

III – 1945 – 1955 : le temps des réparations.

Période de construction et de reconstruction en France comme dans nos villages, accompagnée aussi, nous le verrons, de destructions.

Comment un territoire essentiellement rural peut-il devenir un modèle de dynamisme et d'avenir industriel pour la France entière ?

Comment nos villages et leurs habitants sont-ils passés de l'âge du poireau et des oignons à celui de l'automobile.

Le choc Renault au début des années 50.

Un décideur Pierre Lefauchex - Un maître d'œuvre Bernard Zehrfuss.



(Pierre lefauchex sur www.fregate.overblog.com - Bernard Zehrfuss sur www.citechailot.fr)

Une nouvelle action volontariste venue de l'extérieur va donner le signal d'un mouvement inexorable de densification de l'espace bâti sur les territoires d'Aubergenville, d'Épône et des communes voisines.

Pierre Lefauchex ambitionne de faire de la toute jeune Régie Nationale des Usines Renault (RNUR) dont il a la charge, l'un des piliers de la revitalisation d'une France sortie exsangue du second conflit mondial. Ce haut fonctionnaire nommé par le général De Gaulle administrateur de la Régie Nationale, amorce une politique de déconcentration et d'essaimage des usines du groupe. Il suit en cela l'un des axes majeurs de la politique d'aménagement du territoire de l'après-guerre : rééquilibrer « Paris et le désert français » par la décentralisation/déconcentration (Citroën s'installe à Rennes à la même époque que la RNUR choisit Aubergenville et Flins).

Il faut une usine neuve, moderne, pour décongestionner Boulogne-Billancourt étranglée par la densité urbaine. « Ruraliser » l'entreprise c'est aussi s'éloigner d'une citadelle ouvrière symbolique, faisant peur au pouvoir en place (cf. les grandes grèves de 1947, seront présentées comme insurrectionnelles).

P. Lefaucheur trouve à Aubergenville de vastes terrains viabilisés, restés en friche (le domaine de la Garenne devenu Elisabethville). A l'est du lotissement abandonné, l'expansion est possible sur les terres agricoles du village de Flins.

Les avantages dont avait tiré profit E. Ramoisy vingt ans auparavant, jouent encore : voie ferrées proche, fleuve navigable, sont les vecteurs essentiels d'une future politique d'exportation.

La décision est prise et les anciens terrains de la SAG, devenus propriété de la société Mammouth (comme ceux transhumant dans la vallée 100 000 ans auparavant), sont rachetés par les usines Renault en juin 1946.

La transaction faite, il faut aménager quelques 200 hectares.

On attendra 1950 pour les autorisations de travaux. Ceux-ci seront confiés pour partie à des entrepreneurs locaux.

René Siméoni (son père est l'un des bâtisseurs d'Elisabethville) participera pour sa part à la préparation du terrain : débroussaillage, aplanissement, élévation de 3-4 mètres au-dessus du niveau d'origine, par l'apport de plus de 100 000m³ de terre.



(Site des futures usines – photo M. Bertinot) (Chantier vu de la maison du gardien chef – photo N. Sauer-Jacob)

Terminé les bois, territoires de chasse aux garennes !

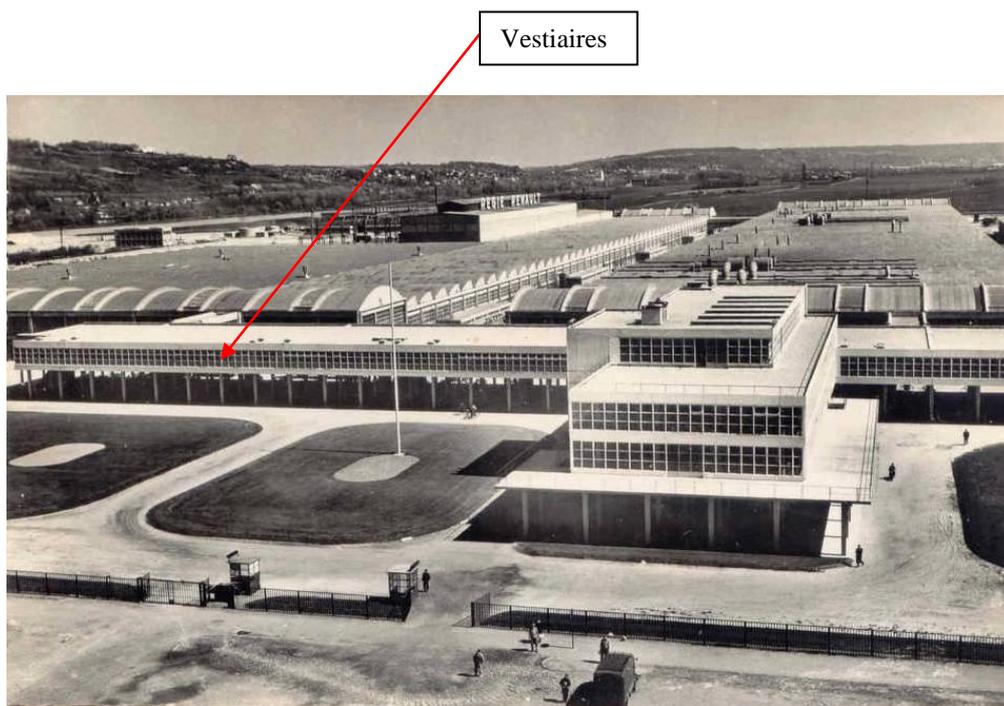
C'est à B. Zehrfuss qu'il incombe de donner forme à ce projet d'usine à la campagne.

Le parti-pris de l'architecte est résolument moderne dans le choix des lignes comme dans les matériaux utilisés.

