

Commission « Seguin – Rives de Seine »

8ème réunion du Groupe de travail « Mémoire industrielle et sociale du site » - 23 Janvier 2007

Présents

Dorothee Pineau – Maire adjoint
Jean-Louis Subileau – SAEM Val de Seine Aménagement
Guy Monteil - AMETIS
Michel Auroy – AMETIS
Jean-François de Andria – SHGR
Daniel Dutoit - Boulogne Environnement
Jean-Louis Tourlière – Boulogne Environnement
Yann Fradin – Espaces
Antoine Monnet – Association La Fabrique
Michel Goddard – AEBS
Emmanuelle Dupuy - ATRIS
Patrick Schweizer - ATRIS
Jean-Paul Bidoire – Boulogne Environnement
Jacques Plénard - AEBS
Lucette Valentino – BL associés
Claire Davanture - BL associés
Jean-Jacques Bravo - BL associés
Nathalie Cossé – Ville de Boulogne Billancourt
Agnès Sellatnia – SAEM Val de Seine Aménagement
Isabelle Carron - SAEM Val de Seine Aménagement
Benoît Lebeau – SAEM Val de Seine Aménagement
Sandra Flouest - SAEM Val de Seine Aménagement

En introduction, Jean-Louis Subileau rappelle que l'ordre du jour de la séance est l'approfondissement de la pré-programmation sur les lieux de mémoires par le bureau d'études BL Associés.

Jean Louis Subileau précise que le compte-rendu de la dernière réunion « constructibilité » a été envoyé ce jour. Il est tout d'abord envoyé aux personnes présentes afin de recueillir leurs éventuelles réactions sur la retranscription de leurs déclarations. Puis le compte rendu est envoyé à tous les membres de la commission.

- Point sur l'avancement de l'opération

Jean Louis Subileau expose l'avancement des négociations avec Renault sur l'acquisition de la pointe aval, et précise qu'aucun accord n'a encore été signé.

Il annonce également que la Ville et la SAEM ont présenté le dossier de réhabilitation du Quartier du Pont de Sèvres devant le comité d'engagement de l'ANRU qui devrait donner son agrément au projet et à son financement très prochainement.

Nathalie Cosse présente l'exposition sur les projets en cours qui a lieu en ce moment à l'Hôtel de Ville et invite les membres de la commission à une visite guidée de l'exposition les lundis 29/01, 5 et 12/02 à 14h.

Jean Louis Subileau laisse la parole à Jean Jacques Bravo, directeur général de BLA pour la présentation des préconisations de pré programmation issues de l'étude de BLA quant à la formalisation de l'évocation de la mémoire industrielle et sociale du site.

- **Présentation des préconisations de pré programmation issues de l'étude de BLA et débats**

Jean-Jacques Bravo rappelle le classement des projets selon 3 échelles :
Niveau 1/ information et préfiguration pour tisser une trame mémoire (nom de rues notamment)
Niveau 2/ insertion de la mémoire dans les projet en cours de la ZAC
Niveau 3/ lieux dédiés à la mémoire (bâtiment X, « exploratoire »)

Agnès Sellatnia, présente les différents types d'actions de préfigurations prévues à ce jour par la Ville de Boulogne d'une part et par la SAEM d'autre part.
Ainsi, la Ville de Boulogne Billancourt pourrait présenter une exposition de photographies de Jean-Christophe Ballot constituée de 29 clichés, rétrospective des derniers moments de l'Ile Seguin.
La SAEM quant à elle doit mettre en place des modules de communication sur site dédiés à la Mémoire.

Marjorie Nétange présente la mise en place de ces 4 modules d'information consacrés à la « Mémoire » sur la palissade autour du site, (histoire du site, avancées sociales, techniques...). Le dispositif de communication est réalisé sous maîtrise d'ouvrage de la SAEM, la conception est confiée à Ruedi Baur et à l'agence ANATOME.
Marjorie Nétange précise qu'il convient de mener une réflexion sur le contenu en associant, la Ville, Renault et les associations concernées.

