



AMETIS INFOS

Bulletin numéro 17
Janvier 2011

*“ L’histoire ne s’oublie quand on veut qu’elle vive,
Après l’avoir créée, faisons qu’elle survive ;
Rendons-la immortelle un peu comme Osiris,
Saisissons cette chance et portons AMETIS.”*

R.E. Sidorkiewicz

SOMMAIRE

Éditorial p 1

Un projet ambitieux pour un site d’exception.
Rencontre avec le député-maire de Boulogne-
Billancourt, Pierre-Christophe Baguet : p 2

La Société d’Histoire du Groupe Renault.
Bilan et perspectives : p 5

Interview de Claude Le Maître : p 6

Interview d’Yves Dubreil : p 7

ÉDITO

« Un pavillon sur l’île Seguin, étape ou escale ? »

Dans notre long cheminement vers une réalisation concrète rappelant toute l’histoire de Renault sur le site de Boulogne-Billancourt, 2011 marquera certainement la fin d’une étape et le début d’une escale.

La fin d’une première étape ?

C’est en effet, en 2004, qu’aux côtés de nos collègues de la SHGR et d’ATRIS nous avons commencé à travailler avec les élus de la ville et l’équipe de la SAEM pour trouver une réponse réaliste à nos préoccupations que nous formulons ainsi : comment rappeler aux générations à venir, et au tout premier chef à celles et ceux pour lesquels le Trapèze et l’île Seguin deviennent leur nouveau lieu de travail ou d’habitation, que Renault y est né et s’y est développé au cours du XX^e siècle.

Nous refusons de tomber dans une évocation dans le style “anciens combattants nostalgiques”. Notre entreprise vit et se

développe dans un nouveau cadre, celui d’une mondialisation galopante. La dynamique vers un futur qui reste à écrire doit donc y trouver sa place.

Une première réponse à cette question prendra donc la forme d’un pavillon implanté dans les jardins de l’île Seguin, créés et réalisés par le paysagiste Jean-Michel Desvignes l’année passée. Ce pavillon, qui sera ouvert au public à l’été 2011, abritera une évocation de l’histoire et du futur de 1750 à 2050. Riche en images, en commentaires et en témoignages de toutes natures, il permettra enfin de planter le décor des événements industriels ou sociaux vécus par nombre d’entre nous, et qu’il faut prendre garde de ne pas laisser mettre aux oubliettes !

Pour sa part, la SAEM y décrira l’urbanisation de demain.

Une escale ?

L’objectif est en effet de ne pas laisser le vide s’installer tant que la réalisation du programme de l’île Seguin ne sera pas passée dans sa phase concrète.

Ce pavillon devra donc trouver à terme son relais dans un projet plus conséquent qui deviendrait ce que beaucoup appellent encore “Lieu de mémoire” définitif. Nous préférons quant à nous parler de “Lieu d’histoire et de culture” ouvert sur l’avenir.

Que sera-t-il exactement ? Quelle surface ? Quel contenu ? Quel emplacement, proche de l’esplanade ? etc., etc.

Faisons confiance aux acteurs concernés, et à Renault en particulier, pour apporter des réponses satisfaisantes et pour que notre bateau-projet ne reste pas trop longtemps dans ce premier port !

Le Président Michel Auroy

« Un projet ambitieux pour un site d'exception »

Rencontre avec le député-maire de Boulogne-Billancourt, Pierre-Christophe Baguet

C'est le 7 juillet dernier que Pierre-Christophe Baguet et Jean Nouvel, l'architecte coordinateur de l'île Seguin ont dévoilé le projet qui définit les axes de développement de ces 11,5 ha, parmi les plus convoités de la région parisienne où s'élevait l'usine la plus célèbre de France. Le député-maire de Boulogne-Billancourt a reçu Ametis-Infos pour un entretien au cours duquel il est revenu en détail sur le contexte dans lequel ce programme va sortir de terre.

Ametis Infos :

Quel bilan faites-vous sur l'avancement de l'opération d'urbanisme "Île Seguin-Rives de Seine" ?

Pierre-Christophe Baguet : Tout d'abord, il faut rappeler que l'opération d'urbanisme -en y incluant notamment la rénovation du quartier du Pont de Sèvres- porte au total sur 74 ha, les 52 ha des anciens terrains Renault étant répartis entre les 32 ha du Trapèze, les 8,5 ha de parcelles éparses -également appelés " confettis " - et les 11,5 ha de l'île Seguin.

Sur le Trapèze et les " confettis ", tout avance normalement. La dernière vente de Renault sur la partie Ouest [de la rue du Vieux-Pont-de-Sèvres à l'avenue Emile-Zola - ndlr] a été signée. L'aménagement de cette zone est complètement engagé. C'est la bonne nouvelle du moment !

Sur le Trapèze Est [de l'avenue Emile-Zola à la rue de Meudon] on progresse également. Les jurys se sont réunis pour choisir les projets architecturaux de la plupart des macro-lots. Il restait une interrogation sur l'îlot D5 [à l'angle du quai et de la rue de Meudon] sur lequel Renault envisageait de construire un nouveau siège social. Mais, au final, l'entreprise n'a pas souhaité donner suite à ce projet d'implantation. Cette parcelle sera vendue à un promoteur. Mais Renault conservera l'usage du bâtiment Pierre-Dreyfus [ex-bâtiment X].

Nous avons encore à finaliser la vente par Renault à la Ville de l'îlot A5 [place Jules Guesde] où sera construit un lycée dont l'architecture intègrera la conservation du portail emblématique du Trapèze. L'achat de ce terrain devrait être prochainement entériné par le Conseil Municipal. Par ailleurs, le gros-œuvre du centre culturel et culturel musulman de l'îlot V est achevé. Sa livraison interviendra au printemps prochain. Et, comme je l'avais souhaité, la conversion de 30 000 m² de logements en bureaux est validée, de même que la zone artisanale dont j'avais demandé la création.

