

Frédéric Biamonti

# L'île Seguin, de Renault à Pinault revue de presse



T Documentaire français de Frédéric Blamonti (2002). Inédit.

L'île Seguin, mince croissant posé sur la Seine, juste après que celle-ci a quitté Paris, incarne soixante-dix ans d'histoire française. Louis Renault y installe une usine dans les années 20. Sa firme lui est confisquée et est nationalisée en 1945. Renault-Billancourt devient le symbole d'un capitalisme d'Etat français, cogéré avec assez de succès par la technocratie et la CGT. Les conquêtes sociales, comme la quatrième semaine de congés payés, se déroulent ici. Recouverte d'un bâtiment industriel qui ne gaspille pas le moindre espace et tombe à pic sur le fleuve, l'île aux allures de château fort aimante désormais toutes les contestations. C'est ici que les militants gauchistes distribuent leurs tracts, c'est à deux pas que Jean-Paul Sartre vient appeler à l'union des ouvriers et des intellectuels. Mais, en 2002, l'île est un château abandonné. Renault a déménagé pour des lieux plus commodes. Le terrain est à vendre pour 600 millions d'euros. Ce film raconte comment une épopée industrielle et sociale se transforme en une médiocre affaire immobilière. Elus, syndicalistes, anciens ouvriers, urbanistes et architectes défilent devant nous dans un ballet d'hypocrisies. On y voit des administrateurs patelins, des politiques faussement naïfs et des petits marquis qui essaient, à grands coups de rhétorique, d'excuser leurs virages idéologique<sup>1</sup> La réalité est simple un tiers de l'île est déjà vendu au milliardaire Pinault (Fnac, Printemps, Redoute et tutti), qui y exposera les oeuvres d'art auxquelles, cher homme, il tient tant. Et le reste, après quelque maquillage, deviendra ce sinistre mélange de logements faux chic et de bureaux vrai toc dont la banlieue ouest regorge. Voici deux ans, l'architecte Jean Nouvel (qui apparaît ici) dénonçait ce saccage. Il avait tout simplement raison. Et même si le documentaire n'est pas sans défauts, il vaut la peine d'être vu pour comprendre comment se fait (ou ne se fait pas) la ville d'aujourd'hui.

François Granon

Quand Billancourt tousse, la France s'enrhume », disait-on. Toute une époque, celle où le pouvoir des syndicats était absolu. L'histoire industrielle de l'île Seguin avait commencé bien plus tôt, en 1929, époque où Louis Renault avait importé des Etats-Unis ses méthodes de travail à la chaîne développées par Henry Ford, mais elle n'était devenue une forteresse ouvrière qu'après la guerre, lorsque l'entreprise avait été nationalisée. On avait alors rêvé d'un outil de production performant qui aurait été en même temps un laboratoire social, où l'Etat patron et les syndicats auraient travaillé main dans la main. Billancourt, de par son importance, de par sa situation, s'était rapidement changée en figure de proue, en icône de la lutte ouvrière, avant que Mai-68 ne la sacralise de façon définitive. Suite à la fermeture des usines de Billancourt en 1992, que faire de cette île symbole ? La mairie a beaucoup réfléchi, beaucoup consulté, un premier projet de réaménagement a été abandonné après la polémique lancée par Jean Nouvel sur le thème : Boulogne assassine Billancourt. Finalement, en 2002, la mairie adopte un plan d'ensemble pour l'aménagement des terrains Renault Les bâtiments restant sur Billancourt seront démolis, on construira à leur place des logements; quant à l'île Seguin, un quart a été acheté par l'homme d'affaires François Pinault pour y installer une fondation privée d'art contemporain (au grand dam des anciens ouvriers, qui y voient la profanation d'un lieu de mémoire par un exploitateur éhonté). Restent. 36 hectares, promis à des réalisations encore vagues.

