

# RENAULT, PRODUIRE ET COLLECTIONNER

## *Renault, l'art de la collection*

Fondation Clément, Le François (Martinique)

Du 9 décembre 2018 au 17 mars 2019

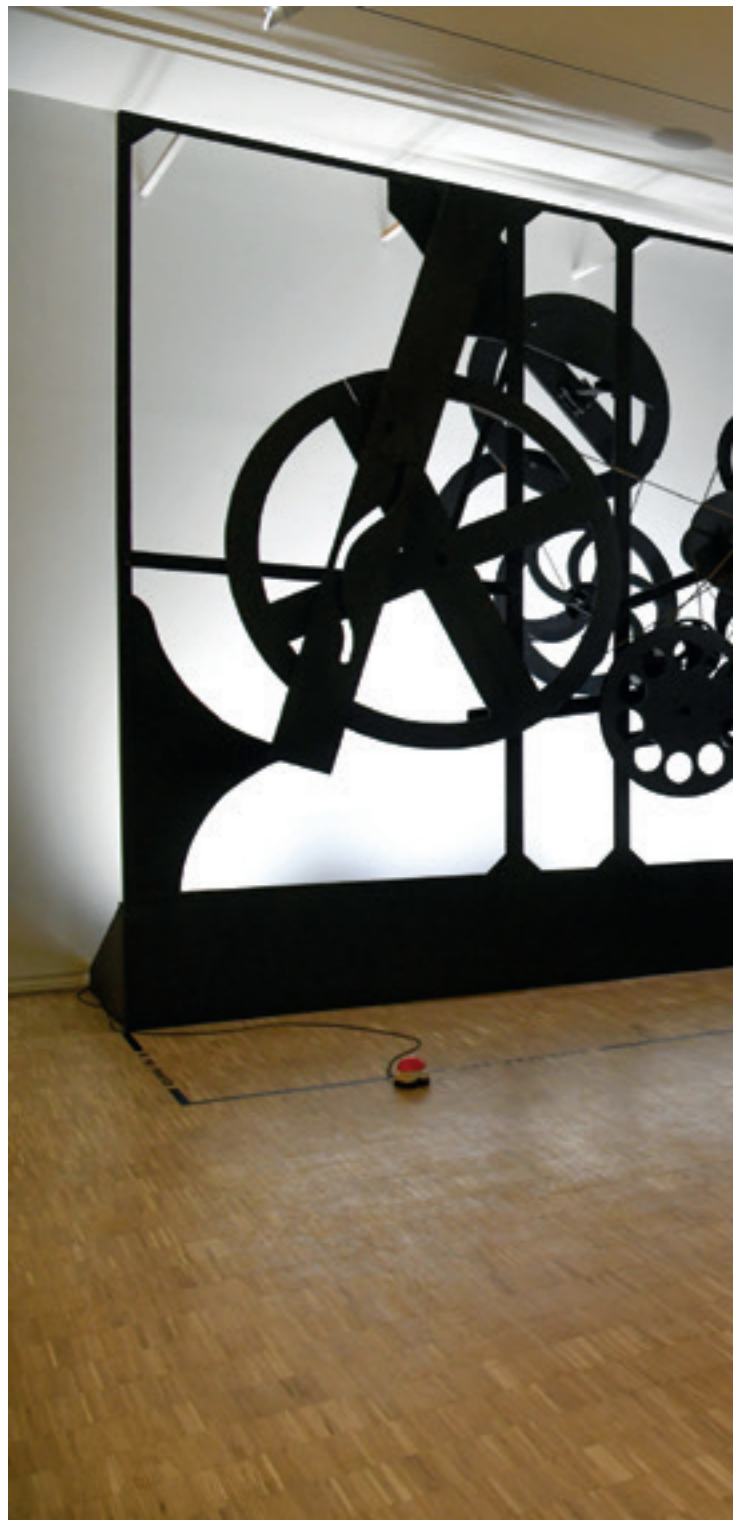
Commissariat : Ann Hindry

Ouvrant pendant longtemps le parcours des collections contemporaines du Centre Pompidou, peu savent que la longue frise machinale intitulée *Requiem pour une feuille morte* par Jean Tinguely était un dépôt de la collection Renault. Comme Arman, Dubuffet, Le Parc ou Soto à partir de la fin des années 1960, l'artiste a bénéficié des technologies des ateliers de la firme automobile pour y développer son propre vocabulaire. Alors que la collection s'expose à la fondation Clément en Martinique, Ann Hindry, qui en est chargée depuis 1996, revient sur cette histoire collaborative dont elle a récemment relancé l'esprit de production.

