



AMETIS INFOS

Bulletin numéro 20
Juin 2012

*“ 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
Le pavillon sur l’île Seguin : la fabrique de l’histoire	p 2
Dernières visites avant démolition	p 5

ÉDITO

« Ensemble, c’est tout! »

Le Pavillon sur l’île Seguin va ouvrir ses portes au public... Fin de la première étape.

Mais qu’elle fut longue cette étape. Une espèce de concentré de ce que le Tour de France nous offre chaque année en spectacle : du plat -souvent-, de la monotonie -rarement-, des pentes arides -régulièrement-, du contre la montre -fréquemment- ; mais arrêtons là l’énumération car, bien sûr, le seul objectif est de passer la ligne d’arrivée ! Et celle-ci est désormais en vue.

Ametis et Atris, très vite rejointes par la Société d’Histoire ont été à l’origine du projet, demandeurs insistants du rappel de la présence de Renault pendant un peu plus d’un siècle sur ces terrains en cours d’urbanisation, et sur l’île Seguin en particulier.

Mais suggérer ne suffit pas, il faut une réponse concrète à la sollicitation.

Un projet qui s’installe, du “ palpable ” sur lequel tout le monde se met au travail.

André Moine, directeur général de la SAEM, lance l’idée de profiter de l’occasion offerte par la construction d’un nouveau pavillon d’information pour y présenter à la fois une synthèse de l’histoire du site depuis 1750 et la promotion du développement urbain futur jusqu’en 2050.

Animé par Anne-Sophie Bolloré, directrice de la communication de la SAEM, assistée par Sihem Meghalsi, le projet prend corps. Le professionnalisme et la diplomatie de Nadine Salabert, directrice-fondatrice d’Altermuseo, font plus que catalyser les forces vives, parfois brouillonnes, des associations. Renault accepte d’entrer dans le jeu en finançant une partie du projet et en apportant son image d’avenir.

Toutes les composantes du succès sont

donc réunies, y compris l’indispensable soutien du député maire, Pierre-Christophe Baguet, pour que tout ceci aboutisse.

Nous avons beaucoup proposé, nous avons su modérer nos passions, nous avons pu écarter nos oppositions sur quelques thèmes délicats qui, d’ailleurs, n’intéressent pas forcément le grand public auquel notre présentation est destinée.

Raccourci explicite de ce déploiement d’énergie qui nous a réunis depuis près de cinq ans, ce titre d’un des romans d’Anna Gavalda nous servira aussi de conclusion : “ Ensemble, c’est tout! ”.

Mais souvenons-nous qu’il ne s’agit que d’une étape...

Merci à tous.

Le Président
Michel Auroy

« Le pavillon sur l'île Seguin : la fabrique de l'histoire »»

Quand l'usine remplissait tout l'espace disponible, l'île Seguin était très souvent comparée à un paquebot ancré au milieu de la Seine. Mais celle-ci n'est-elle pas en passe de se métamorphoser en porte-conteneurs ? Ces boîtes métalliques normalisées, emblématiques de la mondialisation de l'économie⁽¹⁾, abritent depuis septembre dernier les réserves et la cuisine du restaurant "Les Grandes Tables" implanté face au Pont Renault. Elles sont encore une fois détournées de leur usage habituel pour héberger le nouveau pavillon d'information de la SAEM qui sert désormais d'écrin à une fresque historique retraçant l'évolution du site du XII^e au XXI^e siècle. Une architecture audacieuse destinée à attirer le grand public vers la mise en scène des métamorphoses de ce lieu d'autant plus mythique que, jusqu'à l'année dernière, il était resté inaccessible aux Boulonnais et aux habitants des communes riveraines. Tout aussi audacieuse a été la démarche de la SAEM qui a su réunir les associations et l'entreprise autour du projet de conservation de la mémoire de Renault à l'emplacement de son usine-mère, et faire appel à des prestataires aux compétences indiscutables pour concevoir, réaliser et réussir aussi bien le contenant que le contenu. L'ouverture est prévue fin juin.

Le pavillon nomade

Dès sa création, à l'instar de toutes les grandes opérations d'aménagement urbain, la SAEM Val-de-Seine-Aménagement a considéré que communication et information figuraient parmi ses objectifs prioritaires. Comment ne pas montrer, ni expliquer au grand public comme aux professionnels le projet dans toute son ampleur, de sa genèse aux étapes successives de sa mise en œuvre ?