Voilà pour le contexte général. Et je le répète : sur le Trapèze, tout va bien, malgré un contexte économique toujours aussi compliqué.

Ametis-Infos :

Pouvez-vous expliquer à nos lecteurs la genèse du nouveau projet de l'île Seguin ?

Pierre-Christophe Baguet : L'île Seguin demeure un symbole fort. Dès juillet 2008, j'ai déclaré qu'il fallait faire un point sur ce qui avait été décidé et réétudier les équilibres financiers. Nous nous sommes réunis avec le Conseil Général et l'Etat, représenté par le Ministère de la Culture, et chacun a fixé ses objectifs. En juillet 2009, la Ville et la SAEM ont choisi Jean Nouvel comme architecte coordinateur, avec pour mission d'assurer la cohérence de l'ensemble du projet de l'île, et le Conseil Général a présenté son projet d'aménagement d'un pôle musical sur la pointe aval.

Avec une salle de 3 000 à 5 000 places pour les comédies musicales, ce programme est un événement en soi. En effet, des deux salles parisiennes spécialisées dans les comédies musicales, la plus récente, le Palais des Congrès de la Porte Maillot, a été inaugurée en 1974 et la plus ancienne, le Palais des Sports de la Porte de Versailles, date de 1960. Aucun équipement culturel de cette nature n'a donc été construit depuis plus de trente-cinq ans. Alors que de telles salles existent à Londres, à Berlin et ailleurs en Europe, il n'y en a aucune en France, et notamment à Paris, qui répondent aux exigences techniques actuelles en termes d'acoustique et de mise en scène. Il existe donc un véritable potentiel que le Conseil Général est bien décidé à exploiter.

Ametis-Infos :

Quels sont les autres équipements prévus pour compléter ce pôle musical de la pointe aval ?

Pierre-Christophe Baguet : A côté de cette salle principale, il y en aura une autre d'une capacité de 700 à 900 places pour la musique classique dans laquelle sera programmée notamment de la musique sacrée. Cette salle correspond à un réel besoin au sein de notre Communauté d'Agglomération GPSO [Grand Paris Sud Ouest] où résident 300 000 habitants répartis dans sept communes et pour laquelle nous avons choisi de mettre en avant le sport de haut niveau et l'en-

seignement musical afin d'y apporter un peu plus d'âme et de lien social. Dans ces sept villes, les conservatoires sont de niveau départemental, régional, voire national. Rien qu'à Boulogne-Billancourt, 4 000 à 5 000 personnes sur les 112 000 habitants suivent un enseignement musical.

La Maîtrise des Hauts-de-Seine qui constitue le chœur d'enfants de l'Opéra de Paris, actuellement basée à Suresnes, sera également hébergée au sein de ce pôle musical. Et nous y transférerons le Conservatoire Régional de Boulogne-Billancourt, le 3^e de France après Paris et Lyon, qui a mis en place l'année dernière des classes doctorantes en partenariat avec la Sorbonne, le Ministère de la Culture et le Conservatoire national de musique et de danse de Paris. Ainsi la pointe aval de l'île Seguin sera entièrement dédiée à la musique. En complément, viendront s'ajouter des restaurants musicaux et des librairies spécialisées, le tout formant un ensemble d'excellence de niveau international.

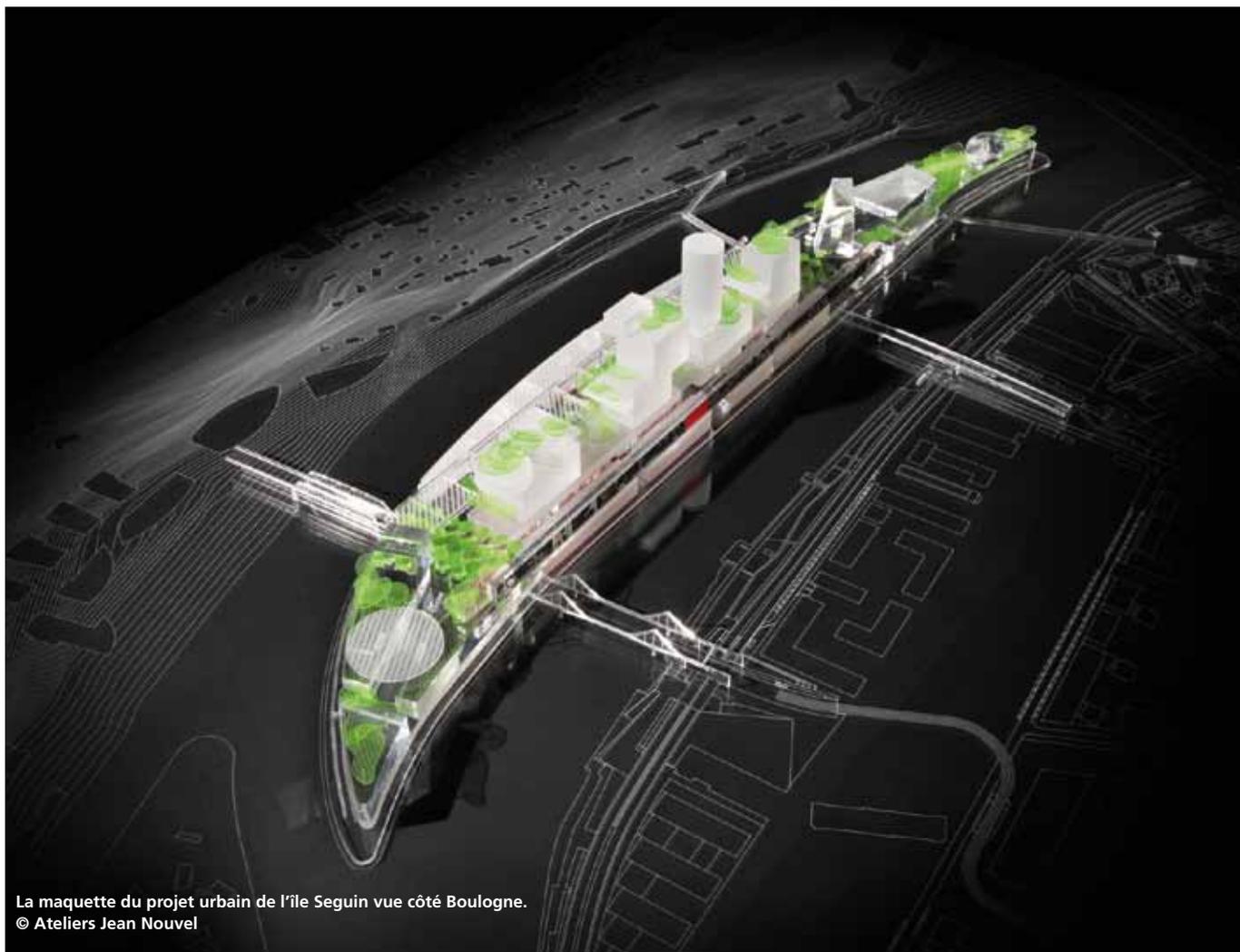
Le budget d'investissement est de l'ordre de 150 millions €. Les risques financiers sont faibles car le Conseil Général a décidé de financer le pôle musical dans le cadre d'un PPP [Partenariat Public-Privé] pour lequel des partenaires ont d'ores et déjà fait acte de candidature. Quant au conservatoire, il sera pris en charge par la Ville et la Communauté d'Agglomération. L'ensemble des financements publics seront votés d'ici à la fin 2011, ce qui permet d'envisager un démarrage du chantier fin 2013 ou début 2014 pour une livraison en 2016.

