

## DE LA RÉHABILITATION DE LOUIS RENAULT À L'INDEMNISATION DES HÉRITIERS DE LA SOCIÉTÉ ANONYME DES USINES RENAULT (SAUR)

Paru sur *Mediapart*, « édition : les invités de *Mediapart* », 4 juillet 2011 ,  
<http://blogs.mediapart.fr/edition/article/040711/de-la-rehabilitation-de-louis-renault-lindemnisation-de-ses-heritiers>

### **Annie Lacroix-Riz, professeur émérite d'histoire contemporaine à l'université Paris VII**

Le 13 juillet 2010, la Cour d'Appel de Limoges, saisie par les sept petits-enfants de Louis Renault, a condamné le « Centre de la mémoire » d'Oradour-sur-Glane (Haute-Vienne) 1° à retirer de son exposition permanente (depuis 1999) une photo de l'industriel auprès d'Hitler et Göring, au salon de l'auto de Berlin de février 1939, leur montrant une Juvaquatre, accompagnée cette légende : « Louis Renault présente un prototype à Hitler et Göring à Berlin en 1938 (sic) [...] Louis Renault fabriqua des chars pour la Wehrmacht. Renault sera nationalisé à la Libération »; 2° à payer 2.000 euros aux plaignants. Les plaignants certifièrent, avec leurs deux principaux porte-parole, Hélène Renault-Dingli, et son mari « Laurent Dingli, historien », avoir agi pour des raisons strictement *morales* et grand-filiales.

La première (née en 1962), plaignante, a décrit dans *Le Monde Magazine* du 8 janvier 2011 la longue souffrance impuissante des petits-enfants du grand industriel, tous nés après sa mort, entre 1944 et 1976 : « Au lycée, j'apprenais que j'étais la petite-fille d'un collabo. Cela m'était insupportable, mais je n'avais pas de preuves du contraire ». Son demi-frère Louis (né en 1964) a rappelé la première tentative, avortée, en 2009, de faire condamner le centre d'Oradour-sur-Glane : « “C'était comme si le mal s'attaquait au bien. On passait pour des révisionnistes”, se souvient[-il]. Leur demande est rejetée, commentent *Pascale Robert-Diard et Thomas Wieder*, au motif que “la vérité historique contemporaine considère que les usines Louis Renault collaborèrent à l'effort de guerre du Reich” ».

Selon M. Dingli, mari d'Hélène Renault, auteur d'une hagiographie de Louis Renault, il n'existe aucun lien organique entre le comportement de l'industriel avant et après juin 1940 : sacrifiant à des réceptions officielles avec un pays qui n'était pas en guerre avec la France, ce pacifiste sincère, opposé à tout extrémisme, de gauche et de droite, n'aurait jamais financé les ligues fascistes. Sous l'Occupation, la contribution de la Société anonyme des Usines Renault (SAUR) à l'économie de guerre allemande aurait été limitée et contrainte : « Jamais, explique-t-il, Louis Renault n'a accepté de fabriquer ni de réparer des chars pour les Allemands. Il n'a pas cédé à l'ultimatum de la Wehrmacht en août 1940. Si des chars ont été réparés, c'était dans des ateliers réquisitionnés par l'occupant. » C'est en effet sur ce point, affirmé par un arrêt de tribunal indulgent de 1949, que la Cour d'Appel de Limoges a fondé celui du 13 juillet 2010 : définir Louis Renault « “comme l'incarnation de la collaboration industrielle” » au moyen « d'une photo anachronique » pourvue d'une légende lui imputant une « inexacte activité de fabrication de chars » constitue une « véritable dénaturation des faits », créant « 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” ».