Après un point d'accueil provisoire situé dans une boutique au 202 boulevard Jean-Jaurès, un premier pavillon d'information est implanté en 2004 rue Yves-Kermen au niveau de l'îlot W15. Un espace ouvert au public où, depuis que notre association existe, des exemplaires d'AMETIS Infos sont mis à la disposition des visiteurs. La progression du chantier du Trapèze Ouest va contraindre en 2007 à le déplacer d'environ 200 mètres, sur C6 (à l'angle de la rue Yves-Kermen et de l'avenue Émile-Zola). Lieu de médiation, il permettait d'exposer des maquettes générales ou détaillées et de mettre à la disposition des visiteurs des brochures explicatives renouvelées au fur et à mesure de l'avancement des travaux. Il était surmonté d'un belvédère permettant de contempler l'ensemble de la zone. Mais dès l'automne 2010, cerné de près par des palissades de chantier, le pavillon est devenu quasiment invisible et, par conséquent, moins fréquenté. Dans la perspective du démarrage des travaux du Trapèze Est, la nécessité de libérer l'emprise est désormais inéluctable. Mais où le réimplanter ? Sur le Trapèze, avec la probabilité que sa visibilité comme sa

durée de vie soient limitées ? Ou bien vers le nouveau centre de gravité de l'opération : l'île Seguin ? Avec l'ouverture du jardin conçu par Michel Desvigne, celle-ci ne devient-elle pas un espace de loisir attractif ? Un défi que la SAEM et la ville souhaitent relever en mettant en œuvre une politique innovante d'implantation d'activités culturelles et d'équipements de loisir.

La question se pose d'autant plus qu'il est acquis que le pavillon de la rue Yves-Kermen ne supportera pas un nouveau transfert. Ne faut-il pas profiter de cette opportunité pour imaginer un nouveau concept architectural et éditorial intégrant une présentation du continuum entre le passé du site son histoire, son vécu et son avenir ?

Objectifs : créativité et innovation

Pour ce bâtiment d'une dimension relativement modeste (200 à 300 m²), la SAEM décide en juillet 2010 de consulter cinq cabinets d'architecture sur la base d'un cahier des charges en quatre points : 1) conserver l'esprit

du lieu, l'ancien avec les traces de l'activité industrielle et le nouveau avec le jardin de Michel Desvignes, 2) concevoir un ouvrage démontable susceptible d'être déplacé et remonté plusieurs fois au gré de l'avancement des chantiers, 3) créer un signal visible de loin susceptible d'inciter le public à venir sur l'île jusqu'à l'ultime étape de la réalisation du projet urbain, 4) consolider et valoriser l'image globale de l'opération : "Île Seguin-rives de Seine" en proposant un bâtiment exceptionnel par sa créativité, innovant, durable et attractif, dans la même veine que la structure en échafaudages du restaurant "Les Grandes Tables" situé à proximité.

Parmi les cinq jeunes agences choisies par la SAEM afin qu'elles aient une chance de faire leurs premières armes, c'est Manh Architectures associée à Christian Nancy qui remporte la compétition. Leur projet s'inscrit pleinement dans le cahier des charges et se démarque des autres propositions. C'est un bâtiment sur deux niveaux constitué de conteneurs maritimes qui



Axonométrie du pavillon montrant les conteneurs de l'étage positionnés en porte-à-faux et les cinq poutres transversales posées en toiture pour renforcer la structure (image CFAO : bureau d'études Loison). © Loison S.A.S. / Manh Architectures Nancy

renvoient au vocabulaire industriel. Et sa façade qui le transforme en boîte à lumière afin d'y projeter, dès le soir tombé, de grandes images le rend particulièrement attractif.

Il convient enfin de noter qu'à la suite de la décision de Renault de s'associer au projet, un des conteneurs du rez-de-chaussée a été remplacé par une vitrine conçue sur mesure afin d'accueillir l'exposition de modèles qui ont marqué l'histoire du site.

Comme les briques d'un Lego géant

En réponse aux contraintes du cahier des charges, les architectes ont opté pour plusieurs partis pris techniques originaux. Tout d'abord, pour répondre à la demande de démontage et de remontage, l'absence de pieux enfoncés dans les alluvions de la Seine jusqu'à une trentaine de mètres de profondeur qui est de règle pour toute construction dans le périmètre de la ZAC. Le poids relativement faible de la structure en conteneurs -environ 40t- permet en effet de la fixer sur des semelles de béton jouant le rôle de plaques de répartition, elles-mêmes posées sur la dalle préexistante du jardin. Lors des déménagements à venir, il suffira de couler de nouvelles semelles à l'emplacement choisi. Et, pour faciliter un peu plus ces déplacements, les circuits électriques et informatiques des conteneurs aboutissent dans des boîtiers de dérivation permettant de les brancher et de les débrancher en toute quiétude.

