



RENAULT

**L'ART DE
LA COLLECTION**

FONDATION
CLÉMENT

HC
éditions

Ouvrage publié à l'occasion de l'exposition *Renault : l'art de la collection*
conçue par Ann Hindry et présentée par la Fondation Clément au François, Martinique
du 9 décembre 2018 au 17 mars 2019

En couverture :
Jean Tinguely, *Requiem pour une feuille morte*, 1967 (détail)
© Adagp, Paris, 2018
Photo : Georges Poncet
Conception graphique : Atelier Bastien Morin

© 2018, Éditions Hervé Chopin, Paris / Fondation Clément, Le François
ISBN 9782357204614
Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays

RENAULT

L'ART DE LA COLLECTION

FONDATION
CLÉMENT

HC
éditions

Fondation d'entreprise de GBH, la Fondation Clément mène des actions de mécénat en faveur des arts et du patrimoine culturel dans la Caraïbe. Elle soutient la création contemporaine avec l'organisation d'expositions à l'Habitation Clément et la constitution d'une collection d'œuvres représentatives de la création caribéenne des dernières décennies. Elle gère d'importantes collections documentaires réunissant des archives privées, une bibliothèque sur l'histoire de la Caraïbe et des fonds iconographiques. Elle publie aussi des ouvrages à caractère culturel et contribue à la protection du patrimoine créole avec la mise en valeur de l'architecture traditionnelle.

Exposition

Commissariat

Ann Hindry
Directrice et conservatrice de la Collection
Renault

Architecte-scénographe

Corinne Marchand

Conception graphique

Bastien Morin

Logistique et transport des œuvres

Gondrand / Marc Clouet

Transport des œuvres

BBA / Sylvie Normand

Accrochage des œuvres

Louis-Marie Mauvais
Jean-Marc Gaillard
Jean-Pierre Marine
Jean-Etienne Careto

Constats d'état

Florence-Half-Wrobel

Menuiserie

CAA / Alain Piraud

Peinture

Serge Pain

Éclairages

La Servante / Dominique Guesdon

Signalétique

Dazibao

Communication

Claudine Colin Communication
Comecla / Marie-Christine Duval

Dossier pédagogique

Estelle Onéma

Fondation Clément

Président

Bernard Hayot

Chefs de projet

Colette Sorel
Florent Plasse

Administration du site

Célia Sainville
Frantz Cadet-Petit

Accueil des publics

Régine Bonnaire
Gabrielle Chomereau-Lamotte
Sylvia Sandou

Catalogue

Éditions Hervé Chopin

Directrice éditoriale

Isabelle Rauch

Relectures et corrections

Marie Belanger

Conception graphique

Anne Chopin

Couverture

Atelier Bastien Morin

Fabrication

Maylis Marchand

Collection Renault

Directrice et conservatrice

Ann Hindry

Régisseur des œuvres

Arteam / Louis-Marie Mauvais

Accrochage des œuvres

Marc Clouet

JEAN DUBUFFET
TAKIS
JULIO LE PARC
SAM FRANCIS
PIERRE ALECHINSKY
JEAN-LUC MOULÈNE
ROBERT RAUSCHENBERG
ERRÓ
HE AN
VICTOR VASARELY
WEN FANG
POL BURY
ARMAN
ANGELA PALMER
ARSLAN SUKAN
NIKI DE SAINT PHALLE
JEAN TINGUELY
HEIDI WOOD

ROBERT DOISNEAU

Renault, l'art de la collection

Ann Hindry

Directrice et conservatrice

À la lecture de ces deux mots de « art » et « collection », l'on pense d'emblée à un ensemble de belles voitures historiques... et celle-ci existe. En revanche, ce que l'on connaît moins, c'est le lien très fort qui unit Renault et l'art de son temps. Initiée en 1967, la riche collection d'art moderne et contemporain de Renault a fêté ses cinquante ans d'existence. Fondée sur le principe très novateur à une époque où l'art contemporain était encore confidentiel, de collaboration active avec les artistes, elle comporte aujourd'hui plus de 300 œuvres d'artistes de différents pays, différentes pratiques, parmi lesquels on compte nombre de figures majeures de l'histoire de l'art récente. Son profil atypique est composé de grands ensembles, de séries, d'œuvres solitaires. Beaucoup ont été réalisées sur place. Cette diversité lui donne son intérêt historique. Elle s'est construite au fil du temps, au cours du quotidien vécu par les artistes. Ceux-ci étaient pour certains attirés par l'univers industriel ; la découverte de moyens et de matériaux nouveaux, la possibilité de leur usage pour leur art, mais aussi par l'expérience humaine différente qu'elle représentait pour eux. La collection d'art de Renault compte aujourd'hui plusieurs générations d'artistes : celle des déjà grands à l'origine, tels Jean Dubuffet, Victor Vasarely, puis les générations suivantes avec Jean Tinguely, Arman, Robert Rauschenberg, puis Erro, Alechinsky, plus tard Jean-Luc Moulène, enfin la jeune génération turque, chinoise ou australienne... pour n'en citer que quelques-uns. L'exposition présente ainsi dans tout l'espace de la Fondation un parcours sélectif de 1967 à aujourd'hui des œuvres significatives issues de cette aventure hors du commun.