C'est sur le double registre de l'« héritage douloureux » d'un Louis Renault innocent, à réhabiliter, que s'est développée depuis janvier 2011 une vaste campagne médiatique. Ouverte par *le Monde Magazine*, elle a bénéficié du soutien réitéré d'une chaîne publique de télévision, France 2 :

1° le 2 mars au journal télévisé de 20 heures, avec un « dossier de la rédaction » de près de 4 minutes intitulé « *Louis Renault a-t-il collaboré ?* », question à laquelle n'ont été invités à répondre qu'Hélène Dingli-Renault et un historien non spécialiste de Renault, Julian Jackson. La première, par la négative, a même argué que Louis Renault aurait offert à la Résistance son fils

s'il n'avait pas été unique. Le second a esquivé les faits en se demandant si Renault avait agi par motivation idéologique *ou* économique. L'accent a surtout été mis sur un film montrant l'industriel en jeux de plage familiaux, scène de pure propagande sans lien avec son rôle économique et sa collaboration avec l'ennemi;

2° le 26 avril, dans l'émission « Prise directe », à 20 h 35, les héritiers, Hélène Dingli en tête, ont montré aux Français les somptueuses propriétés de Louis Renault conservées à la famille, sans préciser leur éventuel rapport avec l'enrichissement, entre 1940 et 1944, de l'actionnaire très majoritaire de la SAUR (plus de 96% du capital). Le journaliste a dit leur certitude de découvrir la preuve « archivistique » de l'innocence de Louis Renault, avec l'aide d'une consœur américaine, intime d'Hélène Dingli, qui va par un film dénoncer l'injustice commise en 1944-45 par les gaullo-communistes ligués. L'excellent grand-père contrastait avec le méchant de l'émission, le clown Zavatta, père indigne.

Trois syndicalistes de Renault dont la carrière militante s'est déployée à l'époque de la Régie nationale des usines Renault (RNUR), Roger Silvain, Michel Certano et Aimé Albeher, et moi-même, historienne spécialiste de la « collaboration économique », avons depuis janvier sollicité, en vain jusqu'ici, l'exercice d'un droit de réponse à cette puissante campagne unilatérale grimée en pieuse mission familiale. Les sources originales établissent en effet un lien organique entre le comportement politique et économique de Louis Renault pendant la crise des années 1930 et ses choix de 1940-1944 :

- Violence extrême dans la gestion des rapports sociaux, en liaison avec la police et les organisations fascistes groupées depuis 1935-1936 en « Cagoule », méthodes de « guerre sociale » et politique dénoncées *avec précision* par le grand avocat Moro-Giafferi, défenseur, en mars 1939, de Jean-Pierre Timbaud, secrétaire du syndicat des métaux, et des militants cégétistes traités en « rebelles » militaires après la grève du 24 novembre 1938. Les arguments de cette plaidoirie, cités dans *L'Humanité* de mars 1939 (consultable sur *Gallica*), sont avérés par les archives policières : celles-ci montrent non seulement l'implication de la SAUR dans la stratégie patronale de la tension mais aussi le rôle essentiel de l'entourage de l'industriel dans le complot contre le régime républicain et dans « la défaite truquée » de mai-juin 1940 qui en assura le succès. Cette stratégie mit au premier plan son neveu par alliance François Lehideux, administrateur-délégué de la SAUR et chef de « guerre sociale », nommé, de septembre 1940 à août 1944, directeur responsable du comité d'organisation de l'industrie automobile, et, de juillet 1941 à avril 1942, ministre de la production industrielle.

- Ligne de capitulation devant l'Allemagne hitlérienne, au nom d'un pacifisme qui n'avait pas caractérisé Louis Renault entre 1914 et l'ère d'application du traité de Versailles : elle fait de lui le symbole des « “marchands de canons” » qui, « pour gagner le combat social, inattentifs à l'autre bataille » - contre le Reich - « ont plutôt cherché à ne plus fondre de canons », comme l'écrivit en 1943, dans *Les fossoyeurs : défaite militaire de la France, armistice, contre-révolution*, le grand journaliste André Géraud (Pertinax), émigré depuis l'été 1940 aux États-Unis. C'est d'ailleurs parce que Renault faisait *devant son personnel, ingénieurs et ouvriers*, l'apologie du sabotage de la défense nationale, même après la déclaration de guerre officielle - « “La Défense Nationale, je m'en fous; ce que je veux, ce sont des Primaquatre, des Juvaquatre, des voitures qui paient”, etc. » - que « certains membres [de son] Conseil d'Administration » le déclarèrent fou : prétendre « que de telles paroles ne pouvaient être que la conséquence d'une activité intellectuelle déficiente » (RGPP, 25 novembre 1939, BA 2136, Renault, archives de la Préfecture de police) pouvait seul exclure le crime de trahison. Ce refus obstiné de se battre contre le Reich, résolu, lui, à faire la guerre à la France, inspira ses entretiens avec Hitler en 1935, 1938 et 1939, où il vanta la paix franco-allemande et exalta (deux heures en février 1935) le futur cartel « européen » de l'automobile qui chasserait la concurrence américaine.

