1960), R 3 et R 4 (1961), R 8 et Caravelle (1962), R 16 et R 10 (1965), R8 Gordini (1966), R 6 (1968), R 12 (1969), Alpine A 310, R 15 et R 17 (1971), R 30 (1975), R 14 (la fameuse poire !) et R 20 (1976), R 18 (1978), Fuego (1980), R 9 (1981, "voiture de l'année" en 1982, commercialisée sous le nom Alliance aux Etats-Unis), R 11 (1983, commercialisée sous le nom "Encore" aux Etats-Unis), R 25, Espace, Supercing, Jeep Cherokee (1984), Renault Alpine V 6 (1985), R 21 (1986), R 19 (1988). Avec la clio (1990), Renault abandonne les numéros d'appellation ; la clio est élue "Voiture de l'année 1991 ". Safrane (1992), Twingo (1993, "à vous d'inventer la vie qui va avec", "Quelqu'un qui a une Twingo ne peut pas être foncièrement mauvais" 1999), Laguna (1994 "il n'y a pas que ceux qui conduisent qui aiment les voitures"), Mégane (1995), Mégane Scenic (1996, "voiture de l'année 1997"), Kangoo (1997, "Utilitaire de l'année 1998"), clio deuxième génération (1998), le coupé grand tourisme Avantime avec Matra Automobile (2000). Le groupe réalise 70% de ses ventes hors de France.

Un exploit qui lui vaut ses douze premières commandes, celles des douze convives ! Peut-on rêver plus beau cadeau de Noël ? " Renault est le premier constructeur automobile à avoir vendu des voitures qui n'étaient pas encore construites ", précise Patrick Landon. Il gagne aussi l'admiration de ses frères, Fernand et Marcel, négociants en textile, et leur appui financier. Le 25 février 1899, les " Petites affiches " annoncent, avec effet rétroactif au 1er octobre 1898, " la formation entre MM Renault Frères d'une société ayant pour objet la construction de voitures automobiles " . Raison sociale : Renault Frères, 100 avenue du Cours Billancourt ". Dès lors, la compétition automobile devient le levier incontournable de la promotion de la marque : la même année, Louis et Marcel remportent leur première victoire dans Paris-Trouville.



Une publicité l'affirme : " les voiturettes Renault Frères sont gagnantes de toutes les courses importantes ". La fabrication des 71 voitures commandées, en 1899, sera assurée par 60 personnes. Jusqu'en 1902, Renault fabrique des châssis de " voiturette " à deux places, équipées de moteurs De Dion Bouton. Avec le carrossier Labourdette, il crée en 1900 une des premières conduites intérieures au monde. " A l'époque où l'automobile est réservée à des nantis et où le chauffeur est exposé aux intempéries, Louis Renault pense déjà à la voiture vivre " .

• Quand l'artisan devient un industriel

Signe du succès, l'internationalisation démarre sur les chapeaux de roues avec un contrat de licence signé en 1901 pour le montage des automobiles en Belgique. Le 24 mai 1903, année de la mort accidentelle de Marcel dans la course Paris-Madrid, Louis rachète la part de son frère. Billancourt représente alors une production de 1 200 voitures, fabriquées sur vingt-quatre hectares par huit cent ouvriers. Délai de livraison un an !

Coup d'accélérateur en 1905 grâce à une première commande de deux cent cinquante taxis destinés à une compagnie parisienne - taxi vient de taximètre ou taxe au mètre -, suivie par une seconde de mille unités pour Londres.

" A cette époque, rappelle Patrick Landon, les grandes villes comme Paris, Londres, New York ou le Caire étaient polluées par le crottin de cheval. Elles ont donc décidé de lancer des concours de taxi, remporté par deux sociétés, Renault et Unic ". Billancourt entre alors dans la fabrication en série : l'artisan Renault devient un industriel.



La même année sont fondées Renault Limited à Londres et Renault Selling Branch aux Etats Unis. Renault, c'est en 1901, le premier camion, en 1906 le premier autobus pour la Compagnie générale des omnibus de Paris et le premier moteur pour l'aviation en 1907 qui donnera aux frères Farman le record du monde de durée et de distance parcourue sans escale en 1911. C'est également la fabrication des moteurs pour les dirigeables et les bateaux (moteur d'appoint pour le Titanic !)

Fernand, malade, se retire en 1908 (il meurt en 1909). Renault frères devient " Automobiles Renault, Louis Renault constructeur ". Les chronomètres font leur apparition en 1912 et les premières grèves massives enflamment Billancourt en 1913. Dès lors, la " question ouvrière " sera indissociable de Renault et ce, malgré les œuvres sociales développées pour fidéliser les ouvriers : une mutuelle santé et retraite, une caisse d 'allocations familiales.