**Eric de Saint Ange.**

LE PRÉGÉNÉRIQUE DU FILM de Frédéric Biamonti est un petit chef-d'oeuvre de mise en perspective des points de vue. Filmés face à la caméra, avec en arrière plan l'île Seguin, des architectes, un homme politique et d'anciens ouvriers de Renault se succèdent. Les premiers citent les formes qu'elle évoque et usent de métaphores, le second (Jean-Pierre Fourcade, sénateur-maire de Boulogne) estime qu'il s'agit d'une « structure industriel totalement dépassée», les ouvriers parlent de la charge affective que ces bâtiments ont encore pour eux. Voilà tous les enjeux posés en quelques minutes. L'usine Renault de Boulogne-Billancourt a été fermée en 1992. Elle fut une usine étendard, non seulement pour l'entreprise nationalisée depuis la Libération, mais aussi pour tout le mouvement ouvrier. «Quand Billancourt éternue, c'est toute la France qui s'enrhume», disait une phrase célèbre. Avec un tel poids d'histoire, la reconversion de l'île Seguin ne pouvait être anodine. C'est ce que raconte le film. Les dix années écoulées ont connu plusieurs péripéties : un premier projet, dû à l'architecte Bruno Fortier, a été interrompu à cause d'une polémique lancée par son confrère Jean Nouvel, qui estimait qu'on allait faire « table rase» du passé. Récemment, un nouveau projet mené par le cabinet G3A a été adopté. Mais il ne comporte qu'une seule certitude : l'installation de la fondation François Pinault sur 12 hectares, destinée à exposer les 1 590 œuvres d'art contemporain que possède l'industriel milliardaire. Le bâtiment imaginé par l'architecte Tando Ando promet d'être magnifique. Mais il induit l'orientation de la nouvelle vie de l'île Seguin : haut de gamme et prestige. Avec beaucoup de clarté et sans prendre explicitement parti, Frédéric Biamonti montre les intérêts contradictoires, les oppositions fondamentales entre lieu de mémoire et refus de la nostalgie, ou culture ouvrière et richesses privées, que cristallise ce petit territoire à quelques encablures de Paris. Mais par la rigueur de ses plans de l'extérieur de l'île ou de ses cadres à l'intérieur des bâtiments, son film devient lui-même acteur dans l'histoire du site. Car il témoigne d'une beauté, promise à la destruction, qui aujourd'hui, incontestablement, existe.

**CHRISTOPHE KANTCHEFF**

C'est une histoire de mémoire, et de sa perte. Du temps qui passe, et d'hommes qui sont en passe d'effacer la trace d'une incroyable épopée industrielle et sociale du XXe siècle. « L'Île Seguin, de Renault à Pinault » -documentaire de 52 minutes rediffusé mardi 16 septembre à 23 h 45 sur France 3-propulse en effet vers un futur mégalomane où les enjeux immobiliers priment clairement sur l'histoire du monde ouvrier.

De Boulogne à la Normandie...

Fermé depuis 1992, le site Renault de Boulogne-Billancourt a employé jusqu'à 35.000 hommes et femmes. Ilya dix ans, nombre d'entre eux se sont trouvés recasés en Normandie, dans les usines plus modernes de Cléon, Sandouville, Grand-Couronne, voire chez un des nombreux équipementiers implantés dans une région où plus de 28.000 emplois sont liés à l'industrie automobile. Les Rouennais Antoine Martin, producteur du film, et son ami Serge Séraudie, coauteur du scénario, sont à l'origine de ce documentaire qui se concentre sur la dernière décennie. Témoignages à l'appui, les étapes s'enchaînent: rappel historique, démolition programmée, construction imminente du musée privé rêvé par un seul homme -François Pinault, qui a acheté un tiers de l'île, soit douze hectares -, afin d'y exposer ses collections d'Art contemporain, estimées à 1.500 oeuvres...

Le « Guggenheim » de Pinault

Car la voie est désormais libre pour François Pinault, véritable symbole du patron new look qui a compris le primat de la distribution sur la production des biens. Le propriétaire du Printemps, de La Redoute, de la FNAC, de Gucci, et même d'un club de football, le stade Rennais, veut son « Guggenheim » à lui. Un écrin qui va lui coûter un milliard de francs!

L'île Seguin, sorte de Tour de Babel industrielle où le bonjour du matin se déclinait en plusieurs dizaines de langues et dialectes, où la sueur et les larmes ont été à l'origine de nombreuses conquêtes sociales, ne laissera donc aucune trace. Pour les archéologues du futur, un chaînon pourrait manquer dans l'examen de notre civilisation de la voiture...

**ARNAUD FAUGÈRE**

## Les INROCKS

Depuis la fermeture de l'usine Renault en 1992, l'avenir de l'île Seguin, sur la Seine, fait l'objet d'ardentes polémiques. D'un côté, l'architecte Jean Nouvel et les ex-ouvriers de l'usine (ouverte en 1929), qui se mobilisent pour la défense de ce haut lieu des mouvements sociaux et contestataires du 20<sup>e</sup> siècle. De l'autre, le grand patron François Pinault qui a racheté le terrain et qui, selon un syndicaliste, "s'est engraisé toute sa vie sur le travail des ouvriers". Comment dès lors revaloriser l'endroit sans anéantir sa dimension symbolique ? Le réalisateur Frédéric Biamonti revient sur ce débat houleux, interroge les différents acteurs et révèle la divergence des enjeux, après que l'homme d'affaires eut décidé d'y faire construire une fondation pour sa riche collection d'art contemporain. L'ambitieux projet de réaménagement conçu par Pinault et développé par l'architecte Tadao Ando a de quoi déconcerter les défenseurs historiques de l'île. Pourtant, admirable dans ses formes, le futur bâtiment, loin de dénaturer l'espace de l'ancienne usine, se propose de le transcender.