- Ce cartel, dénommé « comité européen de l'automobile », fut bien institué entre novembre 1940 et mars 1941, sous la houlette de Lehideux. Le zèle immédiat pour la production de guerre s'était exprimé le 1er août 1940 dans l'accord écrit, signé de Louis Renault, pour réparer les chars Renault pour la Wehrmacht. En le confirmant le 4, son entourage prit seulement la précaution, par la voix de Lehideux, de demander aux Allemands de prendre *officiellement* la direction des ateliers qui en seraient chargés. Ce zèle ne se démentit jamais, et fit de l'industriel le symbole spectaculaire de la collaboration économique, salué d'ailleurs par la surreprésentation de la SAUR dans les bombardements alliés de 1942-1943. Renault, qui avait haï l'idée d'une guerre contre l'Allemagne, voua entièrement ses usines à la seule guerre qui, une fois les comptes réglés avec la France, comptât pour le Reich, celle contre la Russie : exigeant des ouvriers le maximum de rendement « avant le 15 juin » (1941) – une semaine avant « l'opération Barbarossa » contre l'URSS, -, la SAUR maintint son enthousiasme jusqu'au bout. Elle discutait encore en *juillet 1944* avec les Allemands des « usines souterraines » en fonctionnement ou en projet pour alimenter leur effort de guerre.

Le prétendu ermite d'Herqueville retiré dans ses terres normandes rencontrait régulièrement les Allemands (les fonds Lehideux de Haute-Cour 3 W 217 à 234 en font foi) pour pousser la production et réparer les dégâts des bombardements alliés, remboursés par Vichy, c'est à dire le contribuable français. C'est lui qui, début novembre 1942, au cours d'un entretien avec le « plénipotentiaire chargé de l'automobile » (GBK) le général Thoenissen, qui lui « propos[ait] de prendre une commande importante de moteurs d'avions [...], lui a donné son accord de principe sous la condition que lui soient rendus les ouvriers nécessaires. » « Les usines Renault ont adressé au COA [comité d'organisation de l'industrie automobile], le 17 septembre 1942, un projet de construction de leur forge et chaufferie du Mans [...] étudié par les usines Renault sur la demande de l'*Oberkommando des Heeres* (haut commandement de l'armée de terre), en vue du forgeage de maillons de chenilles » de chars. C'est Louis Renault qui suggéra aux Allemands, fin août 1943, « de faire procéder au montage de tous les camions en dehors de Billancourt [...] afin d'éviter des risques possibles de bombardement par suite d'une augmentation de fabrication ».

Demeuré chef suprême de ses établissements, il maintint sous l'Occupation sa vieille collaboration étroite avec la police française, à laquelle la SAUR remettait toutes les fiches du personnel. « L'administration de l'usine » faisait appel à ses services à tout propos, pour arrêter ceux qui appelaient au sabotage de la production de guerre allemande : la responsabilité de la SAUR dans l'arrestation de militants communistes ensuite livrés à la police allemande est strictement établie par les fonds de la Préfecture de police, par exemple pour les 10 de décembre 1941 et les 24 de juillet 1942, déportés ou fusillés.