Avec 4 480 voitures fabriquées en 1913, Renault représente 10% de la production nationale, ex aequo avec Peugeot. On dénombre alors plus de 600 constructeurs automobiles en France ! A titre de comparaison, Ford fabrique plus de 500 000 véhicules. Durant la Grande Guerre , Renault associe son nom à la victoire de la Marne grâce aux taxis qui transporteront 6 000 hommes, et aux autres victoires,- dont celle de Verdun-, puisque Billancourt est devenu, avec la fabrication de canons, avions, fusils, brancards, etc. un véritable arsenal.

Et les fameux chars FT 17 - F pour Filloux, nom de l'auteur du canon court de 37 mm, T pour Tourelle-le consacrent " sauveur de la France " en 1918. Revers de la médaille : Renault n'a pas de modèle de voiture pour le temps de paix, contrairement à ses concurrent dont Citroën. Héritier immédiat de la technologie militaire : le tracteur agricole Renault à chenilles issu du FT 17. Il faudra 10 ans à l'entreprise, devenue Société anonyme des Usines Renault (SAUR) en 1922, année de l'introduction du travail à la chaîne, pour dépasser la marque aux chevrons. Entre temps, et pour stimuler les ventes, est créée en 1924, la DIAC, (Diffusion industrielle de l'automobile par le crédit).

Six fois champion du monde

Depuis sa première victoire, en 1899, dans Paris Trouville, Renault est de toutes les courses automobiles. Le service compétition est créé en 1951 par François Landon. Il devient Renault Sport en 1976. Au nombre des grandes victoires à mettre au compte du groupe, le titre de champion du monde des rallyes en 1973 avec Alpine Renault, les 24 Heures du Mans en 1978 avec une Renault Alpine pilotée par Didier Pironi ; sa première victoire au Grand Prix de Formule 1 de Dijon en 1979 avec la Renault Turbo pilotée par Jean-Pierre Jabouille. De 1977 à 1996, la marque remporte 81 victoires en 262 Grands Prix et 6 titres mondiaux. Renault abandonne sa participation au Championnat du monde de Formule 1 avec sa propre écurie en 1985 et en tant que motoriste en 1987. Retour en F1 en 1989 en tant que motoriste de Williams et en 1994 avec Benetton tout en continuant sa coopération avec Williams. De 1992 à 1997, Renault est six fois champion du monde des constructeurs en F 1, avec les écuries Williams et Benetton et remporte cinq titres pilotes. Pour la saison 1998, Renault se désengage "officiellement" de la F 1 (Mécachrome n'est autre que le V10 Renault !) au profit des moteurs d'avion civil, autre tradition du groupe, et ce, en collaboration avec l'Aérospatiale et Morane. Renault maintient cependant la promotion sportive, à savoir les courses de Renault entres elles.

N'oublions pas le cyclisme ! Renault-Gitane remporte le championnat du monde cycliste en 1980 avec Bernard Hinault et en 1 983 avec Greg Lemond ; Le Tour de France en 1983 et 1984 avec Laurent Fignon. Renault abandonne le cyclisme professionnel en 1985.

• Renault, c'est la France

Le cœur de l'empire Renault bat à l'île Seguin, un croissant entre Billancourt et le Bas Meudon, où, dès 1920, Louis Renault rachète un à tous les terrains disponibles. Le " grand navire " est inauguré



autorails en 1931
avec une
encadré " des
diversification au
modèle vendu le
à des modèles de



en 1929. Renault, c'est alors la France ! Aucun secteur industriel ne lui échappe : le rail avec la sortie, en 1921, d'un prototype de locomotive à air comprimé, les ; le ciel avec Breguet Renault. Sans oublier les voitures politique de gamme ouverte, de la petite berline (lire chiffres et des lettres "). " Renault se distingue par la moment où les constructeurs se limitent soit à un moins cher possible, à l'instar de Ford et sa Ford T, soit luxe. Renault mise sur le concept de la gamme et adapte ses voitures aux désirs de la clientèle. Ce choix sauvera plusieurs fois l'entreprise de la crise, surtout celle des années 30, grâce à la diversité de ses produits ", souligne Patrick Landon. Autre particularité de Renault devenu premier industriel de France : l'indépendance financière vis-à-vis des banques rendue possible grâce, en particulier, à la vante de ses nombreux brevets.

