

@RRÊT SUR IMAGES VOUS OFFRE CET ARTICLE ... Offrez-vous un abonnement au site arretsurimages.net !

enquête le 15/03/2011 par Sébastien Rochat

LOUIS RENAULT : RÉHABILITATION MÉDIATIQUE D'UN COLLABO ?

Controverse sur des enquêtes du Monde et de France 2

Une affaire Renault peut en cacher une autre. Après la pseudo affaire d'espionnage, place à la bataille mémorielle autour du fondateur du constructeur automobile. France 2 et *Le Monde magazine* se sont-ils prêtés à une opération de réhabilitation de Louis Renault, présenté depuis 1944 comme une figure de la collaboration ? C'est ce que dénonce l'historienne Annie Lacroix-Riz dans un document de 16 pages censé démontrer la collaboration du constructeur. A l'origine de cette polémique, une décision de justice surprenante : le Centre de la mémoire d'Oradour-sur-Glane a été condamné en juillet 2010 à retirer une photographie montrant Louis Renault et Hitler en février 1939, pour illustrer la collaboration.

Parmi les motifs invoqués, l'anachronisme de la photographie (prise juste avant le début de la guerre) et surtout la légende qui attribue une *"inexacte activité de fabrication de chars"* au constructeur, selon la Cour d'Appel de Limoges.

Le Monde magazine, qui a révélé cette décision de justice passée inaperçue à l'époque, a consacré un dossier à l'affaire en janvier 2011. Le JT de France 2 s'en est fait l'écho deux mois plus tard. Pour l'historienne Lacroix-Riz, cette offensive médiatique est déplacée: les archives regorgeraient de documents sur la collaboration de Louis Renault et la construction de chars par les usines de Boulogne-Billancourt. A France 2 et au *Monde*, on se défend de toute volonté de réhabilitation, en se retranchant derrière la décision de justice.

Les petits-enfants de Louis Renault, mort en prison en 1944 sans avoir été jugé, ont incontestablement remporté une bataille dans la tentative de réhabilitation de leur grand-père, présenté jusqu'à présent comme une figure de la collaboration économique pendant la Seconde Guerre mondiale. Le 13 juillet 2010, la Cour d'Appel de Limoges a condamné le Centre de la mémoire d'Oradour-sur-Glane à payer 2 000 euros de dédommagements à deux des petits-enfants de Renault pour avoir exposé une photographie représentant Renault et Hitler avec la mention suivante en légende : *"Louis Renault fabriqua des chars pour la Wehrmacht"*. Un premier référé d'octobre 2009 avait pourtant donné raison au Centre de la mémoire.



C'est *Le Monde magazine*, daté du 8 janvier 2011, qui a révélé cette décision de justice dans un dossier intitulé *"Renault : la justice révisé les années noires"*. Dans l'arrêt, consulté par les journalistes du *Monde*, Pascale Robert-Diard et Thomas Wieder, les juges ont estimé que *"la présentation de Louis Renault comme l'incarnation de la collaboration industrielle au moyen d'une photo anachronique et d'un commentaire lui attribuant « une inexacte activité de fabrication de chars (...) dans un contexte de préparation du visiteur à la découverte brutale des atrocités commises le 10 juin 1944 par les nazis de la division Waffen SS das Reich, ne peut manquer de créer un lien historiquement infondé entre le rôle de Louis Renault pendant l'Occupation et les cruautés dont furent victimes les habitants d'Oradour-sur-Glane ».* Il s'agit, souligne l'arrêt, d'une *"véritable dénaturation des faits"*.

Dossier spécial du 8 janvier 2011



L'hebdomadaire est donc revenu sur le volet judiciaire du dossier en donnant notamment la parole à l'historien Laurent Dingli (auteur d'une biographie de L. Renault et accessoirement marié à l'une des petites-filles du constructeur) pour qui *"jamais Louis Renault n'a accepté de fabriquer ni de réparer des chars pour les Allemands"*. D'après cet historien, cité par *Le Monde*, Renault *"n'a pas cédé à l'ultimatum de la Wehrmacht en août 1940. Si des chars ont été réparés, c'était dans les ateliers réquisitionnés par l'occupant"*. La thèse des tenants de la réhabilitation est donc claire : il n'y aurait jamais eu de construction de chars, tout au plus des réparations de chars mais dans des ateliers contrôlés par les Allemands.