Un premier ensemble de bâtiments est construit sur le territoire d'Aubergenville. Bloc compact prolongé par sa cité d'habitation, il tourne le dos à l'est (Flins) et s'enfonce comme un coin dans la partie centrale du lotissement des années 20. (Voir photo 2 page 94)

La longue barre des vestiaires surmontant ses pilotis, est pour longtemps l'image de marque de la nouvelle usine. Perpendiculaire aux premiers modules d'ateliers, elle semble les masquer. Pourtant le constat sera toujours le même : « Espace et lumière », se souviennent les premiers ouvriers venus travailler sur le site.

Cette façade reste aujourd'hui, un élément tangible de notre patrimoine.



(Entrée principale de l'usine Renault-Flins 1953 – carte N. Jacob-Sauer)

Commencée en 1950, les travaux sont vite menés et l'usine peut entrer en service dès le printemps 1952.

La production est lancée, mais le chantier est loin d'être terminé.

« Nous voulons créer des cités où vous pourrez vivre et élever des enfants dans l'air pur et le soleil. »
(Phrase attribuée à P. Lefauchaux)

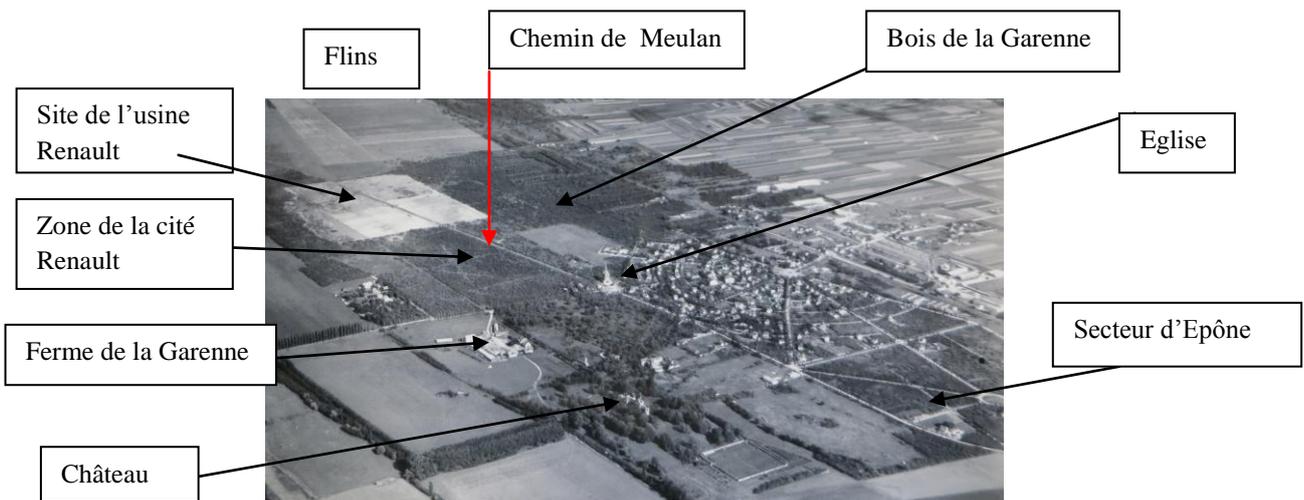
Dès 1950, un vaste programme immobilier régional est mis en chantier pour loger les 6 000 ouvriers attendus à Flins.

Le projet de la RNUR et de son directeur est ambitieux : il faut adjoindre une cité moderne à cette usine moderne. C'est à Elisabethville que B. Zehrfuss peut donner libre cours à ses talents d'urbaniste.

Il doit résoudre pour sa cité, le double problème d'être en harmonie de style et de forme avec le projet industriel, et de réussir la greffe de cet ensemble avec la cité jardin d'E. Ramoisy.

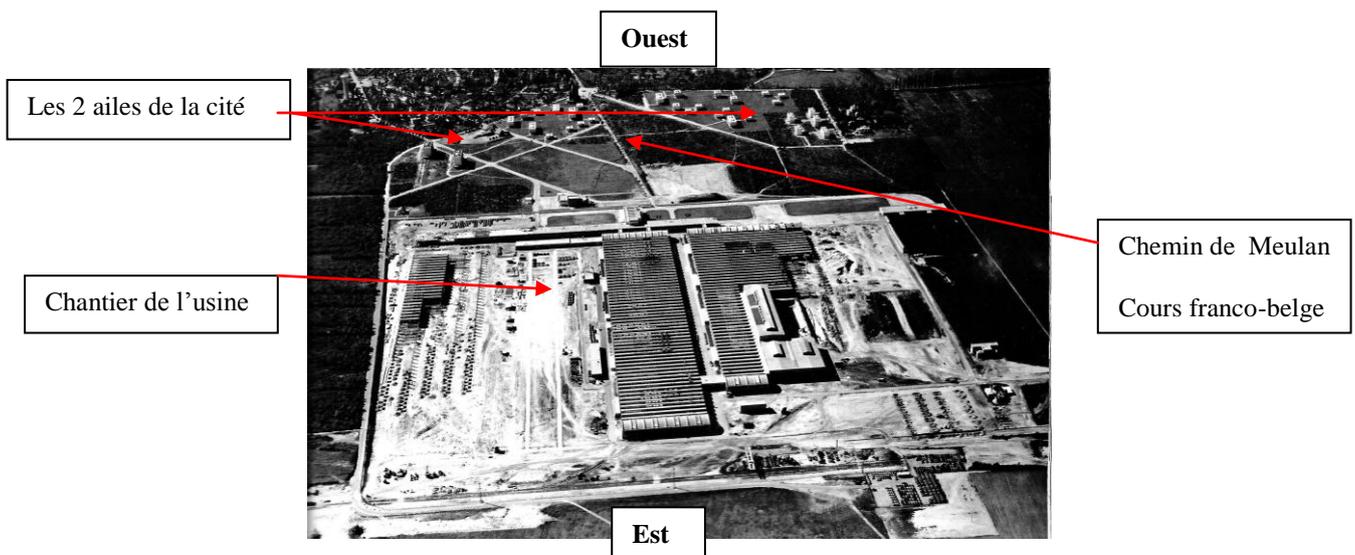
Quatre étapes d'une évolution :