Mais l'option la plus risquée consistait à poser les 240 m² des conteneurs du niveau supérieur en porte-à-faux sur les 80 m² de ceux posés au sol, tout en ménageant au centre un patio



Lille le 14 mars 2012: montage "à blanc" de l'étage du pavillon. © Ametis / Photo Pierre.Z

faisant office de vaste puits de lumière. Ce choix d'alléger la silhouette du bâtiment, tout en conservant la transparence d'une rive à l'autre, est en contradiction avec la logique de stockage des conteneurs maritimes conçus, selon le terme technique couramment utilisé, pour être "gerbés" les uns sur les autres. À ceci s'ajoute le choix d'une structure autoportante considérée comme plus esthétique et plus audacieuse que celles faisant appel à un treillis externe, sans compter que les larges baies pratiquées dans les conteneurs pour qu'ils soient ouverts vers l'extérieur et qu'ils puissent communiquer les uns avec les autres portent atteinte à l'intégrité de la structure. De quoi donner la migraine au bureau de contrôle chargé de certifier le pavillon conforme aux normes très sévères qui régissent les ERP (Etablissements Recevant du Public)!

La rigidité de cet assemblage modulaire original et surprenant est assurée par différents types de renforts et de contreventements fixés sur les conteneurs, mais surtout par les cinq poutres arrimées sur la toiture qui, tels les haubans d'un pont suspendu,

maintiennent l'ensemble du bâtiment en tension. Elles seront masquées par une sur-toiture destinée à atténuer l'impact du rayonnement solaire, tout en favorisant une ventilation naturelle de l'espace d'exposition.

La fabrication et le montage sur site ont été confiés à la société Loison spécialisée dans la réalisation d'ouvrages métalliques sur mesure implantée à Armentières dans la banlieue lilloise; elle a, entre autres, remporté les appels d'offres pour le Louvre de Lens, l'hôtel Hilton Arc-de-Triomphe, ainsi que la rénovation de la gare Saint-Lazare. Les conteneurs ont été façonnés et aménagés en atelier, peints, isolés, habillés de leurs faux plafonds et équipés de leurs réseaux électriques et informatiques. Néanmoins, afin de s'assurer que l'ensemble était vraiment du "prêt à monter" et aussi pour commencer à rédiger l'indispensable notice de montage / démontage, un assemblage "à blanc" du niveau supérieur a été réalisé à Lille le 14 mars dernier en présence de représentants des associations invités par la SAEM. Deux semaines seulement avant que les conteneurs, conçus dès l'origine pour s'adapter au gabarit routier, soient acheminés par camions vers l'île Seguin.

"Raconte-moi une histoire..."

S'il est indispensable de réussir l'enveloppe, il est clair que le pavillon sera aussi jugé à l'aune de son contenu. Avant même la mise en chantier de l'exposition, Altermuseo, le prestataire choisi par la SAEM pour la muséographie (cf. AMETIS Infos N°14, décembre 2009), avait déjà travaillé sur les enjeux de l'histoire et de la mémoire de Renault à Boulogne-Billancourt et la manière de les mettre en valeur. A cet effet, Altermuseo avait signé une convention avec le LHEST (Laboratoire d'Histoire Economique, Sociale et des Techniques) de l'université d'Evry dirigé par les historiens Jean-Louis Loubet et Alain Michel.



Île Seguin le 28 mars 2012 : mise en place du 1^{er} conteneur de l'étage du pavillon. © Ametis / Photo Pierre.



Accès à la toiture depuis le patio du pavillon.
© Ametis / Photo Pierre Z.

Mais compte tenu du contexte, souvent passionnel, comment raconter cette histoire tout en restant intellectuellement honnête? Réponse: en s'arrimant à l'histoire de l'île, sans la réduire ni à la présence de l'usine, ni aux projets de la SAEM; en montrant que sur l'île Seguin, il y a un avant et un après Renault. En dehors de la conception de l'exposition elle-même, le plus gros travail a été la mise en œuvre de la méthode de concertation aboutissant à ce que, pas à pas, les parties prenantes - la Ville, la SAEM, Renault et les associations: ATRIS, AMETIS, SHGR - s'approprient ce récit et participent à sa rédaction. Cette démarche, fondée sur le principe de la maïeutique socratique, a été un succès à la fois parce que chacun s'est rendu compte qu'elle répondait à l'attente réelle du grand public, et aussi parce qu'elle permettait de préfigurer le lieu de mémoire et d'histoire définitif. La SAEM, comme les associations ont admis qu'en raison de la surface exigüe du pavillon, il n'était pas possible d'y montrer l'histoire du site dans sa totalité.