Patrick Schweizer rappelle qu'il existe un projet consistant à créer une frise de 70 mètres de long faite de photographies pour reconstituer l'Ile Seguin.

Guillaume Hébert précise qu'il a rencontré le photographe en question. L'échelle de son travail, très intéressant, est considérable. Il s'agirait d'un geste monumental, ce qui n'est pas compatible avec la volonté de réaliser très rapidement une information sur le site.

Nathalie Cossé suggère d'afficher, sur le même mode que les expositions de photographies sur les grilles du jardin du Luxembourg, des portraits de personnes ayant travaillé dans les usines Renault-Billancourt, avec quelques phrases de témoignage. Elle pose la question du coût de ce genre d'action qui concerne également le service de la communication de la ville.

Michel AUROY pense qu'il est incontournable de faire participer une personne de Renault au travail de rédaction des panneaux.

Jean Louis Subileau propose plutôt que ce soit la SAEM qui lance le travail, en concertation avec les associations concernées et que Renault soit tenu informé par la suite, et les panneaux adaptées si nécessaire.

Agnès Sellatnia résume les propositions du groupe de travail sur l'attribution des noms de rues. La commission a distingué les noms conservés (rue Yves Kermen et rue du Vieux Pont de Sèvres), les noms déjà attribués (cour de l'Ile Seguin) ou les noms qui ont recueilli un avis favorable de la commission et d'autres noms qui ne sont pas directement liés à Renault. Ces propositions seront présentées au Conseil Municipal qui fera son choix.

Michel Auroy précise que beaucoup de gens célèbres ont travaillé chez Renault, et qu'il est nécessaire de faire une sélection.

Jean-Louis Tourlière propose que l'on attribue aux rues plus éloignées des emprises Renault des noms qui ne sont pas directement liés à Renault.

Dorothee Pineau rappelle que c'est déjà le cas.

Jean Louis Subileau aborde le sujet de l'intégration de la mémoire dans les ouvrages de la SAEM. Il insiste sur la nécessité de réunions entre BLA et les maîtres d'œuvre des projets que la SAEM organisera. Il prend l'exemple du parc pour lequel l'agence TER a proposé des références à la mémoire sur la plaque centrale près du bâtiment X. Il pense qu'il est nécessaire de constituer de petits groupes de travail pour réfléchir sur ce sujet.

Lucette Lombart-Valentino propose également que BLA ait un échange avec les maîtres d'œuvre pour valider leurs projets concernant la mémoire, afin d'avoir un aperçu des projets déjà avancés. Elle ajoute qu'il n'est pas question de « rajouter des éléments de mémoire », mais de maintenir une veille sur le travail des maîtres d'œuvre et le respect de la mémoire.

Jean Louis Subileau insiste sur les réflexions relatives aux éléments de mémoire appliqués sur le parcours. Il est important que ces éléments ne soient pas une juxtaposition, mais constituent un parcours cohérent et significatif et partant, propose que des rencontres soient organisées avec les maîtres d'œuvres des berges, de la terrasse jardin, de la galerie animée.

Guillaume Hébert pense qu'il est possible, sur les berges aval, de conserver le perré en meulière existant, lorsqu'il est suffisamment solide, et d'alterner, de manière équilibrée, avec un nouveau perré végétalisé. Sur la terrasse-jardin, il explique que le concept mis au point par Michel Desvignes consiste en une interprétation contemporaine de l'ancien socle de l'île. L'idée serait de réaliser un espace minéral avec de la végétation dans des décaissés évoquant les fosses de presses. Concernant la façade enveloppe de l'île Seguin, il explique le parallèle entre l'ancienne façade de Laprade et la Galerie animée.