Propos d'Ann Hindry recueillis par Teddy Tibi

**Teddy Tibi : Pour revenir sur l'histoire de la collection Renault, pouvez-vous décrire le caractère singulier de cette initiative dans la France des années 1960 ?**

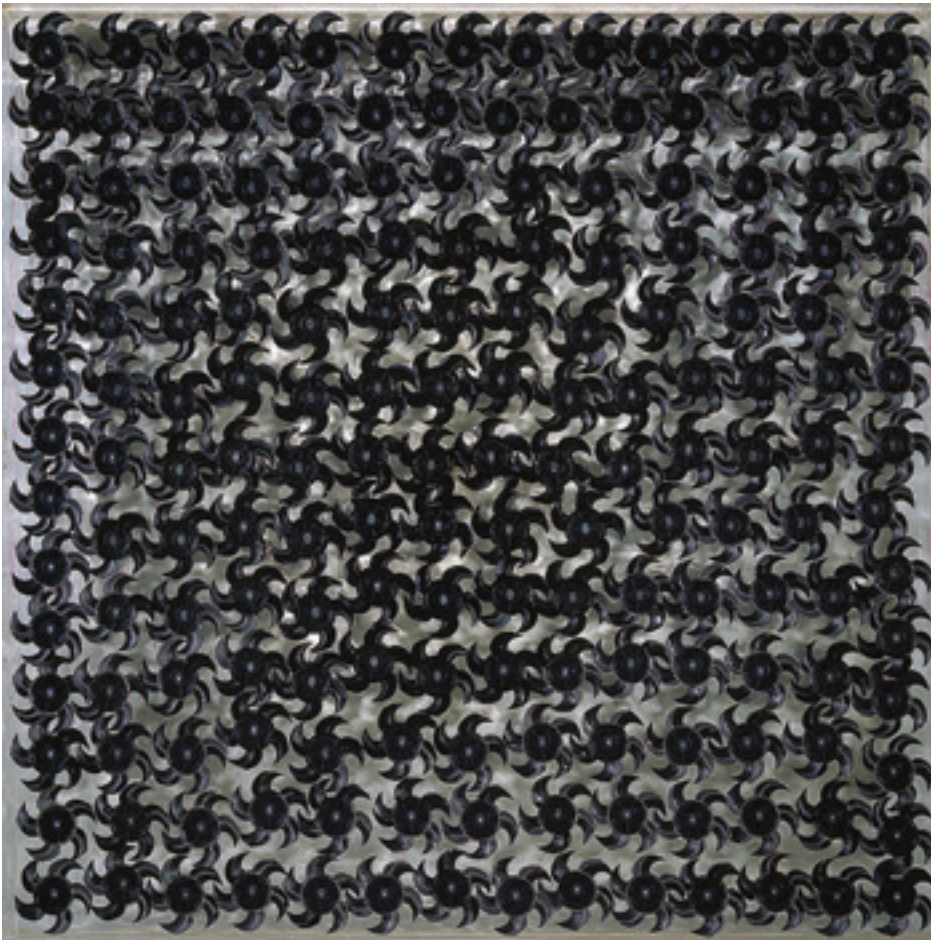
**Ann Hindry :** L'axe choisi pour mettre en marche cette collaboration était tout à fait original puisqu'il ne s'agissait pas d'acheter des œuvres, mais d'aller à la rencontre des artistes et de leur proposer une coopération. En tant que grande entreprise, Renault possédait toutes sortes de moyens (machines, outils, ateliers, département du design) pouvant intéresser les artistes et les aider dans leur démarche. Ils étaient donc accueillis par l'entreprise et bénéficiaient de tout ce dont ils avaient besoin. Moyennant quoi, ils réalisaient une production et Renault en gardait une partie, tandis que la plus grande part leur revenait. C'était vraiment généreux et original, d'autant plus que l'art contemporain dans les années 1960 n'était pas ce qu'il est maintenant. S'il existait une scène française vivante – avec notamment les galeristes Iris Clert ou Denise René, qui



Vue de l'exposition *Renault. L'Art de la collection*,  
Fondation Clément, Le François, 2018.  
Jean Tinguely, *Requiem pour une feuille morte*,  
1967, bois et fer peints, câbles et divers matériaux, 305 x 1105 x 80 cm.







Arman. *Accumulation d'éléments mécaniques*.  
1974, ventilateurs d'automobile sous plexiglas, 200 x 200 x 7 cm.

était très proche de l'action de Renault sur la question de la production –, sa reconnaissance était presque nulle, d'un point de vue financier comme du grand public. Loin des questions de communication donc, cette idée de collaboration avec des artistes a été suggérée au PDG de l'époque – Pierre Dreyfus – par Claude Renard, un cadre de la firme et l'un des rares à s'intéresser à la création plastique de son époque. Dreyfus, très cultivé mais ne connaissant que peu l'art contemporain, a fait montre d'une grande curiosité et a sauté sur l'occasion. En 1967, Arman va être le premier à prendre le chemin des ateliers...