C'est sur cette base qu'Altermuseo a élaboré un scénario en trois épisodes: "l'île vague" du XII^e au XX^e siècle, "l'île usine" de 1898 aux années 2000 et "l'île Seguin-rives de Seine, une nouvelle vision de la ville" 2000 - 2020. Avec plusieurs niveaux de lecture: des rappels de la grande histoire, des chapitres détaillés période par période, des zooms sur des aspects emblématiques de l'histoire du site, des images fixes et animées, et des témoignages d'acteurs

impliqués aussi bien dans la fermeture de l'usine que dans le démarrage d'une nouvelle vie sur le territoire de la ZAC. L'utilisation de cette palette d'outils multimédia répond à un objectif, simple en apparence mais qui relève d'un équilibre subtil: passer le message aux visiteurs sans qu'ils se lassent un seul instant. Le script écrit, restait à le mettre en scène.

Une fresque sur étagères

Cette tâche a été confiée à IRB (Integral Ruedi Baur), entreprise spécialisée dans la scénographie et le design graphique qui avait déjà été retenue par la SAEM pour la réalisation de ses stands d'exposition et la signalétique du chantier. Et c'est l'architecture du bâtiment qui induit le choix de réaliser une fresque circulaire autour du noyau central, à l'opposé des ouvertures sur le panorama où l'œil du visiteur va naturellement se tourner pour découvrir les rives du fleuve et les immeubles en construction. Sachant que, la nuit venue, il sera possible de donner à voir une partie du contenu de la fresque grâce aux rétroprojections d'images sur les façades du niveau supérieur.

L'idée de la fresque circulaire a conduit à introduire, du sol au plafond, des courbes dans l'espace orthogonal des conteneurs, à l'image d'une immense bibliothèque, tout en conservant une présentation équivalente pour les trois séquences historiques. IRB a donc conçu un meuble avec des cases de tailles diverses où sont implantés des écrans, des tiroirs, des objets, des photos et des textes sur la base d'une

trame adaptable, mais néanmoins très précise, correspondant au vocabulaire muséographique diversifié qui caractérise la fresque. Au final, malgré les difficultés inhérentes à tout projet ambitieux réunissant autant d'acteurs exigeants, les visiteurs -avertis ou non- découvrent une exposition de grande qualité dans laquelle ils peuvent, comme les lecteurs d'un magazine, naviguer des titres aux encadrés, en passant par les en-têtes, les articles et les illustrations. Les conteneurs sont désormais solidement arrimés sur le pont. Ils contiennent les fondamentaux de l'histoire et de la mémoire du site.

Et que vogue le navire! Sa mission: ancrer le futur dans le passé. Mais la navigation est longue jusqu'au port où un mouillage l'attend. "L'avenir vient de loin..."

Rédaction: Pierre Zigmant

⁽¹⁾ pour en savoir plus on pourra consulter le gros livre de Marc Levinson (journaliste à *The Economist*): *The Box. Comment le conteneur a changé le monde*, Max Milo, 2011, 478 p., 25€ ou un des articles résumant cet ouvrage disponibles sur la toile: <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2011/11/13/04016-20111113ARTFIG00214-leconteneur-a-revolutionne-l-economie-mondiale.php> ou http://www.alternatives-internationales.fr/the-box-comment-le-conteneur-a-change-le-monde_fr_art_1140_58332.html



Vue générale du chantier du Pavillon sur l'île Seguin en mai 2012

« Dernière visite avant démolition »

Vendredi 27 mars 1992: la dernière voiture tombe de chaîne (la photo immortalisant cet événement figure dans la fresque historique du nouveau pavillon d'information de la SAEM Val-de-Seine-Aménagement implanté sur l'île Seguin). Lundi 29 mars 2004: les monstrueuses pinces hydrauliques des engins de démolition font tomber les premiers pans de mur de l'usine désertée depuis douze ans et deux jours. Désertée ?