Ce qui change fondamentalement, c'est que la Ville n'est plus seule. Comparé aux précédents, le projet actuel est sécurisé à travers les partenariats établis avec le Conseil Général, le Conseil Régional et l'Etat. Sans compter qu'il s'insère dans la Vallée de la Culture qui est désormais une réalité avec le Musée de la céramique et la Manufacture de Sèvres, l'île de Monsieur, le Musée Albert Kahn et le Musée Paul Belmondo.

Ametis-Infos :

Et que devient l'autre extrémité de l'île ?

Pierre-Christophe Baguet : Du côté de la pointe amont, l'idée consiste à réaliser un pôle consacré à l'art contemporain. Celui-ci



La maquette du projet urbain de l'île Seguin vue côté Boulogne.
© Ateliers Jean Nouvel

accueillerait la Fondation Cartier actuellement située à Paris, boulevard Raspail, et un "portail des arts" de 20 000 m² consacré à l'art contemporain comportant des salles de vente, des espaces d'exposition pour les galeries et des ateliers d'artistes.

La caractéristique de ce "portail" porté par un investisseur suisse, Natural Le Coultre S.A., serait d'être, dans sa partie vente, une zone sous douane permettant aux galeristes du monde entier de venir présenter des œuvres sans avoir à payer de TVA avant d'avoir été effectivement vendues. Cette contrainte fiscale est un handicap majeur pour le marché de l'art parisien qui pousse les galeristes à se détourner de la capitale.

Et, à côté de ces deux équipements majeurs, Renault semble acquis au principe de construire sur la parcelle de 1 000 m² qui lui appartient un bâtiment qui pourrait accueillir au rez-de-chaussée le "lieu de mémoire" auquel travaillent les associations et, dans les étages, son fonds d'art contemporain. Grâce au Président Carlos Ghosn et à Patricia Müller, j'ai eu le privilège de visiter cette collection que Renault voudrait valoriser. Cette association "mémoire" et œuvres d'art, à proximité de la Fondation Cartier et du futur "portail des arts" me paraît constituer un ensemble de très bonne facture.

Vous noterez néanmoins que je m'exprime au conditionnel car la réalisation de cet ensemble n'est pas encore finalisée. Il reste encore à régler avec les partenaires potentiels les derniers détails des conditions pratiques et financières de leur implantation.

Et, à proximité de ce pôle d'art contemporain, devrait se situer le "cirque numérique" de Madona Bouglione. Début novembre, lorsque nous avons signé un protocole, elle m'a annoncé qu'elle souhaitait porter la surface de ses installations de 12 000 à 15 000 m² parce qu'elle avait auprès d'elle un nouveau partenaire, le Cirque du Soleil. Son fondateur, Guy Laliberté, a en effet conservé un très bon souvenir de l'accueil que Renault lui avait réservé en 2005. Madona Bouglione souhaite créer autour d'une salle de 2 000 places des ateliers de formation et un lieu d'hébergement pour les artistes. On aurait donc un ensemble tourné vers l'art contemporain et le numérique renforcé par une extension du "Cube" d'Issy-les-Moulineaux, un lieu également spécialisé dans l'art numérique.

Aujourd'hui, l'art numérique est à la culture traditionnelle ce que la photo était à la peinture il ya cent cinquante ans. On imagine les perspectives ! Car on n'en est qu'aux balbutiements. Et les possibilités offertes semblent quasiment illimitées. C'est donc

une très bonne nouvelle que l'art numérique prenne place au côté de l'art contemporain sur la pointe amont et sur la partie centrale de l'île.

Ametis-Infos :

Pensez-vous que Jean Nouvel, l'architecte coordinateur de l'île, réussira à intégrer les éléments architecturaux de l'usine qui ont été conservés : le portail d'entrée situé à l'extrémité du pont Daydé et le fronton de la pointe amont ?

Pierre-Christophe Baguet : Personnellement, je le souhaite. Et il faut faire confiance à Jean Nouvel. Il y réfléchit. Le maintien d'une présence de Renault sur l'île avec le "lieu de mémoire" et son fonds d'art contemporain est en soi un signe fort. Et, si on peut le faire, on maintiendra le fronton de la pointe amont. Mais, si, comme c'était initialement prévu, on obtient qu'un tramway traverse l'île, je ne sais pas si on pourra conserver le portail du pont Daydé, car il faut aussi tenir compte des contraintes techniques d'accessibilité.