1 La villégiature rurale.



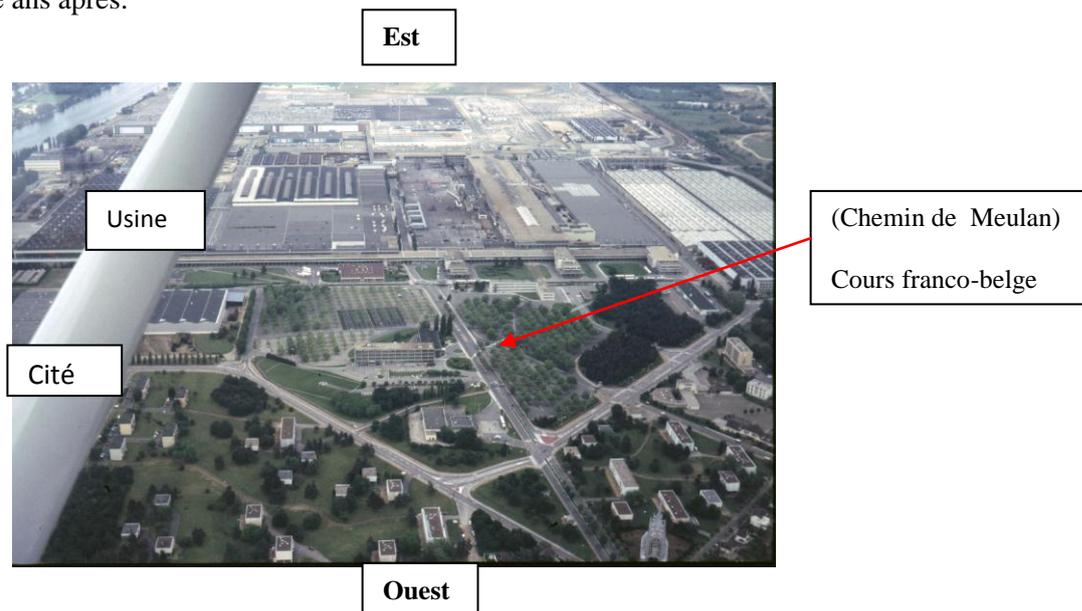
(Elisabethville en 1950 – Photo INED d'après géoportail.fr)

2 L'emprise de l'usine.



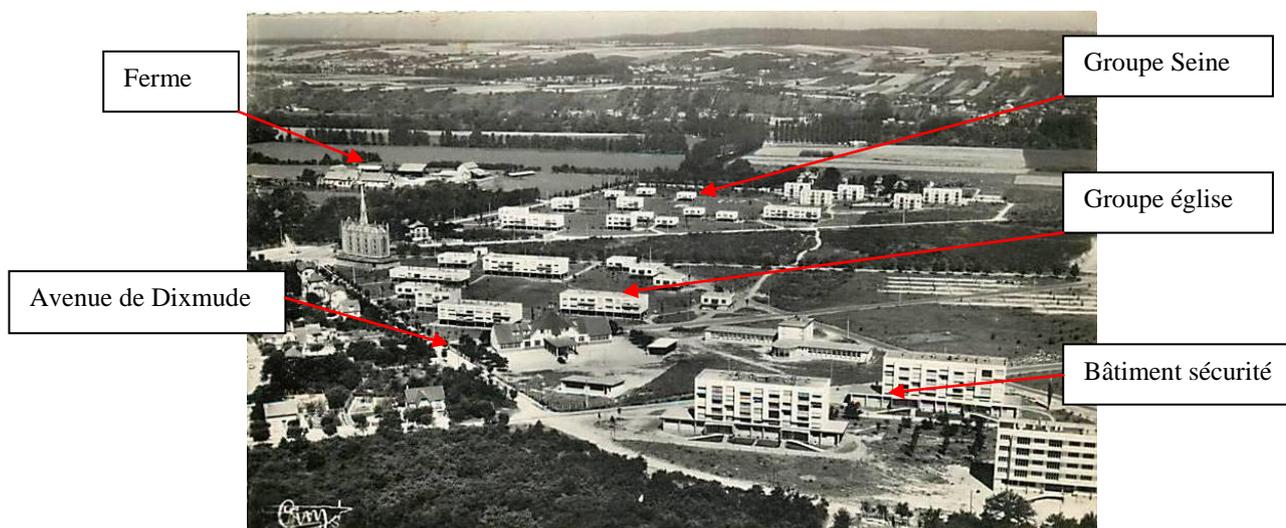
(Photo service communication Renault dans « Renault Flins 60 ans » - 2013)
(Usine et cité Renault en 1954 – photo service historique Renault)

3 trente ans après.



(Cité et usine Renault en 1980 - perspective inversée par rapport à 1954 – photo M. Chemin)

4 la ville aux champs.



(Vue sur la « greffe » entre les deux cités en 1956 – carte collection JC Bigant)

Les trois photographies précédentes permettent de rendre compte de l'utilisation rationnelle de l'espace, voulue par Zehrfuss.

Il respecte les voies de communication existantes, faisant du cours franco-belge l'artère principale, presque un axe de symétrie de son ensemble. Les deux ailes de papillon de la cité s'y étalent de part et d'autre. Elles sont le prolongement de l'usine, enfonçant comme un coin d'architecture moderne aux marges orientales de la cité des années 20.

Notons quand même ce pied de nez de l'histoire : « bourgeoise et néo normande », Elisabethville se double en 1952-53, d'une autre cité jardin, « ouvrière et moderne » celle-ci.

En 1944, la chartre du Conseil National de la Résistance (CNR) reprise par les gouvernements après la libération, insiste sur la réussite économique et sur le progrès social. C'est dans cet esprit que l'ancien résistant B. Zehrfuss va proposer son projet de cité « ouvrière ».