Pas par tout le monde ! Les ouvriers, les techniciens et les ingénieurs sont partis. Mais leur ont succédé les entreprises chargées du démontage des installations dont le poids -10 000 tonnes- correspond à une fois et demie celui de la tour Eiffel, les désamianteurs qui ont eu fort à faire avec les chaudières de la centrale et les techniciens de la dépollution dont les installations discrètes ont diffusé dans le sous-sol les enzymes qui ont digéré la majeure partie des molécules d'hydrocarbures accumulées en soixante années d'activité industrielle ⁽¹⁾. Sans compter les hommes du GIGN qui, avec l'accord de Renault, trouvent là un terrain d'entraînement exceptionnel, ou les clandestins de tout poil, qui, fascinés par l'attrait de ce lieu interdit, y pénètrent par effraction, surtout les week-ends, pour, au mieux, y exercer des activités artistiques "underground", ou, au pire, s'y saouler, puis casser et jeter du haut des toits tous les objets qui leur tombent sous la main.

Mais en 1999, l'annonce de la démolition, suivie par la tribune de Jean Nouvel, "Renault assassine Billancourt", publiée dans Le Monde, relancent l'intérêt d'une partie de l'intelligentsia et du microcosme médiatico-politique pour le bâtiment abandonné que l'architecte-urbaniste qualifie de "Krak des ouvriers".

Les demandes de visites, de tournages, de prises de vue et de défilés de mode vont affluer de toutes parts. Il va revenir à Alain Grandjean de les gérer. Son titre de directeur du développement immobilier de Renault chargé des relations avec la Ville et les promoteurs potentiels, autant que sa formation d'architecte vont lui donner la légitimité nécessaire pour accomplir cette tâche, certes délicate, mais souvent émaillée de moments réjouissants. Avec le franc parler qui le caractérise, il a bien voulu confier à AMETIS Infos les petits secrets et les anecdotes de cet aspect méconnu de l'histoire de l'île.

Explorateurs en terre inconnue

L'article cité ci-dessus ⁽²⁾ provoque un grand émoi, aussi bien chez les décideurs politiques à tous les niveaux, local et national, que parmi les intellectuels qui considèrent que la démolition de ce symbole des luttes ouvrières serait un scandale. Immédiatement, les élus locaux expriment le souhait de découvrir enfin les mystères de l'usine silencieuse qui domine leur territoire. Le 6 janvier 2000, sont accueillis le maire de Boulogne-Billancourt, Jean-Pierre Fourcade, et ses adjoints. Et le 20 janvier, c'est au tour du maire de Meudon, Hervé Marseille. Par ailleurs, on assiste à l'émergence spontanée des projets architecturaux les plus divers, des propositions en provenance aussi bien d'architectes reconnus que d'étudiants en architecture, français, européens et même américains, comme ceux de l'université de Columbia de New-York. Avant d'imaginer une architecture à la mesure du lieu, ces architectes souhaitent aller sur le terrain. Ils seront parmi les premiers à bénéficier d'une visite guidée de l'île.

La direction de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Paris, que le

site intéresse, vient dès le 2 février ; puis le 22 du même mois, les groupes politiques -majorité et opposition- du conseil municipal de Boulogne au grand complet. Le samedi suivant, c'est à sa demande que Jack Lang, alors candidat à la candidature de la Mairie de Paris, pénètre dans l'île en toute discrétion, accompagné seulement d'Alain Grandjean et de Michel Auroy, secrétaire-général adjoint de Renault. Et, hasard du calendrier, Catherine Trautmann, ministre de la Culture en

exercice, emprunte le même parcours quelques semaines plus tard. Puis, premier épisode d'un long feuilleton, le 4 mars 2000, Jacques Babonneau, un proche collaborateur de François Pinault, explore les anciens ateliers. Il semble que son patron ait déjà une idée en tête...

Cette première phase d'exploration-découverte s'achève symboliquement le 9 février 2001. À la demande de Dorothee Pineau, adjointe au maire en charge de l'urbanisme et des



La nature reprend ses droits sur l'esplanade de l'île Seguin.
© Renault Communication / Photo Olivier Pascaud



Les extracteurs d'air de la peinture alignés au sommet de l'île Seguin. © Renault Communication / Photo Pierre Z.

grands projets, assistée de François Barré, ancien directeur du patrimoine et de l'architecture au Ministère de la Culture devenu conseiller de la Ville, une visite est organisée à l'intention d'architectes internationaux de renom. Jean Nouvel est de la partie. A Alain Grandjean qui le connaît et qui l'accueille, il confie: "C'est la première fois que je viens sur l'île". En cheminant vers la pointe aval, Alain Grandjean lui montre des trous dans le mur d'enceinte et lui dit: "Viens voir dans quel état est la muraille de la forteresse que tu veux conserver". Il découvre de simples briques creuses de 10 cm d'épaisseur enchâssées dans une structure métallique: un parapluie auquel la qualité de l'enduit extérieur donne l'illusion de façades continues et solides. L'architecte est surpris: "Je n'aurais jamais pu imaginer des murs aussi fragiles".