Guillaume Hébert conclut donc que, même s'il s'agit de réinterprétations contemporaines, les principes fondateurs du projet sont très liés à la mémoire du site. Toutefois, il pense nécessaire de réinsérer des éléments de signalétique plus concrets sur la promenade.

Jean Louis Subileau ajoute que concernant la verrière de l'esplanade et le passage du tramway, il n'est pas pour l'instant décidé si la structure de la verrière existante serait conservée, déplacée, ou reconstituée. Il pense, à titre personnel, que le mieux serait d'en conserver le maximum.

Michel Auroy pense que l'esplanade devrait être reconstituée au plus près de la station de tramway. Il ajoute que l'image de cette station devrait être dédiée à l'automobile et à Renault (exemple des stations de métro Louvre et Arts et Métiers en lien avec leur contexte urbain). Il pose la question de la participation de Renault.

Jean Louis Subileau précise que cela va faire l'objet d'une étude détaillée menée par la SAEM, qui a acquis l'île Seguin. Renault ne paraît pas pour l'instant décidé à participer à l'aménagement.

Michel Auroy pense que si, dans l'environnement de la station, des bornes interactives sont installées, l'intervention de Renault sera nécessaire.

Nathalie Cossé suggère de faire reconstituer des éléments de verrière dans les projets privés.

Jean Louis Subileau convient que cette solution est envisageable sous réserve des contraintes de sécurité édictées par les pompiers.

Yann Fradin fait part de ses inquiétudes sur le Transport en Commun en Site Propre. Va t il s'agir d'un bus ou d'un tramway ?

Jean Louis Subileau informe qu'il s'agira sans doute d'un bus dans un premier temps (2009-2010), puis d'un tramway. Le lieu sera réalisé avant l'arrivée du tramway.

Guillaume Hébert précise que le document présenté reste très schématique et que la faisabilité du projet doit être étudiée dans le détail.

Jean Louis Subileau pense important de maintenir un ensemble cohérent. Il faut que cet ensemble soit marquant pour le visiteur.

Michel Auroy pose la question de la possibilité de joindre le fronton à l'autre berge par une longue verrière.

Guillaume Hébert répond que cela n'est pas techniquement impossible car il s'agit d'un espace entièrement public, mais ajoute que l'intérêt de cette installation doit être étudié, de même que son coût et les contraintes de sécurité.

Michel Auroy ajoute qu'il n'est pas obligatoire de reproduire la verrière exactement comme elle existait.

M. Monteil pense que reconstituer la verrière avant la station serait trop « déconnecté », elle devrait plutôt se trouver directement au dessus de la station.

Jean-Jacques Bravo insiste sur le fait que le bâtiment X doit être dédié d'évidence à la mémoire de Renault et aux aspects industriels, tout en montrant aussi des éléments liés à l'avenir de cette industrie. Cela nécessite une remise à niveau du rez-de-chaussée, actuellement inadapté pour accueillir le public. Renault est donc fortement impliqué dans cette stratégie. Il faut déterminer comment articuler l'entreprise Renault et la maîtrise d'ouvrage. De plus, il précise qu'il sera nécessaire de produire un synopsis sur la scénographie et le traitement des abords.

Jean Louis Subileau conclut que le Bâtiment X devrait être dédié à l'histoire industrielle et le lieu sur l'île Seguin à la mémoire. Mais il ne faut pas pour autant opposer les deux. Il faut au contraire mettre en exergue leur complémentarité : un lieu de mémoire matérielle (l'entreprise, la technique), et un lieu de mémoire immatérielle (les hommes, le travail).

Lucette Lombard-Valentino distingue deux approches concernant la mémoire matérielle :

1/ l'une, mettant en valeur les traces construites de l'entreprise sur le site

2/ l'autre, focalisée sur la production de cette entreprise.

A cela, elle y ajoute une mémoire plus immatérielle, celle des hommes, sociale, du travail. A ce sujet, elle pense qu'il y a un vrai travail d'information à produire pour mettre en place une autre forme de restitution.