**S'agissant de la mise à disposition pour les artistes de procédés et matériaux propres à la firme, les œuvres d'Arman et de Dubuffet constituent-elles le «cœur» de la collection? Comment se sont déroulées ces deux collaborations?**

Je ne dirais pas qu'elles sont le cœur de la collection. Si ces deux artistes sont maintenant très importants, les autres l'étaient tout autant dans le cadre de la collaboration. Ils appartenaient aux mêmes cercles : celui de Denise René notamment, avec Vasarely – à qui l'on va commander le nouveau logo de la firme en 1972 –, Soto ou Julio Le

Parc, dont les partis pris cinétiques ont trouvé le chemin de la collection. La collaboration d'Arman s'est imposée pour plusieurs raisons : il entretenait une réelle amitié avec Claude Renard, qui fréquentait les Nouveaux Réalistes, et c'était le premier à être absolument fasciné par l'idée d'accumulation, en affirmant que la masse transformait la fonction des objets. Les *Accumulations* qu'Arman a réalisées avec Renault jusqu'en 1974 sont au nombre de plus d'une centaine et la collection n'en a conservé que vingt : en ce sens, l'entreprise a été très généreuse et Arman a fait de très belles choses pour Renault, constituant la première étape de cette montée en puissance de la collection. Dubuffet, qui était en plein dans son cycle de *L'Hourloupe*, était ravi de pouvoir utiliser la technologie de Renault, notamment la Delta



Vue de l'exposition Renault. *L'Art de la collection*, Fondation Clément, Le François, 2018.  
 À gauche : Jean Dubuffet. *Fiston la Filoche*, 1966-67. À droite : *Le Roman burlesque, Motif à l'homme couché*, 1974.

3D, une machine révolutionnaire destinée à agrandir point par point les maquettes de voitures. Jusqu'à ce problème du Salon d'Été en 1975 : son projet de gigantesque sculpture habitable pour le siège n'a pas pu se faire, aussi bien pour des raisons technologiques que politiques... Cela a mené à un grand conflit avec Dubuffet qui s'est concrétisé par une longue bataille juridique. Jean-Robert Bouyeure, l'avocat de Dubuffet, a d'ailleurs écrit récemment un excellent ouvrage à ce sujet, *Le Sac du Salon d'Été*.

**Après 1975, est-ce un autre chapitre de la collection qui s'ouvre, avec des œuvres d'Américains comme Sam Francis ou Robert Rauschenberg ou d'autres générations d'artistes – Alechinsky, Henri Michaux ou Erró ?**

Les Américains – hormis Sam Francis, qui avait vécu à Paris de 1950 à 1962 – comme Rauschenberg par exemple n'ont été sollicités qu'à partir du moment où Renault a décidé d'ouvrir une usine aux États-Unis. Finalement cette installation n'a pas eu lieu mais quelques-unes de ces œuvres ont été gardées. Vers 1985, tout a été remis en question car Renault était au bord de la faillite. Bernard Hanon, successeur de Bernard Vernier-Palliez et œuvrant dans l'esprit de Pierre Dreyfus, a été remercié brusquement. Là est arrivé Georges Besse, qui a voulu restructurer l'entreprise, puis Raymond Lévy. Claude Renard avait créé une association artistique à but non lucratif pour avoir une souplesse administrative. Et dans cette période de panique, à un moment où on ne savait pas quoi faire des œuvres, un autre grand collectionneur et industriel, Jean Hamon, souhaitait reprendre l'association, car il avait pour projet de créer une fondation à Boulogne-Billancourt. Renault a fait une chose très intelligente : ils sont allés vers les artistes en leur proposant soit de leur rendre leurs œuvres, soit de les déposer dans la Fondation Hamon pour qu'elles puissent continuer à être dans une fondation riche. Les Américains ont repris la plupart de leurs œuvres, mais un certain nombre de Français ont choisi la proposition de Hamon.



Vue de l'exposition *Renault. L'Art de la collection*, Fondation Clément, Le François, 2018.  
 Au centre: Jean-Luc Moulène. *Body vs Twizy*, 2011. Au mur, de gauche à droite: Victor Vasarely. *Yanina 2*, 1956. *Algenib 2*, 1956. *Tonk*, 1954.