Deux mois après la publication de ce dossier, France 2 s'est penché sur l'affaire en y consacrant près de 4 minutes au 20 heures du 2 mars. Si *Le Monde magazine* s'intéressait davantage au volet judiciaire, le

ABONNEZ-VOUS !

@RRÊT SUR IMAGES

GRATUIT
AUJOURD'HUI

Contenus d'utilité publique

LIBYE, PREMIÈRES
QUESTIONS URGENTES
SUR UNE GUERRE DANS
L'URGENCE

PORTE : "ET EN PLUS, LE
JAPONAIS EST
INDULGENT..."

CHRONIQUES À
ÉCLIPSES

FRANCE 2 PRÉSENTE UN
PRO-NUCLÉAIRE COMME
UN EXPERT NEUTRE

NUCLÉAIRE : POURQUOI
CE LONG SILENCE
FRANÇAIS

CHERS COLLÈGUES DE
"MARLY", SORTEZ
MAINTENANT DE
L'ANONYMAT !

LA PARISIENNE CHANTE
GRAND PAPA CHIRAC

ASSISES DU
MÉDICAMENT :
TRANSPARENCE...À
HUIS CLOS

LIBÉREZ LES
VAMPIRES !

PORTE : "ZEMMOUR
BÉATIFIÉ PAR LES
DÉPUTÉS UMP"

ET LES LIBRAIRES,
DANS TOUT ÇA ?

SARKOZISTAN,
NAISSANCE D'UN LIVRE

@SI DISPONIBLE SUR
ANDROID

Récupérer les flux RSS

Tous les gratuits

Les contenus d'utilité
publique

Les vite dits

Les forums

Récupérer les podcasts

iTunes

Autres

ABONNEZ-VOUS !

@RRÊT SUR IMAGES

JT va plus loin et ose poser la question : "Louis Renault a-t-il collaboré ?" Et curieusement, aucun historien considérant que Louis Renault a collaboré n'intervient dans l'enquête...

pour faire le contre-point face aux tenants de la réhabilitation →



RENAULT A-T-IL CONSTRUIT DES CHARS POUR L'OCCUPANT ?

Suite au dossier du *Monde magazine*, une historienne est montée au créneau pour protester contre ce qu'elle considère comme une opération de réhabilitation médiatique de Louis Renault. Il s'agit d'Annie Lacroix-Riz, professeur d'histoire contemporaine à l'université Paris VII et spécialiste de la collaboration économique pendant la guerre. Cette historienne, très engagée à gauche et parfois [contestée par certains de ses confrères](#), n'en est pas revenue en découvrant l'article du supplément du *Monde*. Contestant cette tentative de réhabilitation, elle s'est attelée à la rédaction d'un article de 16 pages, d'abord envoyé au Comité de vigilance face aux usages publics de l'histoire, et qui s'est ensuite retrouvé [sur différents sites](#) courant février, notamment sur [un blog de Mediapart](#) et [Owni.fr](#).

Dans ce texte, l'historienne dénonce "une vaste entreprise de réhabilitation de Louis Renault, et avec lui, du haut patronat français sous l'Occupation, relancée depuis quinze ans par plusieurs historiens ou publicistes qui ont préféré les témoignages postérieurs à l'Occupation aux archives des années 1940-1944".



Pour elle, les faits de collaboration et la construction de chars Renault pour les nazis sont indiscutables : "Camions, tanks, moteurs d'avions, avions, bombes incendiaires, canons anti-chars, etc., toutes les pièces possibles de l'armement furent construites par Renault pour le Reich. Pour oser réduire la production de guerre à celle des tanks ou pour prétendre que Renault – comme le reste de l'industrie française – a subi, en 1940, la torture des « réquisitions » allemandes, il faut s'être dispensé de dépouiller les montagnes d'archives consultables aujourd'hui, ou avoir travesti leur sens. Le dossier factuel des responsabilités de Louis Renault, actionnaire très majoritaire de la SAUR [société anonyme des usines Renault], et de ses collaborateurs de haut rang dans le sort de la France et dans la durée de la guerre, est accablant", écrit-elle.