Ametis-Infos :

Ce projet de tramway semblait abandonné, reviendrait-il sur le devant de la scène ?



Jean Nouvel (à gauche) et Pierre-Christophe Baguet (à droite) le 7 juillet 2010, à l'occasion de la conférence de presse de présentation du projet urbain de l'île Seguin
© Thomas Bahi – Ville de Boulogne-Billancourt

Pierre-Christophe Baguet : Le nouveau projet consiste à créer un transport en site propre qui assurerait la liaison depuis le T2 Meudon sur Seine vers la ligne 9 à Boulogne-Billancourt en passant bien sûr par l'île Seguin et le Trapèze. On s'oriente aujourd'hui plutôt vers un BHNS [bus à haut niveau de service] que vers un tram classique sur rails que le STIF [Syndicat des Transports d'Île-de-France] avait refusé en 2007. L'urbanisation de 840 000 m² avec un potentiel de 15 000 à 18 000 nouveaux habitants et la création de 25 000 emplois justifient la création de lignes de transports en commun spécifiques.

Ametis-Infos :

La différence de couleur politique entre la Région d'un côté, la Ville et la Communauté d'Agglomération de l'autre n'engendre-t-elle pas des difficultés ?

Pierre-Christophe Baguet : Non, mais la donne a changé. Auparavant la ville de Boulogne-Billancourt était très isolée. Aujourd'hui GPSO repose sur une vraie cohérence territoriale et pèse un tout autre poids au sein du futur Grand-Paris avec ses sept communes et ses 300 000 habitants, sans compter ses six parlementaires, ses neuf conseillers généraux et ses quatre conseillers régionaux. Depuis deux ans, mon travail a

consisté à sortir Boulogne-Billancourt de son isolement. Car même si, nous sommes la première commune d'Île-de-France après Paris, dans le contexte actuel, il est impératif de se regrouper pour mieux affronter l'avenir.

Ametis-Infos :

Regrettez-vous que l'American University of Paris ait renoncé à venir s'installer sur l'île Seguin ?

Pierre-Christophe Baguet : Oui, parce qu'il aurait été sympathique d'accueillir cet établissement d'enseignement supérieur à caractère international, même s'il s'agit d'un organisme totalement privé au nom un peu pompeux. Non, si je songe que le choix des dirigeants de l'AUP reposait essentiellement sur des considérations d'ordre financier, liées aux conditions exceptionnelles qui leur avaient été faites pour emporter leur décision dans le contexte du traumatisme causé par l'annonce du retrait de François Pinault.

Je ne cours pas après les investisseurs qui viennent uniquement pour faire un tour de piste et repartir après avoir spéculé. Quand je rencontre des investisseurs privés intéressés par ce territoire d'exception, je leur rappelle que les rez-de-chaussée de tous les bâtiments devront être accessibles au public. Quel que soit leur point d'entrée sur

l'île, les futurs visiteurs devront percevoir l'unité du site et ressentir un sentiment de bien-être et de proximité.

Ametis-Infos :

Revenons au projet proprement dit. Comment sera traitée la partie centrale de l'île Seguin ?

Pierre-Christophe Baguet : Le trait de génie de Jean Nouvel a été, pour relier les deux pôles amont et aval, tous deux très denses en termes d'équipements et de structures, d'imaginer un double lien. Un axe très animé au Nord, face au Trapèze, constitué par une rue commerçante et un espace plus apaisé au Sud avec un jardin équipé d'un toit découvrable. C'est cet ensemble qui va donner du sens à l'île Seguin, tout en respectant son histoire. Le jardin d'une surface de 4,5 ha se situera à l'emplacement des presses de l'usine et il est prévu de remettre en place des ponts roulants pour faire fonctionner la verrière mobile. C'est une façon de rétablir un lien avec le passé industriel de l'île. Déjà, les 2,5 ha de la première partie du jardin inaugurée en juin dernier sont de plus en plus fréquentés. Comme c'était mon souhait, le public s'approprie l'île Seguin.

Et c'est par la rue commerçante que l'on aura accès au multiplexe cinémas d'une capacité de 3 200 à 3 500 places réparties entre 16 à 18 salles, à l'hôtel de catégorie internationale et à des sièges sociaux d'entreprises. L'île doit vivre. Elle ne doit pas être une île morte, ni le soir, ni le week-end, d'où la nécessité d'y organiser en permanence des animations en lien avec le monde de la culture, chacun des deux pôles devant répondre à l'autre.

Ametis-Infos :

Quel regard portez-vous sur le principe du déplacement du pavillon d'information de la SAEM et de sa métamorphose en un lieu dédié au passé et au futur de l'île Seguin ?

Pierre-Christophe Baguet : Le projet qui m'a été présenté me plaît beaucoup. Le concept même, fondé sur les containers maritimes me semble en totale adéquation avec l'économie du fleuve. L'image de la "4L" telle qu'elle apparaît sur les esquisses des architectes me pousse à demander que Renault et la Ville organisent en 2011 un événement exceptionnel à l'occasion du départ du "4L Trophy", cette course à vocation humanitaire entre Paris et Marrakech dans laquelle s'engagent de nombreux étudiants des écoles d'ingénieurs et de commerce.

Et une participation significative de Renault à ce projet de transfert et d'adaptation du pavillon d'information me semble indispensable. L'entreprise en tirera sûrement un bénéfice en termes d'image, comme notre ville.

Propos recueillis par Michel Auroy.

« La Société d'Histoire du Groupe Renault : »

Bilan et perspectives

Au moment où Yves Dubreil vient d'être coopté à la tête de la SHGR, et alors que la direction générale de Renault a engagé depuis plusieurs mois une réflexion sur l'avenir de son patrimoine interne historique, c'est tout naturellement qu'Ametis-Infos a pris l'initiative de donner la parole à l'ancien président et à son successeur afin de recueillir leur avis sur la tâche accomplie en quarante et un ans d'existence et les orientations envisagées pour les années à venir.