Nota : Seront loger dans le parc immobilier d'Elisabethville, des cadres, agents de maîtrise et ouvriers spécialisés, considérés comme nécessaires au fonctionnement de l'usine. Ils sont les premiers sur place pour assurer le démarrage de la production. Tous se souviennent d'un emménagement dans le chantier et les gravats.



(Immeuble en construction – photo monsieur Ordonneau)

Etirée sur un terrain de près de 8 ha, la cité Zehrfuss n'a rien à envier à sa voisine voulue par E. Ramoisy.



(Le groupe Seine en 1956-57 – détail d'une carte postale – collection monsieur Coupet)

La nouvelle cité s'organise en deux groupes d'immeubles : 32 bâtiments dont 19 collectifs et 13 individuels.

Le groupe Seine (photo ci-dessus) compte 70 appartements. Groupe église et bâtiments de sécurité en ajoutent respectivement, 37 et 48 ; soit un total de 155 logements.

Tous les immeubles s'étirent perpendiculairement à la façade de l'usine, selon une orientation Est/Ouest.

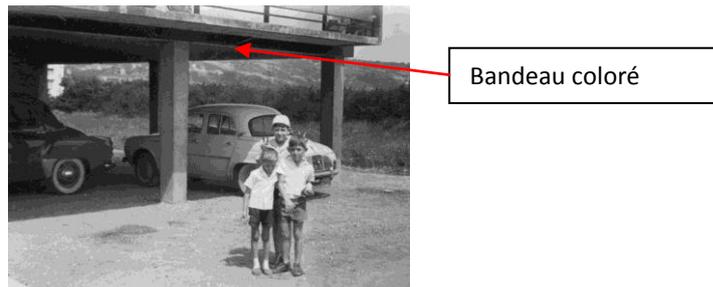
Les salons et salles à manger donnent plein sud, avec leurs grandes baies vitrées voir leurs balcons. Des stores de couleur sont prévus pour apporter de l'ombre, mais aussi une note fugitive de décoration. La collaboration entre B. Zehrfuss l'architecte, et Jean Prouvé le décorateur, a joué pour les locaux industriels de l'usine ; elle se poursuit dans le lotissement.

Outre les stores chaque bâtiment se distingue de son vis-à-vis par un bandeau coloré qui en fait le tour au-dessus de la ligne des pilotis (Note d'un « consommateur » : La peinture s'écaillera vite et ne sera pas renouvelée).

Les pilotis sont ici un élément décoratif tout autant que fonctionnel.

Ils délimitent un espace ouvert sur la cité, sur l'usine. C'est un espace de circulation et plutôt même un espace de stationnement pour les futures voitures que ne manqueront pas d'acquérir les locataires des appartements.

Les premières « dauphines » y trouveront place à la fin des années 50 (cf. photo ci-dessous)



(Bâtiment G groupe Seine en 1959 - Photo D. Masfrand)

Pour 24 pavillons et immeubles, le concept semble simple : un module de base combiné de différentes façons.

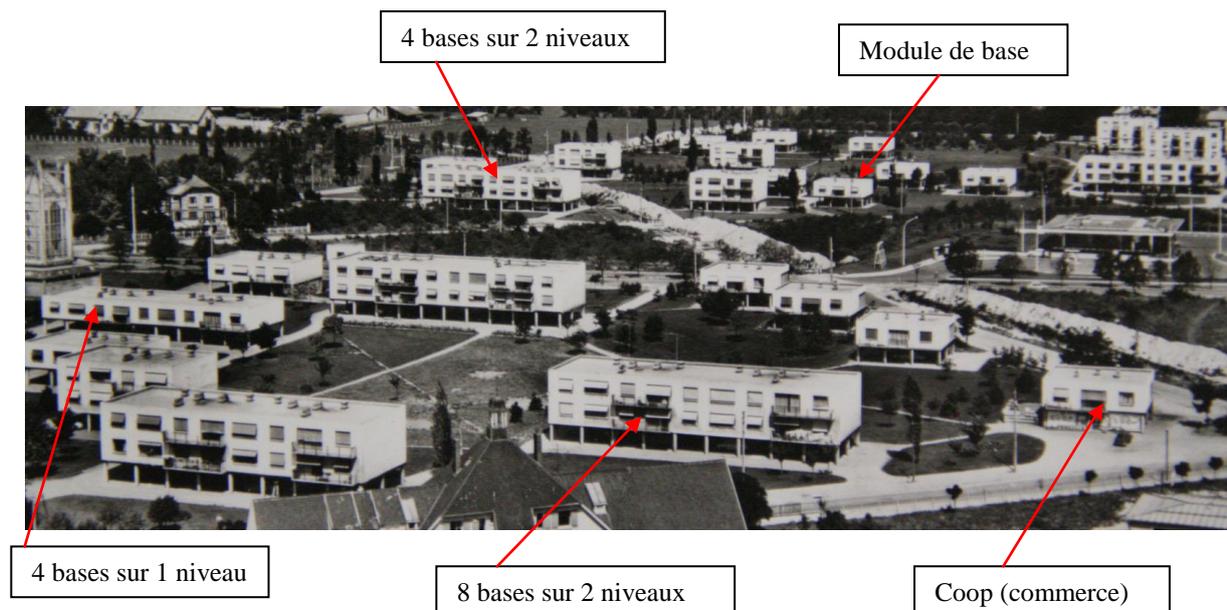
Une nouvelle fois l'influence de Le Corbusier s'impose. Il avait évoqué une cité pavillonnaire faite à partir de reproduction de son modèle, la « villa Savoye » à Poissy.

Il apparaît ici évident, que Zehrfuss a relevé le défi avec succès en combinant les pièces de base de ce légo géant (A l'époque, on parle plutôt de mécano).



(Villa Savoye de Le Corbusier – photo D. Masfrand - Pavillon Zehrfuss à Elisabethville – détail de carte, collection monsieur Coupet)

Le module de base des pavillons individuels peut ainsi se décliner par 4 et de là par 8 (2fois4).