**Lorsque vous êtes arrivée en 1996, comment avez-vous fait le lien avec cette histoire, mise sur pause depuis plus de dix ans ?**

Il faut rappeler qu'en 1972, il y a eu l'abandon d'un siège historique pour la construction d'un nouveau siège : à cette occasion, beaucoup d'artistes ont été sollicités pour participer à l'architecture de ce lieu. C'était donc un lieu empli d'art : hall de réception et immense cantine par Soto, puis une frise de 50 m de long dans la cafeteria par Le Parc, et un couloir « magnétique » qui y menait réalisé par Takis. Les employés de Renault commençaient donc à s'y intéresser. Comme certains de ces artistes travaillaient encore à Paris quand j'ai pris mes fonctions, dès qu'ils avaient une exposition, j'ai constitué des groupes avec les employés pour les emmener, quitte à renouveler l'opération au gré des arrivés et des départs. Pour moi, ça a été l'occasion d'opérer cette rencontre entre la collection et les employés, qui n'avait pas eu lieu jusqu'alors – car la collection restait liée à la personnalité du dirigeant. J'essaye de faire en sorte qu'ils sentent qu'ils appartiennent à une structure inventive, en usant de la pédagogie interne.

**Avec Jean-Luc Moulène, puis Angela Palmer, He An, Wen Fang et Arslan Sükan – qui ont rejoint la collection d'art Renault depuis 2010 –, avez-vous tenté de renouer avec cet esprit de collection des toutes premières années ?**

Concernant Jean-Luc Moulène, c'est lui qui m'a sollicitée – preuve que la collection n'avait pas été oubliée ! À partir de 2003, j'ai réussi à la montrer dans le monde entier en impliquant les plus beaux musées. Je suis allée voir dans un premier temps la présidence, qui a assuré le financement pour le Japon (2003) et le Mexique (2005), puis je suis allée voir la communication en leur disant qu'ils avaient une image différente des autres entreprises : innovante, humaine et indépendante. Au moment où Jean-Luc Moulène s'est rapproché de moi – il avait comme projet de réaliser une grande sculpture qui nécessitait des outils technologiques 3D, que l'on pouvait trouver dans les ateliers de l'entreprise –, la collection était beaucoup mieux connue. Il a réalisé une grande sculpture, *Body*, que nous avons financée, et en contrepartie il en a créé une autre, destinée à la collection, inspirée par la petite voiture Twizy, *Body vs Twizy* – une splendide évocation de





Vue de l'exposition *Renault. L'Art de la collection*, Fondation Clément, Le François, 2018. Au mur à gauche : He An. *It's forever not*, 2015. Au mur au centre : Heidi Wood. *Étapes urbaines*, 2017-18. Sur le socle : Angela Palmer. *Red hot exhaust*, 2014.

la voiture comme une sculpture dans l'espace urbain. Son initiative a donc été le signal d'un nouveau départ de la collection, qui connaissait déjà une intense vie muséale.

#### **Pour cette exposition en Martinique, comment avez-vous pensé l'exposition ?**

C'est la configuration spatiale de la Fondation Clément qui m'a guidée car ce lieu permet, grâce à ses deux grandes salles et sa majestueuse nef en contrebas, de créer des espaces sans les figer. Dans la grande nef, les espaces sont ouverts mais distincts. Il fallait faire ressentir les différentes façons dont les artistes ont choisi d'exprimer leur rapport au monde, industriel ou autre. Il fallait aussi prendre en considération le rapport à l'espace pour chacun, par exemple laisser proliférer le vaste univers de Dubuffet. Tout en pointant plusieurs thèmes, j'ai pris soin de permettre à un œil même peu averti de remarquer les différences entre les

époques de réalisation. En effet, l'exposition dans la nef se conclut avec les dernières collaborations qui utilisent la technologie et dans les vastes salles du haut, ce sont les grands maîtres des débuts, comme, Arman, Vasarely, Takis et Tinguely. Ce dernier est au cœur de notre histoire : quand le gouvernement suisse lui a demandé de réaliser une œuvre pour l'Exposition universelle de Montréal en 1967, il s'est lancé avec l'aide conséquente de Renault dans *Requiem pour une feuille morte*, et nous en a finalement fait don. D'autres machines – les machines *Eos XII* et *Bascule V* – sont ensuite arrivées, pour créer un ensemble avec le *Requiem*.

#### **On a parlé récemment de la présentation de la collection sur l'île Seguin dans le cadre d'un grand lieu culturel promu par Laurent Dumas et sa société Emerige, qui dit avoir pensé à « toute la mémoire de l'aventure industrielle de Renault » pour ce site. Qu'en est-il ?**

La demande était la suivante : nous allons être voisins et sommes chacun investis dans l'art contemporain, nous pouvons donc réaliser des choses ensemble. Lors de notre conférence de presse commune, on a annoncé avec Laurent Dumas que l'ouverture de son lieu se ferait avec une exposition temporaire de la collection Renault, mais pas toute la collection bien sûr, une sélection appropriée. Le projet en est là, il continue et il progresse. ■