Suivez le guide!

Mois après mois, le fil rouge de la visite s'est affiné et a permis de ménager un savant suspense. Il convient de se remémorer l'ambiance qui saisissait les visiteurs néophytes, une fois franchi le pont Daydé. L'arrivée sur l'esplanade de l'île, dominée au fond par les bureaux en passerelle du département 74 et immédiatement à droite par le local d'une antenne du comité d'établissement, constituait le premier choc. D'autant plus que cet espace, où la nature avait en partie repris ses droits, apparaissait libre depuis l'amont jusqu'au mur séparant l'usine de la centrale, une perspective insolite pour tous ceux qui avaient connu l'usine en activité. C'est alors qu'on remettait un casque de chantier à chaque visiteur et qu'on répétait les consignes de sécurité. En route pour l'aventure!

On commençait généralement par se rapprocher en voiture de la pointe aval par la rue couverte N° 7, située côté Boulogne. Après avoir ouvert et entrebâillé l'immense porte métallique, on longeait le parc à charbon et on entrait au rez-de-chaussée où étaient alignés les squelettes rouillés des chaudières qui avaient été démantelées pour en évacuer l'amiante. Ensuite on montait dans la salle des générateurs -il y en avait trois encastrés au sol jusqu'à mi-hauteur-, une cathédrale de lumière, avec de nombreuses tuyauteries et des vannes de dimensions variées, dont les murs étaient en partie recouverts par des fresques réalisées par les opérateurs dans les années 80.

Elle était jonchée de disques de papier qui avaient servi autrefois à relever les paramètres de fonctionnement de l'installation. Cet espace était dominé par le poste de contrôle avec son pupitre de pilotage, semblable à la passerelle d'un navire, d'où on accédait à un couloir vitré semi-circulaire, donnant sur les peupliers de la pointe aval et le pont de Sèvres tout proche.

De retour sur l'esplanade, le périple prenait un tour plus sportif. Il fallait gravir à pied les sept étages du bâtiment 6, un bloc de béton de trente-cinq mètres de haut, noyau central de l'usine. Un premier arrêt était programmé au 3^e étage afin que les invités puissent reprendre leur souffle et visiter les vestiaires où subsistaient les vasques des lave-mains, les douches et les armoires de rangement où s'étaient échouées des traces d'une vie quotidienne oubliée: miroirs, peignes, chaussures, cartes postales et étiquettes nominatives. De là, on allait jusqu'à la coursive conduisant au restaurant IS 41 construit en encorbellement d'où on pouvait observer les objets balancés par les visiteurs

nocturnes et des week-ends sur les toits du rez-de-chaussée depuis les étages supérieurs. Et, clin d'œil d'un décorateur irrévérencieux, on apercevait un simulacre de poste de travail avec un bureau, un fauteuil, un lampadaire et un canapé disposés sur une partie plate, à l'abri des projectiles tombés du ciel...

66,50 mètres au-dessus du niveau de la mer

On poursuivait l'ascension jusqu'à l'atelier peinture du 6^e étage. Puis, en empruntant un escalier métallique, on débouchait sur la terrasse située à 37,50 m au-dessus du niveau de la Seine (soit 66,50 m d'altitude) d'où on découvrait une époustouflante vision à 360°: Paris avec la tour Eiffel en point de mire jusqu'aux tours de La Défense, en passant par le bois de Boulogne, le méandre de Saint-Cloud, la colline de Meudon et le Trapèze en cours de démolition. Paradoxalement, il était parfois difficile d'apprécier d'emblée ce point de vue extraordinaire, tant la sensation d'instabilité engendrée par le sol flexible -une tôle mince recouverte de bitume- était forte. Pour éviter tout accident, la consigne était de fractionner les groupes afin de répartir le poids sur l'ensemble de la surface! Cependant, certains visiteurs effrayés n'osaient pas aller plus loin.