(Cité Zehrfuss (Renault) – détail de carte, collection monsieur Mauvée)

Nota : l'un des pavillons individuel du groupe église, donnant sur le boulevard du commerce sera aménagé en boutique. Dans le même groupe, un immeuble de 4 appartements sur un seul niveau constitue une autre originalité.

Huit immeubles de la cité n'ont pas de pilotis. Ce sont les 3 premiers construits, du groupe dit de « sécurité », où sont logés prioritairement, gardiens, pompiers, personnels médicaux...



(Bâtiment « sécurité » - archives Renault dans « Renault Flins 60 ans » - 2013)



(Bâtiment du groupe Seine – détail de carte collection M. Bertinot)

Les 5 derniers seront achevés fin 1953-1954 et se trouvent à la périphérie nord du groupe Seine (photo ci-dessus). C'est ce modèle qui sera reproduit dans les communes voisines d'Épône et des Mureaux.

Le fonctionnalisme inspirant la conception des extérieurs est aussi perceptible à l'intérieur des appartements.

C'est sans doute au « Modulo » de Le Corbusier (personnage virtuel de la taille d'un homme moyen, debout bras levé, conçu pour apprécier l'accessibilité de tout équipement) que l'on doit l'habitabilité des logements.

Les intérieurs sont vastes et lumineux, tous équipés de cuisine et salle de bain ; un luxe pour une époque de pénurie de logements et de vétusté immobilière.

Dernière caractéristique à noter : l'ouverture quasi-totale de cet espace.

L'usine est ouverte sur l'extérieur, la première grille n'intégrant pas les parkings (Enceinte extérieure au début des années 70 seulement). Elle est ouverte sur sa cité, elle-même ouverte sur Elisabethville.

Les bâtiments sont espacés les uns des autres, sans entrave : pas de haie, pas de clôture.

Les chemins d'accès sont les voies de circulations d'Elisabethville, mais à l'intérieur de la cité, les occupants vont s'approprier l'espace, traçant des chemins de terre ultérieurement pérennisés.



(Chemin des écoliers entre le groupe Seine et Reine Astrid – détail de photo madame Robin)



(en attendant que ça pousse. Groupe Seine 1954 - photo D. Masfrand)

L'ensemble est paysagé avec pelouse, arbres et bosquets... à venir. Les « pionniers » attendront quelques temps avant de pouvoir apprécier leur environnement sylvestre ! (Photo ci-dessus)



(Bosquet en 1966 – photo D. Masfrand)

Le même angle à 10 ans d'intervall.

Pour nos villages, les effets de l'installation de la RNUR, sont sans commune mesure avec les transformations apportées antérieurement.

Elisabethville : Le grand chambardement.

Différents projets ont essayé de relancer le « petit Deauville », mais les classes aisées parisiennes préfèrent l'originale à la pâle copie des bords de Seine.

Plage et château sortent meurtris de la période d'occupation et de nombreuses demeures bourgeoises restent inoccupées.

La liquidation de la S.A.G. d'E. Ramoisy laisse le lotissement et son syndicat de copropriétaires dans une déshérence totale.

C'est l'époque des premiers contacts avec le conseil municipal d'Aubergenville, envisageant un rapprochement dans le cadre du domaine public. Du côté du secteur d'Epône on pose déjà la question d'une éventuelle autonomie.

Pour la mairie d'Aubergenville, l'offre de P. Lefauchaux est porteuse d'espoirs.

Deux tendances s'opposent cependant : considérer l'arrivée de Renault comme une « bouée de sauvetage » et un stimulant, ou au contraire voir en elle une source de tracas et de nuisances.

Dans le premier groupe on trouve les propriétaires non-résidents pouvant louer leurs maisons aux cadres et ingénieurs de la Régie. Ceux-ci se trouveront bientôt en concurrence avec les américains du SHAPE, faisant des années 50 du pain béni pour les loueurs (Hauts salaires de l'entreprise d'Etat d'un côté, dollars de l'autre).

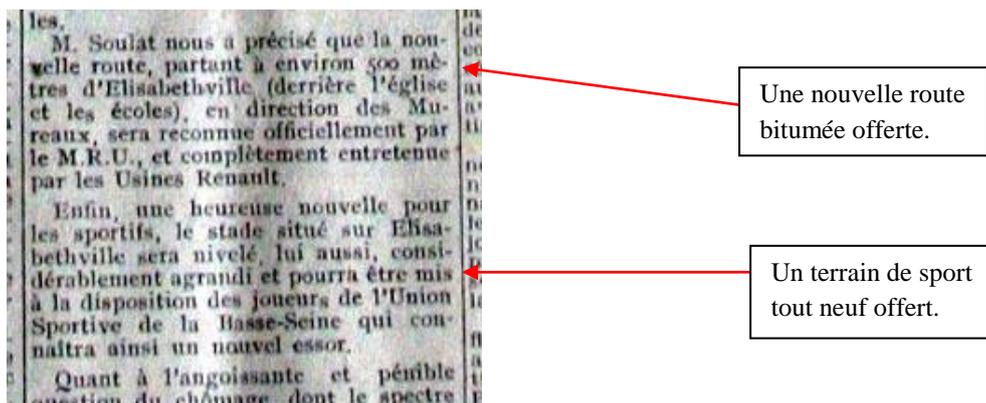
Les commerçants comme les petits entrepreneurs locaux, voient eux aussi dans l'installation de l'usine et de son personnel, un espoir d'activité et de profits.

Le second groupe compte surtout la première génération d'habitants, nostalgiques du charme désuet de la plage de Paris, du lotissement fleuri aux petites clôtures de bois blanc.

Essayez un peu d'imaginer une implantation ouvrière dans une cité « petite bourgeoise » !