Gilbert Hatry prononçant un discours en 1988, à l'occasion des 90 ans de Renault. © Renault Communication DR

C'est au sein du CAMTEUR (Club des Agents de Maîtrise, Techniciens et Employés des Usines Renault) -entité qui fusionnera en 1978 avec le Cercle des ingénieurs et cadres pour former l'Amicale du Groupe Renault (AGR)- que la Section d'Histoire des Usines Renault voit le jour en 1970.

L'initiative en revient à Gilbert Hatry, alors cadre à la direction centrale du Personnel et des Relations Sociales, passionné d'histoire, travailleur acharné et doté d'une opiniâtreté légendaire. Il commence par publier un bulletin semestriel, "De Renault Frères à Renault Régie Nationale", qui remporte très vite un vif succès et joue un rôle fédérateur en attirant de nouveaux adhérents. Il entreprend ensuite de publier, en collaboration avec Claude Le Maître, les "Dossiers chronologiques Renault", une somme décrivant avec minutie, année après année, les différents modèles produits par la marque depuis son origine jusqu'en 1944. Et, ayant sauvé de la destruction les archives personnelles de Louis Renault, il se lance dans un travail de recherche qui débouchera en 1982 sur une thèse de doctorat publiée sous le titre : "Louis Renault, patron absolu". Un livre qui continue à faire référence et qui, en portant un regard neuf sur le destin du fondateur de l'entreprise, a fortement contribué à forger la réputation de la Section d'Histoire. En 1980, Gilbert Hatry est élu président du CAR (Club des Amateurs d'anciennes

Renault), association fondée dès 1967 sous l'égide du service des Relations Publiques, une fonction qu'il occupera jusqu'en 1985. Enfin en 1981, il atteint le point culminant de sa carrière. Rattaché à la direction de l'Image et des Relations Publiques, Gilbert Hatry devient le premier chef du service du Patrimoine, un poste taillé à sa mesure qu'il occupe jusqu'à son départ à la retraite en 1983. Cette

conjonction entre les deux approches, corporate et associative, de l'histoire de Renault réunies entre les mains d'un seul homme est une circonstance exceptionnelle qui ne s'est plus reproduite mais qui, Gilbert Hatry ayant cependant conservé la présidence de la SHGR jusqu'à sa mort en 1992, a laissé des traces durables en terme d'organisation et de définition par l'entreprise de sa politique patrimoniale.

En 1988, tout en demeurant fortement associée à l'AGR, la Section d'Histoire se constitue en association autonome et change d'appellation pour devenir l'actuelle SHGR. Sa publication qui prend pour titre "Renault Histoire" est publiée avec le soutien financier du service Histoire & Collection de la direction de la Communication. Autre changement : conçue, montée et exploitée par des bénévoles de l'association, l'expo-musée située au rez-de-chaussée de l'ancien hôtel particulier du 27 rue des Abondances ouvre ses portes au public en 1989.

Et ce sont également les bénévoles qui depuis l'origine assument les tâches liées aux principales activités de la SHGR : promotion des recherches sur l'histoire de l'entreprise, accueil des chercheurs, conservation de ses fonds d'archives et audiovisuel, organisation de colloques et de conférences. En 2010, une campagne de recrutement a permis d'attirer de nouveaux adhérents et, symbole de cette volonté de renouveau : le rythme de parution de "Renault Histoire", annuel

depuis 1989, est redevenu semestriel. Le trésor enfoui de l'avenue Foch : quelques tonnes d'archives et environ 300 kg de bronze. Un événement fondateur résume à lui tout seul l'esprit qui anime la SHGR : la récupération des archives de Louis Renault entassées dans les sous-sols de l'avenue Foch. Au printemps 1978, averti par sa secrétaire que Christiane Renault souhaitait vider la cave de l'hôtel particulier du 90 avenue Foch et celle de l'immeuble mitoyen avant de les mettre en vente, Gilbert Hatry a réussi cet extraordinaire déménagement avec l'aide du service manutention de Billancourt et des collaborateurs de l'agence d'architecture où travaillait Claude Le Maître.

Une affaire rondement menée qui a permis, par le plus grand des hasards, de découvrir au fond d'un local poussiéreux le buste de Marcel Renault que l'on croyait disparu au cours des bombardements de 1942. Restaurée, cette sculpture est actuellement exposée dans la partie du jardin de l'AGR située du côté du quai du 4 septembre.

Cette opération commando, sans laquelle Gilbert Hatry n'aurait pas pu écrire son "Louis Renault, patron absolu", démontre que le développement de la Section d'Histoire, puis de la SHGR, a su s'appuyer largement sur le dévouement et la solidarité des bénévoles de l'association et des collaborateurs de l'entreprise. Une situation floue dont se sont félicités les PDG successifs, satisfaits de voir que, pour une large part, la mémoire était préservée et mise en valeur à si bon compte.

Mais, aujourd'hui, Renault ne se résume plus à Billancourt -l'usine n'est plus qu'un souvenir- et la SHGR va devoir s'adapter à la nouvelle donne. L'entreprise devenue mondiale est en train de prendre conscience que l'histoire et le patrimoine sont des biens précieux pour renforcer le sentiment d'appartenance en interne et l'image de marque auprès du grand public, en France comme à l'étranger.

Pour en savoir plus et pour adhérer :
<http://www.histoirerenault.net>

Rédaction et interviews : Pierre Zigmant

« Claude Le Maître : »

Il m'apparaissait essentiel que l'histoire de Renault puisse être connue du plus grand nombre.

Après dix-sept années passées à la tête de la SHGR, Claude Le Maître a décidé de passer le flambeau. L'occasion pour lui de s'éloigner de l'agitation parisienne et de profiter enfin des multiples attraits de cette Bretagne dont sa famille comme son épouse sont originaires.