• La forteresse ouvrière

François Lehideux, neveu de Louis Renault, devient son homme de confiance au début des années 30. Période qui correspond, à la demande du général Weygand, à la relance de la fabrication de chars. Et à l'entrée sur le marché des moteurs pour avion de tourisme : en 1933, Renault acquiert la société des Avions Caudron (1). Un moment tenté par le dossier Citroën, Louis Renault renonce. Le mythe de la " forteresse ouvrière " et du " bastion du syndicalisme " se construit à partir de 1934. Billancourt, alors la plus grande usine de France- 32 000 salariés et une production de 60 000 véhicules-, devient une cible de choix pour les communistes. " Pour assiéger la " citadelle patronale ", il faut diaboliser Renault ", souligne Emmanuel Chadeau (2). Les nationalisations du Front Populaire n'épargnent pas l'entreprise : la loi du 11 Août 1936 exproprie l'atelier de chars d'Issy-les-Moulineaux. En 1939, Renault, troisième constructeur français d'automobile derrière Citroën et Peugeot assure 40% de la production de camions et demeure le premier groupe industriel de France. 1940-1944, ou la légende noire de Louis Renault. Atteint d'aphasie, il délègue à René de Peyrecave, entré dans le groupe en 1934, la direction et l'administration générale des Usines Renault - elles-mêmes contrôlées par les allemands -, en attendant que son fils, Jean Louis, puisse prendre la relève. Dans son testament, il demande à ses successeurs " d'agir toujours de telle sorte que les Usines puissent rester toujours indépendantes de toute reprise, de toute ingérence et de tout contrôle, directs ou indirects, aussi bien sur le plan financier que sur le plan industriel.

C'est cette indépendance absolue, c'est la concentration et le maintien de leur direction entre les mains de ceux que j'ai choisis qui continueront à assurer la prospérité et le développement des usines " (3). Les événements en décideront autrement. Ayant réparé des chars et fabriqué des camions pour la Wehrmacht pendant la guerre, Louis Renault se livre à la justice le 23 septembre 1944. interné à Fresnes pour " commerce avec l'ennemi ", il décède le 24 octobre à la clinique Saint Jean de Dieu à Paris. Entre temps, le 4 octobre 1944, le conseil des ministres à réquisitionné les usines Renault le 27 septembre, nomme Pierre Lefauchaux, administrateur provisoire des Usines. L'ordonnance du 15 janvier 1945 transforme le séquestre en nationalisation : la Régie nationale des Usines Renault est créé. La famille Renault, qui détenait 96% du capital de la société, est expropriée sans indemnités (4).

• Quand Renault remet les Français sur la route

Destiné, par le plan Pons, à la fabrication de véhicule industriels lourds aux cotés de Berliet, Renault rejoint, grâce à la détermination de Pierre Lefauchaux, président du groupe depuis mars 1945, le rang des constructeurs de voitures particulières. Une publicité datant de 1945 affirme " Renault, plus que jamais l'automobile de France ". Autre choix décisif à mettre au compte de Pierre Lefauchaux : celui de lancer une petite voiture populaire contre l'avis des réseaux Renault qui souhaitaient conserver l'image de " constructeur de voitures de luxe ". pour preuve la 4 CV présenté au Salon de Paris en 1946 et dont le premier modèle (5) sort de l'île Seguin le 4 Août 1947. " Grâce à ce modèle, Renault révolutionne une fois de plus l'automobile française et remet les Français sur la route. Il est le seul de sa catégorie à avoir 4 portes ", commente Patrick Landon. Lancé simultanément dans 300 villes françaises, le " crapaud " sera commercialisé jusqu'en 1961. L'affichiste Raymond Savignac lui prêter son talent. Dix ans après sa nationalisation, la Régie renoue avec le véhicule industriel et crée la Société Anonyme des Véhicules Industriels et d'Equipements Mécaniques, plus connue sous le nom de Saviem (6).



• Renault, une vitrine technologique et...sociale

La série des chiffres est inaugurée en 1961 avec la R4 (R pour Renault et 4 pour cylindres, quatre portes, quatre places) ou 4L (L pour luxe). " Avec son hayon, la 4L est l'ancêtre des voitures à vivres ". Signe des temps, la publicité des années 70- " elle supermarché bien "- colle avec le développement du grand commerce. C'est, à ce jour, la voiture la plus vendue en France avec 8,5 millions d'exemplaires et dont la fabrication ne cessera qu'en 1994 ! Avec la Renault 8, la Régie est, en 1962, le premier constructeur doter un modèle de grande série de quatre freins à disque. Billancourt essaime avec Flins en 1952, Cléon en 1958, Sandouville en 1965, et Douai (1971). L'ère Dreyfus (1955-1975) fait de la Régie une " vitrine sociale " avec la troisième semaine de congés payés (1955), la quatrième (1962) et la mensualisation en 1974. Coté vitrine économique, la Régie, de nouveau présente aux Etats Unis depuis 1957, subit un revers au début des années soixante avec la Dauphine, mal conçue pour le climat américain (7). Elle se tourne alors vers l'Europe et fait de l'exportation un moteur de son développement. Elle noue parallèlement des partenariats, sorte de co-branding industriel, comme l'accord Renault-Peugeot en 1966 et celui passé avec Volvo (8).