Pour tous ceux qui doivent supporter le bruit, le va et vient des camions et autres engins mécaniques, les routes de terre défoncées et boueuses, les perspectives à court terme ne sont guère réjouissantes. C'est aussi un chassé-croisé d'entreprises et de personnels, tous étrangers au quartier et au village dont on se méfie. La presse locale abonde de faits divers évoquant tantôt un accident, tantôt un larcin commis sur le site du chantier.

Les habitudes sont bouleversées. Passe encore la fin des balades et chasses dans les bois, mais comment aller aux Mureaux si le chemin, devenu cours Franco-belge dans sa traversée d'Elisabethville, cesse à l'entrée de l'usine !



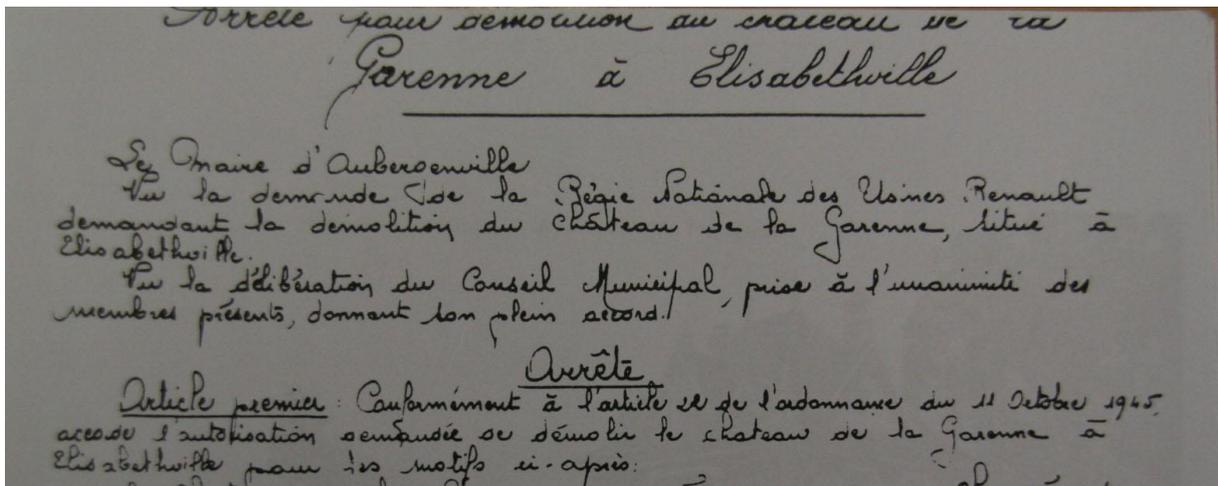
(Extrait d'un article du Courrier de Mantes – nov. 1950 – titre et annotation D. Masfrand)

Le conflit est vite désamorcé par la construction de la « route Renault » et l'arasement du stade ajoute un terrain aux équipements collectifs locaux.

Le syndicat des propriétaires trouvera dans la Régie Renault, un bailleur de fond susceptible de pallier la défection de la société mère du lotissement : la SAG.

Pour ceux qui ont connu les années 30 et les fêtes du « tout Paris », le changement est radical. Beaucoup ne pardonneront jamais le « sacrilège » commis sur le château.

La vaste demeure seigneuriale remaniée à maintes reprises, est au bout de son parcours. Renault, propriétaire du terrain, renonce à des travaux jugés trop onéreux ; le conseil municipal d'Aubergenville répond positivement à sa demande de destruction de l'édifice.



(Extrait d'arrêté municipal – archives d'Aubergenville - mai 1955)

En juin 1955 un dernier concert y sera donné, dans le cadre de la fête annuelle du quartier.

La démolition confiée à l'entrepreneur R. Siméoni est rapidement menée.



(Le château de la Garenne : avant et à la fin des travaux – photos Michel Bertinot)

Renault s'est engagée à construire sur l'espace ainsi libéré 25 pavillons, pour les ingénieurs, les cadres de sa direction et leurs familles.

Pas de projet urbanistique dans le parc du château, les pavillons seront modernes, et tous différents.

L'entreprise dépose aussi une demande de permis de construire pour aménager une villa de l'avenue Joffre, proche des usines.

D'architecture moderne, celle-ci devient le « cercle » des cadres Renault, après autorisation du conseil municipal d'Aubergenville en mars 1953.