**MG**

MONUMENT urbain, « forteresse ouvrière », les usines Renault qui occupaient l'île Séguin, à Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine) ont fermé leurs portes il y a dix ans. Machines et poutrelles ont été démontées, mais que faire des bâtiments ? Lovée dans une boucle de la Seine, l'île est l'objet de multiples projets et polémiques depuis que Renault a décidé de vendre l'ensemble de ses terrains à un consortium de promoteurs chaque projet étant soumis à l'accord de la firme. Comment concevoir un réaménagement de l'île qui ait sa cohérence ? Doit-on conserver trace de « l'usine des temps modernes » créée en 1929, et qui, forte de 40 000 ouvriers, devint le haut lieu des luttes sociales en France ? Après avoir rappelé la dimension symbolique de l'histoire des usines Renault de Boulogne-Billancourt Frédéric Biamonti donne la parole aux urbanistes, responsables politiques ou conseillers qui, depuis dix ans, animent la réflexion sur les projets urbanistiques envisagés puis abandonnés. Sans oublier un représentant de la CGT Renault-Billancourt, qui regrette que, d'ores et déjà, un tiers de l'île ait été racheté par François Pinault (groupe LVM1-I) pour abriter sa collection privée de peintures au sein d'un bâtiment dont le volume sera l'équivalent de celui du centre Georges-Pompidou. Un projet architectural qui donne la mesure des autres aménagements, encore flous, qui devraient voir le jour sur le reste de l'île dans les dix ans à venir, mêlant probablement création artistique et recherche scientifique.

**Ma. D.**

L'île Seguin, forteresse assiégée Depuis l'implantation des usines Renault en 1929 jusqu'au projet du milliardaire François Pinault, qui va y installer sa Fondation d'art contemporain, France 5 retrace la difficile mutation de l'île Seguin, à Boulogne-Billancourt. Anciens ouvriers, patrons, architectes, urbanistes et politiciens expliquent leurs différents points de vue à Frédéric Biamonti, qui signe un documentaire didactique

« Si je la regarde, c'est affectif. Je ne distingue pas d'architecture; cela concerne plutôt ma mémoire » explique un ancien ouvrier de l'usine Renault à propos du site où il travaillait jadis l'île Seguin. Pour raconter l'histoire du lieu, Frédéric Biamonti donne la parole aux architectes, ainsi Jean Nouvel -par qui le scandale arrive en mars 1999 avec la publication dans Le Monde d'un article intitulé "Boulogne assassine Billancourt" -, mais aussi aux anciens ouvriers. Ces derniers évoquent la dimension symbolique du site devenu "forteresse ouvrière", véritable moyen de pression sur le gouvernement. "Quand Billancourt tousse, la France s'enrhume", disait-on à l'époque. Ce sera d'ailleurs le lieu de ralliement des ouvriers venus se joindre à la contestation étudiante de 1968. L'usine-paquebot, ancrée dans une boucle de la Seine, à la sortie ouest de Paris, ferme ses portes en 1992, devenant objet de convoitises et de polémiques. Si, pour Jean-Pierre Fourcade, sénateur-maire UDF de Boulogne-Billancourt, la fermeture du site industriel est « une sage décision » Philippe Martinez, syndicaliste CGT, considère que « l'île était tout sauf vétuste. L'argument politique a prévalu dans la fermeture du site, après que l'État se soit désengagé de Renault ». C'est ce que clament les membres de l'Atris (l'Association des anciens travailleurs de l'île Seguin), venus manifester contre le projet de la Fondation Pinault qui doit s'élever sur un tiers de l'île Seguin (projet pour lequel les bâtiments industriels devront être rasés). Responsable du programme architectural (d'un montant de 150 millions d'euros), Tadao Ando souhaiterait que l'île Seguin soit entièrement dédiée à la culture, tandis que les urbanistes François Grether et Jean-Louis Subileau proposent de réinventer la façade, pour marquer la continuité avec les futures architectures et conserver l'aspect de "masse fermée" flottant sur l'eau. Pour l'heure, les deux tiers restants du site n'ont pas trouvé de promoteurs, mais la reconversion de l'île Seguin semble inéluctable.