• Voiture à vivre

Le premier titre de " voiture de l'année " 1965 est décerné à la Renault 16. Première berline haut de gamme, bicorps avec le hayon et banquette arrière modulaire, la Renault 16 inaugure le concept des " voitures à vivre ", de " la vie à bord ". Pour la première fois, un constructeur révolutionne l'intérieur de la voiture. C'est, par exemple, le début de la condamnation centralisée des portes et celui de la modularité des sièges. Avec la Renault 5, la Régie lance en 1972 le premier modèle muni de boucliers intégrés avant et arrière polyester, copiés depuis par les autres marques automobiles. Cette voiture tranche également par sa campagne publicitaire style BD signée Publicis, agence de la marque depuis 1963 : " Bonjour ! je suis la Renault Cinq ". Objectif de Renault : rajeunir la clientèle et conquérir les femmes au moment où les ménages commencent à s'équiper d'une deuxième voiture. " Jamais sur la bouche, sauf avec certain ", dit-elle quand son capot effleure celui d'une Rolls-Royce. La dernière R5 - la 9 200 600ème exemplaire - sort, en 1996 de l'usine de Slovénie ! 1984 : avec la Renault 25, la Régie se dote d'un véritable huit de gamme très aérodynamique (Cx de 0,28) et innove en partenariat avec Matra en lançant un nouveau concept de véhicule modulaire : le monocorps Espace, symbole des " voitures à vivre ".



• L'ère de la qualité totale



Autant d'innovations qui ne peuvent cependant masquer la réalité : 1984 Renault affiche une perte de 12,5 milliards de francs et un endettement financier de 57 milliards de francs. Georges Besse, cinquième président de la Régie, entreprend le redressement en 1985 : réduction des effectifs de 21 000 salariés et recentrage sur le premier métier de Renault la voiture (9). Assassiné le 17 novembre 1986 par les terroristes d'Action Directe, son successeur, Raymond Lévy décide de fermer le site historique de Billancourt (10) et inaugure l'ère de la qualité totale. Premiers fruits de cette révolution culturelle : Renault 19 et la Clio. Et la naissance, sous la direction du designer Patrick Le Quément, du concept de "laboratoire roulant" : concept-car Mégane, plate-forme commune à six modèles différenciés en 1988, concept-car Scénic en 1991. Aujourd'hui grâce à la conception assistée par ordinateur (CAO), la durée de création d'un modèle est passée de sept à trois ans. Conséquence de la quête d'une plus grande sécurité (airbag devant, derrière, latéral, renfort de portière latérale, etc.), le poids de la voiture augmente de 150 à 200kg !

" le poids, l'aérodynamisme et le coût sont trois préoccupations majeures des constructeurs. D'où la recherche de matériaux modernes comme l'aluminium, le plastique, le kevlar ", explique Patrick Landon.

Renault, "moteur d'innovations depuis 101 ans"

Au nombre des innovations de la marque, citons, sans exhaustivité : la prise directe (1898), le turbo (1902), le radiateur derrière le moteur et l'allumage par magnéto (1903), la bougie démontable (1904), les ressorts à lames, les amortisseurs hydrauliques et le démarreur à air comprimé (1905), le système électrique de démarrage des moteurs (1913), la coque auto-porteuse (1921), les servofreins (1923), les carrosseries aérodynamiques (1934), les quatre freins à disques (1962), le synthétiseur de parole (1983), le système anti-encastrement (1997), etc.

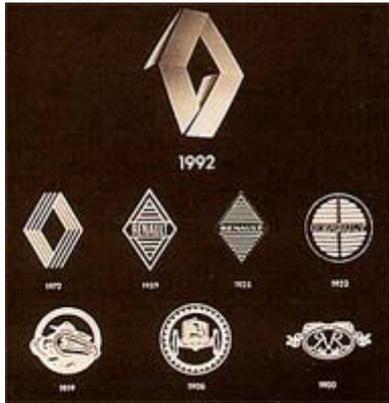


Les patrons de Renault :

Louis Renault de 1898 à 1944,
Pierre Lefaucheur de 1944 à 1955,
Pierre Freyfus de 1955 à 1975,
Bernard Vernier-Palliez de 1975 à 1981,
Bernard Hanon de 1981 à 1985,
Georges Besse de 1985 à 1986,
Raymond Lévy de 1986 à 1992,
Louis Schweitzer depuis 1992.