Septembre 1998 : Claude Le Maître à côté de sa 4CV découverte à l'occasion de l'opération « portes ouvertes » à Lardy organisée dans le cadre des 100 ans de Renault.
© Collection particulière Claude Le Maître

Ametis Infos :

Adhérent extérieur à l'entreprise, comment avez-vous accédé à la présidence de la SHGR ?

Claude Le Maître : C'est la conséquence d'un concours de circonstance tout à fait fortuit. Je travaillais depuis 1964 dans un cabinet d'architectes dont Renault était un des principaux clients. Chargé des études pour les succursales, j'étais en relation constante avec Jean Delcourt, le géomètre expert du service immobilier. Celui-ci avait adhéré à la section d'histoire des usines Renault créée en 1970 par Gilbert Hatry au sein du CAMTEUR. Quand en 1973, dans le cadre de la publication de son bulletin, Gilbert Hatry a eu besoin de reproduire des parcours des courses dans lesquelles les frères Renault s'étaient engagés au début du siècle, ainsi que des plans des bombardements de l'usine de Billancourt en 1942 et 1943, Delcourt lui a parlé de moi comme l'homme qui ferait l'affaire. Sollicité, j'ai accepté de fournir les documents destinés à illustrer ces articles.

Très satisfait de mon travail, Gilbert Hatry a souhaité me rencontrer. Nous avons immédiatement sympathisé et nous sommes restés amis jusqu'à sa disparition en 1992. En 1975, il m'a proposé d'être, avec lui, co-auteur des Dossiers chronologiques Renault. Je fus alors nommé secrétaire de la section d'histoire et je le suis resté jusqu'en 1993, date à laquelle j'ai succédé à Louis Buty comme président, fonction que j'ai assurée jusqu'à cette année.

Ametis Infos :

1993 - 2010 : quel bilan tirez-vous de ces dix-sept années à la tête de la SHGR ?

Claude Le Maître : Un bilan mitigé. J'ai apprécié la qualité des relations humaines existant dans le groupe que nous formions, tout comme la prise de conscience culturelle et la volonté de transmettre qui découlaient de notre activité. Mais je déplore avec tristesse la disparition de bon nombre de nos compagnons qui nous ont quittés en même temps que s'effaçait l'influence de Billancourt dans l'entreprise. Au fil des années, la disparition simultanée de l'établissement

industriel et celle des gens m'a beaucoup attristé. J'ai eu l'impression de perdre à la fois un peu de la substance et une partie des valeurs qui fondaient notre association. Nous y vivions des relations humaines absolument fabuleuses qui étaient le reflet de celles qui existaient au quotidien dans l'entreprise et qui demeurent pour moi parmi les moments les plus extraordinaires que j'ai pu vivre.

Ametis Infos :

Diriez-vous que le déclin relatif de la SHGR est lié à la fermeture de Billancourt ?

Claude Le Maître : Oui, car quand les gens, qui vivaient Billancourt de l'intérieur et qui en même temps - à travers la Section puis la Société d'Histoire - participaient à un phénomène culturel associatif, ont perçu la disparition du site industriel, tout a commencé à se déliter. Nous avons eu l'impression qu'un certain nombre de nos valeurs s'en allaient avec les bennes qui débarrassaient les bâtiments. A cette époque, la majeure partie des bénévoles actifs au sein de la SHGR étaient issus du monde industriel.

Et avant même la fermeture effective de l'usine, il y avait eu, depuis 1982, la succession des départs en préretraite dans le cadre des plans FNE. Gilbert Hatry a subi ces événements de plein fouet. Il en a été très affecté. Et, même s'il ne faut pas y voir la cause principale de son décès, force est de constater qu'il est mort le 17 avril 1992, soit trois semaines après que la dernière voiture soit sortie de la chaîne.

Ametis Infos :

Quelle est l'orientation que vous avez donnée qui a le plus marqué la SHGR ?

Claude Le Maître : Je suis convaincu que l'impulsion essentielle que j'ai pu donner est l'ouverture aux chercheurs de toute nature : universitaires, journalistes, écrivains ou cinéastes. Et, sans pour autant nous substituer à la direction de la Communication, nous étions fiers de porter une partie de l'histoire de l'entreprise. Nous possédions notre propre légitimité pour relater ce qu'avait été son passé. Et sur ce plan, je crois que nous avons réussi. En témoignent tous les ouvrages - mémoires de maîtrise, thèses de doctorat, livres, ou

documentaires- qui ont été publiés par ceux et celles qui sont venus nous solliciter. Et c'est ainsi que l'histoire de Renault a pu être transmise auprès d'un public de plus en plus large, au-delà de celui traditionnellement constitué par les membres du personnel.

Auparavant, Gilbert Hatry étant par nature assez réservé vis-à-vis des universitaires et des journalistes, la SHGR était assez peu ouverte vers l'extérieur. J'ai voulu réparer ce que, pour ma part, je considérais comme une erreur. Il m'apparaissait essentiel d'élargir le champ de nos relations afin que, quelles que soient les opinions des uns ou des autres, l'histoire de Renault soit largement explorée et qu'elle puisse être connue du plus grand nombre.

Durant mes mandats successifs, en dehors des travaux universitaires au sens strict du terme, j'ai ainsi eu la satisfaction de voir paraître environ soixante-dix ouvrages : depuis la série des Renault "de mon père", jusqu'aux livres savants consacrés à l'histoire industrielle et sociale de Billancourt, ou à des biographies de Louis Renault, en passant par les monographies plus spécialisées traitant de la saga sportive de la marque, de sa tradition haut de gamme, comme de ses productions ferroviaires et aéronautiques.

Ametis Infos :

Renault a parfois beaucoup de mal à assumer la totalité de son histoire, comment envisagez-vous l'avenir de son patrimoine ?