En s'approchant du bord de la terrasse, côté Boulogne, on découvrait les cormorans impavides perchés sur la rambarde en contrebas. Puis en se retournant, on était confronté au double alignement des extracteurs d'air de la peinture dominé par le pont roulant utilisé lors des opérations de



"L'escrimeur", une des œuvres créées dans l'île Seguin par Jérôme Mesnager, "peintre de l'éphémère". © Renault Communication / Photo Pierre.Z



Alain Grandjean (à gauche) et François Pinault (à droite) dans la centrale de l'île Seguin le 26 octobre 2001.
© Photo Hubert Fanthomme

maintenance. Cet ensemble a été rapidement comparé par plusieurs visiteurs à "l'allée des Sphinx" de Louxor, un surnom plutôt flatteur. La visite s'achevait à l'extrémité de ce cheminement rectiligne situé au point culminant de l'usine, d'où on avait une vue sur la pointe aval de l'île et la centrale, avec le parc de Saint-Cloud en arrière-plan. Et c'est là qu'étaient exposées trois œuvres du grapheur Jérôme Mesnager: un escrimeur, deux baigneurs et un homme accroupi, bras levé. Ce peintre de l'éphémère, s'était servi des structures existantes pour y inscrire ses personnages inspirés des mannequins articulés utilisés pour l'apprentissage des arts plastiques. Une touche de poésie surprenant dans cet univers de métal. Après avoir pris de plein fouet cette succession de sensations fortes, il ne restait plus aux visiteurs qu'à redescendre jusqu'à l'esplanade. Pour certains groupes de privilégiés, il y avait même un bonus: une escapade en sous-sol sur la piste d'essais.

Avec la culture pour emblème

A partir de 2001, vient le temps des visites ciblées autour de projets culturels sérieux, même si la plupart d'entre eux ont d'emblée très peu de chances de voir le jour. C'est ainsi qu'en mars, Hugues Borgia, directeur général d'UGC, vient voir s'il est envisageable d'implanter un cinéma multiplexe sur le site. Six mois plus tard, ce sera le tour du réalisateur et producteur Luc Besson qui cherche des terrains pour sa future cité européenne du cinéma, qu'il installera finalement à Saint-Denis.

Entre-temps, le 18 juin, François Pinault pénètre pour la première fois dans l'enceinte de l'île. Mais, ayant

déjà décidé de l'endroit où il projette de construire le bâtiment destiné à abriter les œuvres acquises par sa fondation d'art contemporain, il se contente de visiter la centrale. Une fois l'accord signé avec Renault, il y revient le 26 octobre accompagné du comité de direction d'Artémis, la holding du groupe PPR, et d'un photographe de Paris-Match, Hubert Fanthomme. Ce jour-là, ayant invité Alain Grandjean à poser à son côté, il déclare ironiquement: "Je ne sais pas pour lequel de nous deux cette photo sera la plus compromettante!"

Un concours d'architecture est lancé, qui permet de sélectionner six finalistes qui tous ont pu visiter l'usine. Et c'est le Japonais Tadao Ando, prix Pritzker 1995, qui remporte la compétition. Passé maître dans l'art d'allier harmonieusement le béton, le métal et le verre, il est connu et apprécié

pour la réalisation de plusieurs musées au Japon et aux États-Unis. Il va naturellement revenir sur le terrain à de nombreuses reprises et il en profitera pour satisfaire son goût pour la cuisine française en déjeunant au restaurant "Le Brimbordon" à Meudon. En annonçant son projet culturel d'envergure internationale, François Pinault contribue au changement d'image de l'île Seguin. En l'absence de tout schéma d'urbanisme -l'ancien était abandonné et le nouveau encore en gestation-, la communication qui se focalise autour de sa fondation permet de faire émerger le concept d'une île lieu d'accueil de la culture qui deviendra officiellement en 2003 "l'île des deux cultures".

Images fixes et animées

Photographes et vidéastes ont constitué une catégorie spécifique de visiteurs. Ils furent très peu nombreux à investir l'île. La position de la direction générale était claire: opposer un refus systématique aux demandes afin d'éviter d'alimenter le moindre sentiment de nostalgie à l'égard du bâtiment vide destiné à disparaître. Mais naturellement comme toute règle, elle a souffert de notables exceptions. à commencer par l'autorisation exceptionnelle donnée à Hubert Fanthomme missionné par François Pinault. Il a été le seul à être autorisé à circuler librement dans l'île dès 2001 afin de constituer un corpus de photos destinées aux archives de la future fondation. En trois ans, il en prendra plus de 2000! Et, épisode cocasse, un dimanche, il s'est laissé enfermer à l'intérieur de l'usine. Il a dû appeler Alain Grandjean chez lui afin qu'il le fasse délivrer par le service de gardiennage!