Michel Auroy présente la position d'AMETIS qui est également sa position personnelle : il lui semble absolument nécessaire d'exploiter le Bâtiment X car il est lié à la naissance de l'entreprise, il serait impensable de ne rien en faire. Or les interlocuteurs de Renault ne sont pas encore entièrement convaincus. Il est donc nécessaire de continuer l'échange, notamment avec la SAEM et BLA. Il est également nécessaire de produire une étude structurée afin de donner au projet de mémoire un aspect plus officiel. Il ajoute que le Bâtiment X est cher à l'exploitation et qu'il faut trouver un cadre d'exploitation (partenariat ville – Renault ?). Selon Louis Schweitzer, le classement du bâtiment X ou tout du moins son inscription à l'inventaire supplémentaire des Monuments Historiques, le préserverait durablement.

Dorothee Pineau précise qu'il est actuellement marqué comme bâtiment de référence au PLU mais qu'il est tout à fait possible de le faire classer. Le mieux serait d'envisager une action commune Ville – Renault.

Michel Auroy déclare qu'il est nécessaire d'entreprendre de nouvelles négociations avec Renault, d'autant plus qu'une synthèse construite du projet de mémoire peut être maintenant disponible.

Jean Louis Subileau propose de constituer un groupe de travail restreint afin d'ouvrir ce dossier et de le traiter.

Michel Auroy ajoute qu'il est nécessaire d'avoir ces premières hypothèses pour lancer cette dynamique et insister plus lourdement auprès des dirigeants de Renault.

Patrick Scheiwer soutient ce projet, même si ce qui intéresse plus particulièrement son association est l'organisation globale du projet et son contenu.

Dorothee Pineau aborde le sujet du second lieu de mémoire, « l'exploratoire », et insiste sur l'importance de le concevoir comme un lieu complémentaire et non pas alternatif.

Jean-Jacques Bravo présente le projet du lieu de mémoire comme le pendant complémentaire du bâtiment X. Un lieu tel que celui-ci est incontournable sur l'Île Seguin. Il existe différentes façons d'exprimer un projet comme celui-ci. Aujourd'hui, les formes, surfaces et activités de ce lieu ne sont pas encore connues. Or, il est nécessaire de connaître plus d'éléments pour le dimensionner, définir les activités plus précisément.

Claire Davanture affirme que le projet de l'exploratoire est de recueillir et de restituer la mémoire et qu'il existe différentes manières de la restituer au public (comment ? à qui ?, photos, sons ... ?)

Lucette Lombard-Valentino insiste sur le côté prospectif de la mémoire : définition et évolution du travail, « le corps au travail », « les gestes au travail », ... Ces sujets ont un lien avec la création contemporaine et il y a possibilité que ce lieu de mémoire soit un pivot pour irriguer l'Île, qu'il ait vocation d'échange avec le pôle culturel.

Jean-Jacques Bravo insiste pour sa part, sur le fait que le projet de mémoire puisse s'appuyer sur le projet artistique et scientifique. Il s'agit d'un moyen de l'inscrire dans la durée, de le faire vivre.

Lucette Lombard-Valentino ajoute que l'idée d'un centre de ressources, d'un lieu de mémoire prospective va vraiment dans le sens de l'Île des deux Cultures : production + création.

Emmanuelle Dupuy remarque que cette mémoire est plus vaste que le site même de l'Île Seguin, dans le sens où elle participe à la mémoire ouvrière plus généralement.

Patrick Schweizer annonce que le nom de leur association a été dernièrement modifié : « association des anciens travailleurs Renault – Billancourt – Île Seguin ».

Michel Auroy signale qu'AMETIS a eu le même questionnement.