Claude Le Maître : Je souhaite tout d'abord qu'à terme les choses s'apaisent autour de l'actuelle partition entre la SHGR et le service Histoire & Collection de la direction de la Communication. J'espère qu'on pourra construire un avenir patrimonial de la marque à travers une dynamique commune basée sur l'extraordinaire richesse des actifs historiques, culturels et matériels dont nous disposons. Ceux-ci se situent à un niveau équivalent, voire supérieur, à tout ce qui existe ailleurs -et que je connais-, même en Allemagne... Et si, sur cette base, des organisations efficaces se mettent en place pour rassembler toutes ces richesses sous une même bannière, nous saurons bien mieux communiquer sur les aspects positifs de l'histoire de Renault. Ce qui importe, c'est que toutes les parties en présence se mettent d'accord.

Et, en ce qui concerne la SHGR qui est vieillissante, elle ne continuera à peser de tout son poids que si elle parvient à recruter des jeunes dans l'entreprise mais aussi à l'extérieur, parmi, par exemple, les collectionneurs de véhicules Renault anciens. Souvenir récent : nous avons vécu en septembre dernier à Montlhéry une rencontre appelée "Losange passion". Il y avait une ambiance de folie !

« Yves Dubreil : »

Présider la SHGR ne me paraît intéressant que si l'entreprise considère que son patrimoine historique est un actif fécond.

Quarante ans et trois mois, c'est la durée exacte de la carrière d'Yves Dubreil chez Renault. De la direction du Produit à celle de la Prospective et de l'Innovation, en passant par l'unité Sièges et les directions de projets véhicules, une fonction à laquelle il va donner ses lettres de noblesse. Le succès du projet "X06", nom de code de la 1ère Twingo, va mettre "l'homme à la pipe et aux bretelles", tel qu'il se caricature si bien lui-même, sur le devant de la scène. Retraité de fraîche date, il vient de prendre les rênes de la SHGR.



© SHGR / Yves Dubreil

Ametis Infos :

Après plus de quarante ans passés chez Renault, comment avez-vous été coopté à la tête de la SHGR ?

Yves Dubreil : Il y a très très longtemps, j'avais commencé à entretenir des relations avec l'histoire de l'entreprise via Jean Robert, quand, chef du service Patrimoine, il officiait au bâtiment G7 où nous avons fêté plusieurs événements parmi les véhicules de la collection. Mais, au fil des ans, mes liens ne sont guère allés au-delà.

Et beaucoup plus tard, Bernard Cheyrézy et Christian Martin m'ont sollicité pour que j'accepte de faire paraître dans le bulletin "Renault Histoire" un certain nombre de mes dessins qu'ils considéraient comme représentatifs de l'histoire récente de Renault. La phase de sélection a été plus longue que prévu et la publication retardée à la suite du décès accidentel de Christian Martin. Ma retraite approchait et, alors que j'y avais moi-même songé, j'ai vite compris qu'il avait été décidé dans les hautes sphères que ces dessins paraîtraient dans un livre destiné à être distribué lors de mon pot de départ.

A cette occasion, Bernard Cheyrézy m'a indiqué qu'il serait de bon ton que j'adhère à la SHGR.

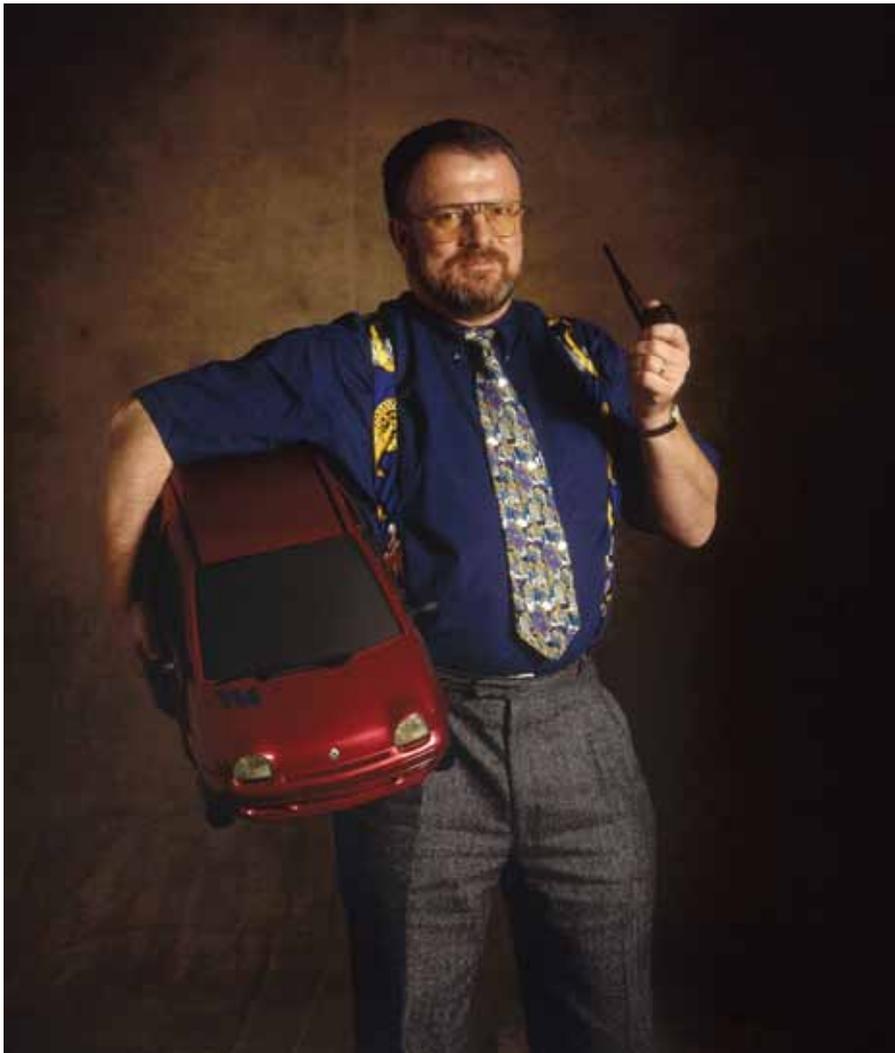
J'y ai retrouvé un groupe de gens que je connaissais bien, parmi lesquels Jean-Pierre Reynier, Jean-François De Andria et Jean-Paul Mériaux, qui, prenant acte du souhait de Claude Le Maître de mettre fin à son mandat présidentiel, ont exercé sur moi une amicale pression pour que j'accepte de prendre sa suite. J'ai posé une condition : rencontrer quelques-uns des membres de la direction générale de Renault, au premier rang desquels figurait Patrick Pélat, pour leur demander quelle était leur position vis-à-vis du patrimoine historique. Je ne souhaitais pas entrer dans un système dans lequel le directeur général ou le directeur du marketing auraient été susceptibles de déclarer que, pour eux, ce sujet n'avait aucune importance.