(dans le sens inverse des aiguilles d'une montre en partant du centre en haut)

Il revient au septième patron de Renault depuis 1945, Louis Schweitzer, d'ouvrir une nouvelle page : celle de la privatisation. Société anonyme depuis le 4 juillet 1990, la Régie est inscrite, par la loi du 9 juillet 1993, sur la liste des 21 entreprises devant être transférées au secteur privé. Le 13 septembre 1994, la part de l'Etat passe de 80 à 53 %. Elle descend sous la barre des 50% (46%) lors de la privatisation effective le 15 juillet 1996. La Régie Nationale des Usines Renault " Fille de la nation ", (re)devient... Renault. A l'orée du XXIème siècle, le groupe change radicalement de visage en scellant en 1999 deux alliances internationales avec le roumain Dacia et le japonais Nissan. Revanche de l'histoire, Renault apporte au deuxième constructeur nippon, en crise, du nouveau carburant. En l'an 2000, l'ensemble Renault-Nissan fabriquera 4,8 millions de véhicules et pèsera... 500 milliards de chiffre d'affaire !



Le premier logo apparaît en 1910 : un médaillon enrubanné de deux lettres R.

C'est en 1923 que Louis Renault signe ses produits de son nom. Le losange est créé en 1925, symbole du capot des voitures en forme d'étrave.

Le nom Renault disparaît avec Vasarely en 1972.

Dernière identité visuelle due à Style Marque en 1992.

Le diamant illustre la qualité totale

(1) La célèbre aviatrice, Hélène Boucher, conquiert le record féminin mondial de vitesse en 1934 sur un Caudron-Renault

(2) Louis Renault, par Emmanuel Chadeau, p.107, Edition Plon, 1998

(3) Op.cit. p.185

(4) Jean-Louis, fils de Louis Renault, naît en 1920. En 1940, Louis Renault lui fait rédiger son testament qui prévoit en cas de décès après ses parents, de léguer Renault à l'institut de France ! Il sera licencié des Usines en novembre 1944. Une loi votée le 29 juillet 1967 ouvre un droit à l'indemnisation des héritiers Renault.

(5) En mai 1941, Charles Serre et Fernand Picard réalisent, à l'insu des Allemands, la maquette d'un petit moteur pour une voiture " populaire ", la fameuse 4CV. Un premier prototype est construit en 1942. Il fait ses premiers tours de roues dans le bois de Sèvres, la nuit, à la barbe des Allemands

(6) La Saviem résulte de la fusion des constructeurs Latil, Somua et Renault. Renault acquiert Berliet en 1974 et crée RVI (Renault Véhicules Industriels) en 1978.

(7) Renault revient aux Etats-Unis en 1979 à travers deux accords, l'un signé avec Mack Trucks pour les camions (contrôle effectif en 1983), l'autre avec AMC (American Motors Corporation) dont Renault prend 22,8% du capital puis la majorité en 1980. 1987 : Renault cède à Chrysler sa participation dans Jeep et American Motors Corporation mais ses véhicules continuent d'être commercialisés aux Etats-Unis : la " Médaille ", version américaine de la Renault 21 et la " Premier " sont distribuées par Chrysler sous la marque Eagle.

(8) 1990 : Renault et Volvo s'allient. Le projet de création du groupe Renault-Volvo, signé le 6 septembre 1993, sera abandonné par Volvo le 2 septembre 1993.

(9) Entreprises industrielles de Renault toujours conservées : Compagnie d'affrètement et de transport, SNR Roulement, Renault Automation et Renault Agriculture, première marque de traceur en France avec 17% de part de marché. Mentionnons le lancement en 1999 d'une marque d'accessoires automobiles : Motrio.

(10) Date historique : le 21 novembre 1989 est annoncée la fermeture de l'usine de Billancourt pour 1992. L'usine de l'île Seguin arrête définitivement sa production le 31 mars 1992. Le nouveau plan d'occupation des sols (POS) de Boulogne-Billancourt doit être adopté en mars 2000. Il prévoit l'aménagement des 52 hectares de friches que Renault doit libérer sur la commune

http://www.prodimarques.com/sagas_marques/renault/renault.php