**Daphné Bétard**



## La Vie

Érigé dès 1929 dans une boucle de la Seine, à 4 km de Paris, le site de l'île Seguin étend son galbe sur 11 hectares. Fermée en 1992, l'ancienne forteresse de l'usine Renault est aujourd'hui assiégée par les promoteurs: un plan d'aménagement prévoit sa démolition. Dès 2006, l'homme d'affaires François Pinault inaugurera ainsi sa Fondation pour l'art contemporain, dessinée par l'architecte japonais Tadao Ando. L'île Seguin: de Renault à Pinault, un documentaire de Frédéric Biamonti, retrace l'histoire de cet embarcadère de la culture ouvrière, symbole des conquêtes sociales. Nostalgique, ce film est traversé par les inquiétudes liées à l'avenir de l'île, aujourd'hui abandonnée aux chantres du capitalisme, aux rhéteurs des stratégies territoriales et des défis de l'urbanité » Et l'on se révolte à l'idée que le paquebot ouvrier risque de rejoindre le cimetière des bateaux sans nom...

**Pascal Paillardet**

L'île Seguin: de Renault à Pinault. France 5, 9 h 5. D'un côté, Boulogne; de l'autre, Billancourt. Deux façades, deux cultures. Côté face: magasins chics et immeubles caractéristiques des hauts quartiers. Côté pile, les territoires des usines Renault démolies ou en démolition, ses habitations ouvrières, de petits bazars bon marché et une population qui s'apparente plus à la diversité de l'Est parisien qu'aux vestes bleu marine des communes avoisinantes. Entre les deux, l'avenue du Général-Leclerc, sans définir une limite stricte, amorce la transition. Voilà dix ans que l'usine a fermé ses portes. Ses ouvriers, mémoires vivantes de près d'un siècle du passé de la ville, y sont encore nombreux. Justement « côté Renault, il y a l'île Seguin, souvent décrite comme un immense cargo échoué sur la Seine. Aujourd'hui, l'usine de près d'un kilomètre de long, toujours en place mais rongée par le temps, attise les convoitises et cristallise des conceptions radicalement opposées de la mémoire et de l'aménagement urbain. Seules certitudes quant à l'avenir de l'île: l'industriel François Pinault en a acheté une large part et va y faire édifier un temple architectural pour abriter sa collection personnelle d'art contemporain. Seront également conservés le cabanon de Louis Renault et un char fabriqué dans les usines pendant la Première Guerre mondiale. Autant de symboles qui irritent les anciens ouvriers, inquiets de la tournure que prend la reconversion de l'île. Et, depuis que l'architecte Jean Nouvel y a mis son grain de sel en 1996, en proposant de conserver la structure de l'usine dans l'édification de nouveaux bâtiments, le débat est devenu public. «C'est que j'appelle la querelle des architectes», explique en souriant Philippe Martinez. Dans ses locaux, qui voisinent avec la fameuse île, le représentant de la CGT Renault Siège expose les tenants et les aboutissants d'un débat complexe et souvent déformé, dans-lequel, évidemment, il a souvent eu son mot à dire. Bien loin de remettre en cause le projet de l'architecte, qui a par ailleurs invité la CGT à se joindre à son Association pour la mémoire de l'île Seguin, Philippe Martinez précise ce qui constitue pour lui le cœur du problème. Il rappelle les 42 000 ouvriers de Renault Billancourt, une sorte de ville dans la ville, qui a vu à son échelle se dessiner les grandes mutations de l'ensemble de la société française du XX<sup>e</sup> siècle, sur fond d'immigration ouvrière, de bouleversements des modes de production et de luttes sociales. A l'heure des débats sur la mondialisation, il est important de ne pas oublier le passé d'une usine où se pratiquait le dumping social entre les ouvriers spécialisés et la main d'œuvre que l'on avait fait venir de l'extérieur, rappelle Philippe Martinez, à titre d'exemple. Ni un monument ni un sanctuaire. Ce que souhaite Philippe Martinez, et avec lui tous les tenants d'une certaine conception de la mémoire, c'est qu'on ne passe pas trop vite un coup de balai sur ces aspects d'une histoire qui est aussi celle de la société française. Ni élans lyriques ni nostalgie dans son discours, comme l'accusent ses détracteurs, qui voient en cette ultime résistance des anciens ouvriers de Renault une conception de la mémoire aussi lourde que des valises de plomb. Mais l'envie d'un lieu où le présent et l'avenir puissent se ressourcer et apprendre du passé, une sorte de laboratoire qui combinerait expositions, débats, recherches, pour que la culture du lien social qui fait la spécificité et l'identité des lieux ne soit pas enfouie sous les décombres de l'usine, et recouverte d'un parterre de fleurs. Parce que, comme le rappelle avec humour Philippe Martinez: «Tout ce qui s'est passé ici mérite quand même mieux qu'une plaque commémorative.»

**ANNI Roy**

antoine martin production

[www.antoinemmartinprod.com](http://www.antoinemmartinprod.com)

REPRODUCTION INTERDITE