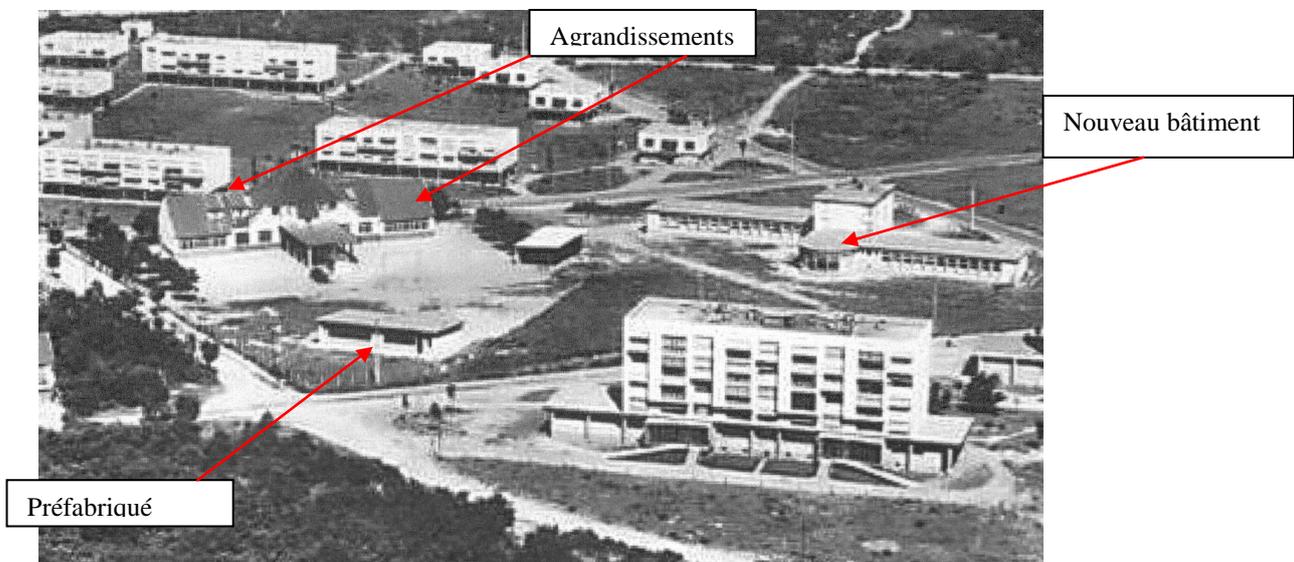


(Le « cercle » Renault en 1956 avant ses aménagements – détail de Photo M. Bertinot)

La population résidente d'Elisabethville est doublée en 2 ou 3 ans. Passant à près de 900 personnes, elle est équivalente à celle d'Aubergenville-bourg (environ 1950 habitants pour l'ensemble).

Les nouveaux venus sont jeunes, avec des enfants (ceux du « baby-boom »), ce qui pose l'urgent problème de l'accueil scolaire. C'est par dizaine que les parents viennent inscrire leur progéniture en octobre 1952 (60 enfants Renault contre 20 autres en deux mois), cela se renouvellera aux rentrées suivantes.

On commence par ajouter deux classes au bâtiment principal de Reine Astrid et on lance dès 1954 les travaux d'une annexe et d'une maternelle. Une aile du château de la Garenne non encore démolie, servira de local provisoire pour quelques écoliers.



(Le groupe Reine Astrid inséré dans la cité Zehrfuss 1955/56 – détail de carte collection JC Bigant)

Les changements sociologiques sont profonds.

Les nouveaux venus ont une culture « ouvrière » ou technique qui les distingue d'une partie des habitants du lotissement. Ils contribuent cependant à renforcer le clivage existant entre le quartier et les bourgs d'Aubergenville, Epône encore « paysans ».

Les origines géographiques de la population d'Elisabethville s'élargissent.

Si le premier recrutement de la RNUR touche des jeunes de notre région, une base d'actifs vient de Billancourt, d'autres, des provinces voisines : Sarthe, Picardie... On parlera des « betteraviers » pour désigner cette génération de Renault-Flins.

Le personnel se diversifie aussi avec la venue de quelques franco-algériens (des trois départements français de l'époque) et italiens que l'Office National d'Immigration (ONI) est allé quérir pour pallier l'insuffisance de main-d'œuvre en France.

Aubergenville dynamisée.

Nous l'avons vu, l'entreprise s'est engagée dans un programme d'infrastructures profitables à la commune, en particulier concernant son quartier d'Elisabethville dont le statut définitif n'est pas encore réglé.

Outre la « route Renault » (la première bitumée du quartier, permettant aux jeunes de s'y exercer aux patins à roulette), un nouveau château d'eau entrera en fonction en 1955 pour satisfaire la demande et les étages des bâtiments Renault.

Les projets soumis au conseil municipal sont nombreux : aménagement des voies de circulation, assainissement, équipements sportifs...



(Châteaux d'eau d'hier et aujourd'hui – photo D. Masfrand)

Décidé ou pas au niveau de l'entreprise, l'engagement de ses cadres dans la vie publique sera immédiat.

Les initiatives touchent tous les domaines : musique, théâtre, philatélie, sport...

Dans ce dernier domaine, l'Entente Sportive de la Basse Seine (ESBS) présidée par un chef de département de la Régie, essaye de fédérer les clubs de la région pour constituer l'équivalent de ce que Peugeot a réussi autour de Sochaux-Montbéliard. Si Les Mureaux répondent favorablement à ce projet (Abandonnant pour un temps le Club Olympique de la Base Seine), l'Union Sportive de la Basse Seine (USBS) épônoise refuse l'absorption.

Les rapports sont cordiaux dès l'origine, avec la commune. Le maire monsieur André Soulat se montre constructif et optimiste pour sa ville ; l'entreprise investit dans le présent en répondant aux demandes de la municipalité.

Cette bonne entente se poursuit sous la mandature de monsieur Gaston Jouillerat, ce qui m'amène, et vous avec moi, à m'interroger sur le holdup de Flins quant au nom utilisé pour parler de l'usine.

Construite d'abord sur le territoire d'Aubergenville, sur lequel elle s'ouvre, sur lequel elle fixe une partie de son encadrement, l'usine sera dite de Flins uniquement par facilité de langage semble-t-il.

Les premières communications et les premiers articles de presse parlent des usines Renault d'Aubergenville-Flins ; la titulature devient rapidement « usine de Flins » dépossédant ainsi Aubergenville.

Faut-il croire que cette dernière ne s'en formalisera pas, consciente que l'essentiel est ailleurs. Les bâtiments principaux et les passages des véhicules se faisant sur le territoire d'Aubergenville, l'essentiel de la manne financière des taxes dues par l'entreprise, sera versé au budget de la commune.

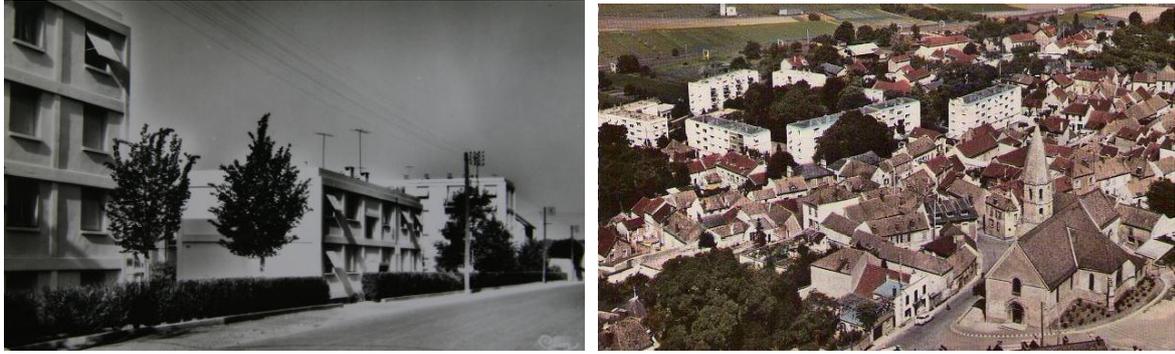
Par son chiffre de population et par ses ressources, Aubergenville pour la première fois de son histoire, entreprend de damer le pion à sa « rivale » et voisine Epône.