Michel Auroy, Secrétaire Général adjoint de Renault, interviewé sur l'esplanade de l'île Seguin.
© Ametis / Photo Pierre.Z

Le 30 septembre 2002, Josef Koudelka, un des photographes les plus en vue de sa génération, membre de l'agence Magnum, est autorisé à visiter l'île, mais sans son appareil. Il en ressort enthousiaste et sera à l'origine d'un bouche à oreille qui va pousser ses confrères à exprimer leur désir de réaliser un travail personnel dans ce lieu devenu très graphique après le démontage des machines. Certains d'entre eux étaient épaulés par François Barré qui, outre ses fonctions de conseil de la Ville et de François Pinault, était aussi président des Rencontres photographiques d'Arles. En liaison avec la direction de la communication, huit photographes sont retenus, avec parmi eux des spécialistes de la photo d'architecture. Chacun a droit à deux séances de prise de vues dans le courant du premier trimestre 2003 en contrepartie d'une cession partielle de

droits à Renault pour dix de leurs images. Ironie du sort, ils ne seront finalement que sept⁽³⁾, Koudelka n'étant pas venu après le refus de Renault de lui accorder l'exclusivité exigée in extremis par son agent.

Dans le domaine de la vidéo, le réalisateur Mehdi Lallaoui, avec le soutien des universitaires qui accompagnaient sa démarche, est parvenu à capter un large pan de la mémoire des anciens de l'île Seguin, des directeurs aux ouvriers. Et plus d'un de ces retours sur l'esplanade après dix ans d'absence ont provoqué chez certains interviewés d'irrésistibles bouffées d'émotion. Les bobines de ces tournages réalisés tout au long du mois de juin 2002 sont conservés à la bibliothèque de documentation internationale contemporaine (BDIC) de l'université de Nanterre.

Et c'est un artiste peintre italien, Alessandro Papetti, qui fut l'un des derniers autorisés à prendre des photos des ateliers désertés avant de retranscrire ses émotions sur la toile.

Fin de partie

Alors que de nombreuses visites avaient été organisées pour des personnalités étrangères à l'entreprise, l'usine était restée quasiment interdite au personnel Renault. Il a fallu attendre 2003 pour qu'Alain Grandjean réussisse à ce que les principaux responsables des directions des affaires

immobilières et de la communication, les entités impliquées au quotidien dans la gestion du dossier, franchissent enfin les portes de l'usine. Le 1^{er} mars 2004, Louis Schweitzer et les membres du comité exécutif de l'entreprise effectuent la dernière visite, moins d'un mois avant le premier coup de pioche. Une visite quelque peu aseptisée. En effet, une consigne absurde a été donnée : nettoyer les lieux de fond en comble avant le passage du top management. Adieu souvenirs émouvants, adieu documents éparpillés et boulons oubliés !

Rédaction : Alain Grandjean assisté de Pierre Zigmant

⁽¹⁾ sur l'histoire de l'île : Jean-Louis Loubet, Alain Michel, Nicolas Hatzfeld Île Seguin, des Renault et des hommes, E.T.A.I., 2004, 45 € disponible sur <http://sites.google.com/site/histoiregrouperenault/librairie/ile-seguin-des-renault-et-des-hommes> et Anne-Sophie Coppin L'île Seguin demain, BeauxArts éditions, 2010, 20 € disponible sur www.fnac.com et www.amazon.fr

⁽²⁾ on peut consulter gratuitement le texte en extenso de cette tribune sur le site du magazine Le Moniteur à l'adresse suivante : <http://www.lemoniteur.fr/133-amenagement/article/point-de-vue/682311-boulogne-assassine-billancourt>

⁽³⁾ Jean-Christophe Ballot, Adeline Bommart, Stéphane Couturier, Pierre-Olivier Deschamp, Anne Garde, Olivier Pascaud, Antoine Stéphani.




Le 1^{er} coup de pioche symbolique dans l'île Seguin le 29 mars 2004. © Renault Communication / Photo Adeline Bommart

René Berland nous a quittés :

Nous avons appris avec tristesse son décès survenu le 25 mai à 85 ans. René était très attaché à Renault où il avait fait toute sa carrière. Chef du service Méthodes décentralisées de l'UCMB pendant de longues années, Roger Vacher lui avait également confié les méthodes mécaniques au moment de la fusion de l'UCMB et de l'UFMB au sein de l'UB, puis la gestion des investissements de cette entité. Il était très fidèle aux Arts et Métiers, l'école où il avait appris son métier d'ingénieur, qu'il évoquait souvent au fil des conversations. Nous garderons le souvenir d'un collègue fidèle en amitié, rigoureux dans le travail et passionné de technique.

Nous renouvelons à toute sa famille l'expression de nos très sincères condoléances



AMETIS Infos est une publication de l'Association de la Maîtrise, de l'Encadrement et des Techniciens de l'île Seguin.
 Bureau : M. Auroy, 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