C'est cela qui rendit impérative à la Libération la confiscation des usines Renault, et que le refus d'un droit de réponse à la campagne unilatérale larmoyante menée au service des héritiers de Louis Renault empêche les Français de connaître. « Si la réhabilitation doit passer par des poursuites contre l'État, eh bien, on attaquera l'État! », avait en janvier 2011 annoncé Louis Renault. Le 9 mai suivant, les petits-enfants ont balayé la réhabilitation présentée jusqu'alors comme leur unique objectif pour choisir un tout autre terrain d'offensive. Se saisissant de la « question prioritaire de constitutionnalité » (QPC), ils passent à l'assignation de l'État pour « voie de fait » du général de Gaulle et de son gouvernement : ils le somment donc de leur consentir une indemnisation énorme, qui incomberait à nouveau au contribuable – comme *toutes* les livraisons d'Occupation au Reich et les « avances » consenties depuis mars 1942 par Vichy pour reconstruction accélérée des usines bombardées. L'assignation abandonne donc le fond du dossier – la légitimité de l'action de l'État contre un individu accusé d'« atteinte à la sûreté extérieure de l'État » ou trahison (mandat d'arrêt du juge d'instruction Martin du 16 septembre 1944) – pour contester « une voie de fait » attentatoire

« au droit de propriété ou à une liberté fondamentale ». Deux éléments décisifs contredisent cette allégation:

1° L'ordonnance du 16 janvier 1945, est-il affirmé, n'appartiendrait pas à la catégorie des « mesures imposées par les exigences de la défense nationale ». Elle s'y inscrit au contraire pleinement. Car la France participa à nouveau officiellement, depuis la Libération de Paris et l'installation en métropole du gouvernement du général de Gaulle, au conflit général dont la clique Pétain l'avait exclue en signant l'armistice du 22 juin 1940 : demeurant belligérante jusqu'à son terme, le 8 mai 1945, elle dut jusqu'à cette date utiliser l'essentiel de sa production industrielle (charbon, automobile, etc.) au service des Alliés anglo-américains.

2° « Les héritiers Renault » signèrent le 15 mars 1947 avec le PDG de la RNUR Pierre Lefaucheur un accord dont le point 3 leur interdit tout nouveau recours : « La Régie Nationale déclare ne pas avoir à revendiquer sur le patrimoine personnel de M. Louis Renault, soit en France, soit à l'étranger, la propriété d'autres biens ou droits que ceux ayant fait l'objet des arrêtés interministériels de confiscation visés dans le préambule et intervenus avant le 31 décembre 1945, c'est-à-dire dans le délai imparti par l'article 4 de l'Ordonnance du 16 janvier 1945, modifié par l'Ordonnance du 18 juillet 1945. *De leur côté, les héritiers Renault renoncent à contester la régularité desdits arrêtés en fonction de l'Ordonnance susvisée du 16 janvier 1945 et se désistent des recours qu'ils ont formés devant le Conseil d'État* » (souligné par moi).

Forme et fond, la France ne doit pas emprunter la voie qu'a choisie le 12 mai le Sénat belge en approuvant le principe d'examen d'une proposition de loi du parti d'extrême droite *Vlaams Belang*, acceptée par tous les partis flamands, Verts exceptés (les plus à gauche) : elle prévoit d'« efface[r], pour l'avenir, tous les effets des condamnations et sanctions infligées du chef d'actes d'incivisme *prétendument* (souligné par moi) commis entre le 10 mai 1940 [date de l'attaque allemande] et le 8 mai 1945 et [d']institu[er] une commission chargée d'indemniser les victimes de la répression d'après-guerre ou leurs descendants pour le préjudice financier subi à la suite desdites condamnations et sanctions ». Ce serait proclamer que les vainqueurs de juin 1940 l'ont définitivement emporté sur ceux de la Libération et du 8 mai 1945. Ce serait assurer le triomphe du MEDEF, au nom duquel Denis Kessler a exigé le 4 octobre 2007 dans *Challenges* la mort du « compromis social » de l'après-Libération : « Le modèle social français est le pur produit du Conseil national de la Résistance [...] Il est grand temps de réformer, et le gouvernement s'y emploie [...] La liste des réformes ? C'est simple, prenez tout ce qui a été mis en place entre 1944 et 1952, sans exception [...] Il s'agit aujourd'hui de défaire méthodiquement le programme du Conseil national de la Résistance. »

Nous avons, par une pétition qui a depuis mars recueilli environ 4 000 signatures, exigé de France 2 un droit de réponse : y faire droit s'impose, pour faire connaître aux Français les tenants et aboutissants de cette affaire exorbitante et les aviser de l'énorme « préjudice moral » et financier dont les petits-enfants de Louis Renault les menacent.