Patrick Schweizer exprime son souci de ne pas avoir eu de proposition concrète jusque là mais que la réunion de ce jour a permis d'avancer, ce qu'il trouve positif. Il ajoute que la préoccupation de son association est le contenu et la formation d'un lieu de mémoire vivant (et non pas une accumulation de bornes interactives, de panneaux, la décoration de la station de tramway). Il insiste sur la nécessité de faire rapidement des propositions concrètes pour pouvoir travailler. Il faut aussi déterminer certaines réalités politiques comme les décideurs, la structure porteuse...

Jean Louis Subileau signale que le projet a avancé : deux lieux de mémoire ont été définis, et sont placés dans une logique.

Patrick Schweizer affirme que son association adhère à cette logique.

Michel Auroy rappelle que son association insiste sur les supports et la forme de la station de métro car il pense que tout visiteur doit être frappé par le passé important du site dès son arrivée sur l'Île, et qu'à ce sujet, le travail des deux associations est complémentaire.

Monsieur Plénard explique qu'il est fondamental de partir de l'invention de l'automobile au XIXe siècle, de brevets déposés et des transformations majeures qui en découlent : révolution des modes de vies, de la société, dans l'industrie du pétrole, dans la géopolitique, ... Oublier ces faits serait manquer au devoir de mémoire.

Michel Auroy, Jean Louis Subileau et BLA répondent que ce sera bien sûr l'élément central mais qu'il sera abordé en phase de développement des contenus.

Yann Fradin ajoute qu'il est également important d'y intégrer une réflexion sur la place future de l'automobile, compte tenu du réchauffement de la planète et de l'irruption des préceptes du développement durable.

Il insiste sur l'importance du traitement du parcours et des liens entre les deux lieux de mémoire. Il faut que leurs différences apparaissent clairement, sans qu'il s'agisse de deux lieux séparés qui s'ignorent.

Lucette Lombard-Valentino propose de réaliser des opérations d'échelles différentes de manière à tisser une trame. Elle ajoute qu'une réflexion sur la mobilité est prévue : Une promenade pour le public, ponctuée par les deux équipements mémoriels évoqués, le bâtiment X sur le Trapèze et « l'Exploratoire » sur l'Île Seguin, est proposée. Cette promenade pourrait se poursuivre avec la visite de la Fabrique à Meudon (ex usine Gaupillat), une manière de renforcer le lien entre les deux rives, d'élargir à d'autres champs d'activité et de mettre en évidence la richesse du patrimoine industriel du site. Elle ajoute qu'il est nécessaire de garder une notion de promenade, de plaisir du site, que le visiteur ne soit pas obligé « d'apprendre ».

Jean Louis Tourlière pense qu'il serait utile de chiffrer ces dispositifs.

Jean Louis Subileau approuve cette remarque et ajoute qu'un maître d'ouvrage doit être également défini.

Dorothee Pineau fait le point sur les différentes échelles des dispositifs, selon leur importance et leur calendrier :

- 1/ les noms de rues : action facile, rapide, peu coûteuse
- 2/ actions intermédiaires : exposition, panneaux d'information sur le site
- 3/ l'échelle supérieure : les deux lieux de mémoire

Elle propose que, pour le Bâtiment X, une étude de faisabilité soit demandée à Renault.

Michel Auroy ajoute que Renault ne doit pas être le seul à y participer.

Dorothee Pineau propose également que, pour le second lieu de mémoire, un groupe de travail soit constitué et piloté par la SAEM.

Michel Auroy aborde la question de la décoration intérieure du premier parking public livré, qui devrait selon lui être sur le thème de l'automobile. A ce sujet, il pense que les associations ATRIS et AMETIS pourraient formuler des propositions.

Jean Louis Subileau répond que la SAEM est maître d'ouvrage pour ce parking et qu'un maître d'œuvre a déjà été choisi. Il propose que Guillaume Hébert fasse le lien avec le maître d'œuvre. Il ajoute que, pour l'instant, le concept est assez éloigné de l'idée de mémoire.

La séance est levée à 20h45.