Ainsi, "en mars 1941, « Renault voitures de tourisme, camions, tanks » fut recensé en tête d'une liste d'entreprises « travaillant pour les Allemands ». Une note sur l'« Industrie de guerre » d'avril 1941 exposa avec précision « que les Établissements Renault à Billancourt produis[ai]ent actuellement une série de petits tanks Renault ». Fin avril, « les Allemands [étaient] très contents du tank Renault ». Toutes ces traces établissant la construction de chars Renault pour l'Occupant se trouvent dans des rapports envoyés par des résistants ("communistes" ? s'interroge Lacroix-Riz) au bureau de renseignement de de Gaulle (cote 300, MAE), afin d'inciter les Alliés à bombarder les usines de Billancourt.

Du côté des tenants de la réhabilitation, on n'est évidemment pas de cet avis : Laurent Dingli (historien et époux d'une petite-fille de Renault) oppose les sources de l'historienne à celles de l'entreprise. Selon lui, Lacroix-Riz "n'a jamais travaillé sur des sources de l'entreprise. Elle a des sources indirectes sur des comptes rendus de la Résistance qui sont faux deux fois sur trois. Ce ne sont pas des sources à négliger, mais le minimum est de les confronter avec les archives de l'entreprise. Pas un seul char n'est sorti des usines Renault. Il y a juste eu des réparations de chars français, saisis par les Allemands, et réparés dans les Ateliers Renault réquisitionnés par l'Occupant". Mais l'entreprise n'aurait-elle pas pu détruire des documents compromettants, comme l'indiquent des sources de la Résistance citées par Lacroix-Riz ? "On a les comptes de l'entreprise, on suit les commandes de 1940 à 1944, on sait quelle machine était là, on n'improvise pas une construction de chars comme ça !", s'exclame-t-il.

Des témoignages humains, d'ouvriers ou de contremaîtres de l'usine, auraient pu être précieux, mais aucun des deux camps n'en produit. "Je suis une historienne de l'écrit et pas une historienne du témoignage, explique Lacroix-Riz. Un livre, ça se juge à ses sources. Je ne me base que sur des sources 1940-1944".

"NOTRE ENQUÊTE NE VISAIT PAS À RENTRER DANS LE FOND DES CHOSES" (LE MONDE)

Face à cette polémique, les journalistes du *Monde magazine* se retranchent derrière la décision de justice et la volonté de simplement raconter l'histoire d'une famille qui se bat pour la réhabilitation : "Notre point de vue n'a pas été de dire que X ou Y a raison. La Cour d'Appel de Limoges a rendu un arrêt en juillet 2010, personne n'en avait parlé. C'est Thierry Lévy [l'avocat des petits-enfants] qui m'a parlé de cet arrêt et on a décidé de raconter l'histoire. Le reste est un débat d'historiens", explique Pascale Robert-Diard. Thomas Wieder, co-auteur du dossier, s'est occupé du volet historique. Assurant avoir consulté plusieurs sources différentes à propos de Louis Renault, il affirme que le but n'était pas de participer à une quelconque opération de réhabilitation : "Notre enquête ne visait pas à rentrer dans le fond des choses. Notre démarche de journaliste, c'est de montrer comment une famille marquée par une icône incarnant le mal s'appuie sur des travaux d'historiens pour réhabiliter l'honneur de son aïeul. Et comment cette famille, qui a l'impression que c'est un combat vain, en vient à saisir la justice pour trancher une question mémorielle. Aujourd'hui, le débat historiographique donne une vision plus nuancée et fine des choses qu'il y a cinquante ans où on avait une vision plus caricaturale". Pour le journaliste du *Monde*, Annie Lacroix-Riz serait d'ailleurs "extrêmement contestée dans le milieu universitaire".

Fallait-il pour autant ne donner la parole qu'aux défenseurs de Louis Renault ? Du côté de France 2, on tente de justifier l'absence d'historiens défendant la thèse de la collaboration : "C'est écrit dans les livres d'histoire, ça fait 70

ans qu'on nous le dit", explique Gérard Grizbec, l'auteur du reportage. *L'idée, c'était donc de s'interroger sur le débat d'aujourd'hui*". Mais comment peut-on poser les clés d'un débat sans donner la parole à la partie adverse ? *"Peut-être que le titre est mal choisi"*, reconnaît Grizbec tout en expliquant qu'il n'a *"jamais envisagé"* de donner la parole à d'autres historiens : *"On est obligé d'être subjectif. Moi je remets en cause une idée reçue. Mon problème n'est pas de donner la parole aux uns et aux autres. Mon but n'est pas de dire, c'est un mec bien ou pas bien. Je ne donne pas la vision classique et traditionnelle du personnage"*.