Changements dans la continuité à Epône.

Un programme de construction pour loger les ouvriers de la RNUR est prévu dès 1950 à Epône. Les immeubles, moins originaux architecturalement parlant que ceux d'Elisabethville, occupent une grande propriété au centre de la ville, disposant leurs blocs entre la rue de la geôle et celle des deux frères Laporte. La grosse demeure qui abrita le foyer social de Madame Vernet n'a pas survécu à cette nouvelle avancée de la modernité. Car ici, comme dans le parc du château à Elisabethville : « Du passé faisons table rase ». Cela semble du goût de l'époque si l'on en croit l'article suivant.



(Le Courrier de Mantes – avril 1952 – archives du journal)



(Cité Renault d'Epône – photo et détail de carte des archives municipales de la ville)

Entre 1946 et 1954, Epône gagne presque 500 habitants supplémentaires, mais avec 1680 personnes dénombrées, elle est légèrement distancée par Aubergenville. Un deuxième programme immobilier lui redonnera bientôt un avantage numérique pour une dizaine d'années encore.

Flins et surtout Les Mureaux, contribuent à l'accueil des futurs ouvriers de Renault. L'organisation de la cité de Becheville respecte les canons de l'architecture moderne, mais rien à voir ici avec le cadre des deux cités jardins d'Elisabethville.

Les transformations ainsi initiées vont marquer le début d'une densification inexorable de l'espace urbain de toute la région. Les préoccupations des conseils municipaux sont multiples et bouleversantes dans cet environnement rural.

La route, la RN13 (route de quarante sous) qui traverse nos villages depuis un siècle et demi, cause de nombreux accidents relatés abondamment dans la presse locale. La question des déviations (envisagées avant-guerre) refait surface.

En 1951, Ecquevilly puis Flins-Aubergenville sont ainsi mises à l'écart de la circulation automobile ; Epône et Mézières suivront.



(Le courrier de Mantes – août 1951 – archives du journal)

La circulation c'est aussi le train, avec l'angoissant problème du passage à niveau d'Aubergenville-Elisabethville. A Epône, pour se rendre à la gare, c'est la traversée de la route nationale déviée, qui devient dangereuse.

Citons enfin pour mémoire, les passerelles de Rangiport, qui relient dans des conditions acrobatiques Epône à Gargenville.

Que de souvenirs de jeux ! Se balancer, écouter le bruit des planches sous les roues des vélos, crier des bêtises aux mariniers passant en dessous ...

Entreprises et travailleurs demandent ardemment la reconstruction d'un pont ouvert au trafic automobile.



(Photo D. Bricon – archives d'Epône)

Le Landerneau local est aussi préoccupé par la construction de la centrale thermique de Porcheville. Elle utilisera du charbon et l'on craint que les vents d'ouest dominants ne déversent de la pollution sur Epône, Aubergenville et Elisabethville.

Accidents de la route, pollution, sommes-nous en 1955 ou en 2015 ?

Nous terminerons ce petit tour d'horizon de la période 1946-5, à Elisabethville avec le rappel de deux faits divers marquants.

Le premier est heureux. En mars 1954, par une sorte de revanche de l'histoire, damant le pion à Epône et à ses visites royales, Aubergenville inaugure la ronde des chefs d'Etat étrangers en visite à l'usine de Flins. Haïlé Sélassié, empereur d'Ethiopie en sera le premier hôte de marque.



(Photo : le Courrier de mantes du 11/03/54- archives du journal
P. Lefauchaux à droite servant de guide au Négus)

Les enfants de l'école Reine Astrid rassemblés sur les trottoirs en terre battue, le long de la route Renault, assistent étonnés au spectacle de ce souverain noir venu sur les terres d'Elisabethville. Il passe rapidement devant eux, manifestement notre petit territoire ne l'intéresse guère ; il es attendu ailleurs.

P. Lefauchaux lui fait visiter la vitrine du développement économique de la France. Pour le directeur des usines Renault c'est une première, ce sera aussi une dernière.

En septembre 1955, il décède de façon dramatique, à la suite d'un accident de la route.

L'émotion est forte, et les enfants des Renault de l'époque ont sans doute gardé souvenir de celle exprimée par leurs parents à l'annonce de la tragique nouvelle.

Plusieurs cérémonies d'hommage ont lieu ; celle d'Elisabethville scelle l'ancrage de la Régie dans nos villages par le nombre et la diversité des élus et habitants venus se recueillir en l'église Sainte Thérèse.



(Titre du Courrier de Mantes du 23/02/55 – archives du journal)

Pierre Lefauchaux à l'origine du projet d'implantation de l'entreprise sur Aubergenville laissera son nom à l'usine ou une stèle commémorative viendra ultérieurement rappeler son action.

Destins étonnants que ceux d'E. Ramoisy et P. Lefauchaux, qui ont fait naître et se développer Elisabethville. Sans leurs projets volontaristes (nullement altruistes par ailleurs) cette chronique n'aurait pas lieu d'être.

Ce me semble une fois encore suffisant pour motiver mon questionnement.

Comment se fait-il qu'en dehors de l'usine pour l'un d'entre eux, aucun lieu, monument, rue de notre espace public, ne porte le nom de ces initiateurs ?