Car, présider la SHGR ne me paraît intéressant que si l'entreprise considère que son patrimoine historique est un actif fécond. Au cours de ces conversations, j'ai eu la certitude qu'à ce niveau, il y avait manifestement un certain intérêt pour le passé. Et c'est sur cette base que j'ai confirmé ma candidature au poste auquel je viens d'être élu.

Ametis Infos :

Dans l'immédiat, quels sont vos principaux objectifs ?

Yves Dubreil : Nous avons actuellement besoin de définir l'avenir de la SHGR en cohérence avec la stratégie de l'entreprise. Je ne conçois pas une SHGR qui serait totalement indépendante. Comme dans toute société savante de cette nature -même si



“Tel qu’en lui-même enfin...” : Yves Dubreil, Directeur de Projet X06.
© Renault Communication / Photo Yann Arthus-Bertrand

la SHGR n’est pas une “ société savante ” au sens strict du terme-, la diversité des opinions doit être respectée, tout en conservant un tronc commun de valeurs partagées par tous. Il faut également entreprendre une réorganisation de la SHGR dans le cadre global du patrimoine historique, dans un contexte où elle coexiste avec le service Histoire & Collection de Renault et aussi avec AMETIS et les CAR. Pour ne prendre qu’un seul exemple, celui des archives historiques, serait-il stupide de réunir celles qui sont détenues par la SHGR et celles d’Histoire & Collection ?

Ametis Infos :

Renault a parfois beaucoup de mal à assumer la totalité de son histoire, comment envisagez-vous la conservation et la valorisation de son patrimoine ?

Yves Dubreil : Il ya des gens qui ont envie que la SHGR s’érige en tribunal de l’histoire. En agissant ainsi, on va droit dans le mur ! Examinons les faits : pendant la seconde guerre mondiale, Renault et Citroën ont livré à l’armée allemande un nombre équivalent de camions, à la centaine d’unités près ; et il y a aussi “ l’affaire des chars ” de juillet 1940. La réalité, c’est que, fondamentalement, Louis Renault a été un patron plutôt autoritaire et autocrate. Il avait viré tout le monde à l’occasion de la grève de 1938. Les syndicats n’avaient pas bien digéré ce lock-out. A cela s’ajoutent les photos de ses poignées de mains avec Adolf Hitler lors des salons de Berlin d’avant-guerre. A la Libération, quand il a fallu prendre des sanctions, il était la victime toute désignée.

C’était écrit dans la logique des événements et une des conséquences du rapport de force entre de Gaulle et le Parti Communiste.

Car, si chacun est libre d’avoir sa propre opinion sur le personnage Louis Renault -“ salaud ” pour les uns ou “ génie ” pour les autres-, il n’en demeure pas moins que c’est bien lui qui a construit l’entreprise et qui, bizarrement, l’a marquée d’une manière assez forte.

Ce qui m’intéresse le plus dans l’histoire, c’est son lien avec le futur. Et quand on examine l’évolution de l’industrie automobile mondiale depuis les années 1890, comme l’a fait Jean-Marie Réveillé qui travaille au centre d’analyse de la concurrence du Technocentre, ce qui caractérise Renault, c’est que l’innovation est présente -avec néanmoins quelques éclipses- tout au long de son histoire.

Par ailleurs, il n’y a pas une entreprise qui a autant changé de système de gouvernance : pour commencer, un patron autocrate, puis Pierre Lefaucheux, entrepreneur social et étatique représentant d’une planification intelligente auquel succède Pierre Dreyfus avec sa vision toute personnelle de l’entreprise nationale qui ne doit pas faire de bénéfice, et pour finir l’entreprise privatisée qui va faire de son alliance avec un partenaire lointain un modèle exemplaire de management. Et malgré tous ces avatars, on constate une continuité.

Cette culture de l’innovation qui caractérise Renault semble bien s’être transmise de génération en génération. C’est un sujet passionnant qui mériterait d’être étudié attentivement, de même qu’il me semble qu’il y aurait aussi une thèse à écrire sur l’importance de l’histoire quand le futur devient incertain. Le lien entre la culture d’hier et les besoins de demain se révèle de plus en plus important.

L’existence même de la SHGR va devenir de plus en plus nécessaire pour Renault.

Dans le cadre des alliances avec Nissan d’un côté et Daimler-Benz de l’autre, il est important de respecter les cultures et donc de les identifier. Et dans une période risquée comme celle que nous vivons, alors que s’établissent des liens avec d’autres entreprises, cette connaissance de nos gènes est fondamentale. Comme disait Karl Marx : “ Celui qui ne connaît pas l’histoire est condamné à la revivre. ”.



AMETIS Infos est une publication de l’Association de la Maîtrise, de l’Encadrement et des Techniciens de l’île Seguin.
Bureau : M. Auroy, J.-C. Buanic, M.-Cl. Guillet, G. Monteil, F. Peigney, E. Sidorkiewicz, D. Théry, J.-M. Thirard
Adresse postale : AMETIS-FARGR – 27 rue des Abondances – 92100 Boulogne-Billancourt
Site internet : <http://www.ametis-renault.com>
Directeur de la publication : Michel Auroy
Rédacteur en chef : Pierre Zigmant