De son côté, Annie Lacroix-Riz conteste la présence de Julian Jackson, l'historien interviewé par France 2 : *"C'est un auteur de synthèse, pas inintéressant certes, mais il n'a pas du tout approfondi le sujet. Il a écrit un livre sur les années 1940-1944, mais cet ouvrage n'est appuyé par aucune source et ne cite Renault que sur deux lignes. C'est malhonnête de s'adresser à quelqu'un qui n'a pas travaillé sur Renault"*, explique-t-elle avant de conclure que le traitement médiatique de cette affaire relève d'un *"traitement idéologique de l'histoire, purement scandaleux"*.

BATAILLE DE SOURCES DEVANT LA JUSTICE

Au *Monde magazine* et à France 2, on se retranche donc derrière la décision de justice. C'est d'ailleurs l'une des énigmes de cette affaire : comment la justice a-t-elle pu conclure à l'absence de sources suffisantes pour évoquer la construction de chars par Renault, si le débat n'est pas tranché ?

D'après l'arrêt de la Cour d'appel, les juges se sont appuyés sur une décision de justice du 30 avril 1949 qui classait la procédure contre Louis Renault (décédé cinq ans plus tôt) et stipulait que *"les usines Renault n'ont procédé pendant l'Occupation à aucune fabrication des chars ou de chenillettes mais, dès le début de la période envisagée, elles ont été obligées d'effectuer des réparations de chars et de chenillettes de fabrication française, prises de guerre des Allemands"*. Autrement-dit, la Cour s'est appuyée sur un texte de 1949, époque où le travail des historiens et le dépouillement d'autres archives que celles de l'entreprise n'avaient pas été effectués.

Arrêt de la Cour d'Appel de Limoges →

Plus de cinquante ans après, c'est d'ailleurs cette bataille de sources qui ressort du jugement : l'arrêt indique *"qu'aucun travail d'historien (notamment les ouvrages de Gilbert Hatry, Emmanuel Chadeau, Anthony Rodhes et Laurent Dingli) n'a contredit cette affirmation constituant la conclusion de longues et approfondies investigations judiciaires"*.



Et les juges de citer un livre de Lacroix-Riz, *Industriels et banquiers sous l'Occupation*, pour affirmer que *"la reproduction d'une simple note attribuée à une source non identifiée n'a été corroborée par aucun élément objectif"*. En clair, pas de sources fiables prouvant que Renault a fabriqué des chars. De quoi faire bondir l'historienne : *"L'avocat des petits-enfants a cité mon livre de manière extrêmement malhonnête ! Il a sélectionné un seul document polonais soi-disant peu fiable pour ensuite citer les hagiographies sur Renault qui disent qu'il n'y a pas de source"*.

Du côté du Centre de la mémoire d'Oradour-sur-Glance, ce procès en appel - après une victoire en première instance - laisse un goût amer. *"Nous avons cité pas mal d'historiens, mais la Cour n'en a pas tenu compte, elle a surtout jugé la forme [l'anachronisme de la photo de Renault et Hitler] et pas le fond"*, explique Richard Jezierski, le responsable du Centre. Mais le Centre d'Oradour n'a pas voulu poursuivre le feuilleton judiciaire : *"on s'est dit qu'on n'allait pas claquer 20 000 euros de frais de justice pour un pourvoi en cassation si c'est pour être jugé sur la forme. Nous ne sommes pas le mémorial de Caen, nous sommes une petite structure. On préférerait mettre cet argent dans du matériel pédagogique. Mais cette décision de justice fait mal"*, déplore le directeur du Centre d'Oradour.

Quelle que soit la suite du débat autour de la collaboration ou non de Louis Renault pendant la Seconde guerre mondiale, une chose est sûre : les défenseurs du constructeur n'ont pas fini de citer en exemple le jugement de la Cour d'Appel de Limoges.

Par **Sébastien Rochat** le 15/03/2011

Mots-clés : collaboration, France2, Le Monde magazine, Louis Renault, Oradour-sur-Glance, Renault, Seconde guerre mondiale