Renault, the art in the collection

Ann Hindry

Director and curator

Reading these two words, "art" and "collection," one immediately thinks of asset of handsome historic cars. Such a collection does indeed exist. However, what is less well known is the very strong link between Renault and the art of its day. Begun in 1967, Renault's rich collection of modern and contemporary art recently celebrated fifty years of existence. Founded on a highly innovative principle of active collaboration with artists at a time when contemporary art was a minority interest, it now comprises over three hundred works from different countries, representing different practices, made by many significant figures from the history of recent art. Its unusual structure is constituted by large ensembles, series, and solitary works. Many of these were made on-site. This diversity is what explains its historical interest. It was built up over time, in the course of the everyday life of artists. Some of them were attracted by the world of industry and the discovery of new techniques and materials, the possibility of using them for art, but also by the different dimension of human experience that this world represented.

The Renault Art Collection now features several generations of artists: the major figures from the early days, such as Jean Dubuffet, and Victor Vasarely, and then the following generations with Jean Tinguely, Arman, Robert Rauschenberg, and then Erró, Alechinsky and later Jean-Luc Moulène, and finally the younger generation from Turkey, China and Australia, to name but a few.

The exhibition presents a selective sequence from 1967 to today, filling the Foundation space, featuring significant works from this most unusual adventure.

La collection d'art Renault

Élisabeth Couturier, journaliste et critique d'art

Ann Hindry, directrice de la collection d'art Renault, historienne de l'art

E.C. La collection d'art Renault fête ses 50 ans d'existence, comment a-t-elle démarré ?

A.H. Tout est parti d'une idée originale de mécénat. En 1967, Claude Renard, cadre supérieur de Renault, amateur d'art et ami de Malraux, a voulu rapprocher le monde de l'entreprise et celui de l'art contemporain en établissant des collaborations ponctuelles avec des artistes. L'intention de départ n'était pas de réaliser quelque chose dans la durée. Cela relevait plutôt d'une démarche intuitive, sans objectifs affichés, soutenue par Louis Dreyfus, le PDG de l'époque.

E.C. Peut-on comparer la collection d'art Renault aux collections actuelles liées à une entreprise ?

A.H. Il n'y a pas vraiment de comparaison possible, puisqu'ici, à l'origine, il n'y avait pas de désir de collecter des œuvres. L'art contemporain n'était, alors, ni une valeur spéculative, ni un signe de prestige, tout au plus un terrain d'expérimentation, une aventure humaine. C'est pourquoi le projet était d'initier une collaboration vivante avec l'artiste et non d'acheter des œuvres finies.

E.C. Le monde de Renault est vaste. Comment cela fonctionnait-il ?

A.H. Les artistes qui se sont prêtés au jeu ont pu choisir les départements ou postes de travail qui les intéressaient. Par exemple, Tinguely, qui s'intéressait aux machines et Arman, qui accumulait les objets standard, se dirigèrent volontiers vers les chaînes de montage et les ateliers.

E.C. Il semble que les artistes appartenant au mouvement des Nouveaux Réalistes furent les premiers sollicités ?

A.H. Claude Renard, qui était lui-même un grand collectionneur, fréquentait ce groupe qui représentait, alors, la pointe de l'avant-garde parisienne. Mais d'autres artistes furent invités plus tard, comme Henri Michaux, déjà très âgé mais peu connu du grand public, à réaliser ceux qui s'avérèrent être ses dix derniers tableaux, alors même que sa démarche abstraite, proche de l'écriture automatique, ignore le monde de l'entreprise.

E.C. Les artistes suivaient-ils cependant un cahier des charges ?

A.H. Le deal tenait en quelques mots : on vous invite à nous rencontrer, à nous découvrir, à pointer ce qui vous intéresse, ce pouvait être les hommes, les matériaux, la façon dont est produite une voiture, les pièces qui la composent, etc. À l'époque il n'existait pas de badge, ni de portique de sécurité ! Si Arman décidait d'aller voir de près des joints de culasse, il se rendait simplement sur les lieux et entamait le dialogue avec les ouvriers. Les Nouveaux Réalistes, sollicités par Renault, partageaient ce mélange de crainte et d'admiration pour la société de consommation de masse. Beaucoup, d'ailleurs, avaient quitté l'atelier en quête d'objets de série pour réinventer la peinture ou la sculpture.

E.C. Et la collaboration avec Jean Dubuffet ?

A.H. Dubuffet était en plein démarrage de la série *l'Hourloupe* dont les sculptures à multiples facettes s'inspiraient des gribouillis au stylo 4 couleurs qu'il traçait au téléphone. Il désirait réaliser ces figures a-géométriques en 3D selon ce principe de prolifération cellulaire aléatoire. Claude Renard a suggéré d'utiliser la fameuse machine Delta 3D destinée aux agrandissements de maquettes automobiles. Dubuffet a pu ainsi utiliser des techniques de pointe mais aussi découvrir des matériaux nouveaux comme le polyester et le polystyrène. Renault a permis à son œuvre de prendre une nouvelle dimension monumentale et d'élargir son audience internationale.

E.C. Renault a-t-il joué un rôle de producteur avant l'heure ?

A.H. Oui, puisque les œuvres étaient fabriquées avec les ateliers Renault. La Régie gardait seulement quelques pièces, le reste revenait aux artistes. Arman a réalisé 150 œuvres et la collection en possède une vingtaine. Par ailleurs, le projet avait aussi pour ambition de faire apprécier l'art contemporain au personnel de Renault en créant des rencontres avec les artistes. Grâce à Claude Renard, les artistes de la collection ont aussi bénéficié d'expositions dans de grands musées contemporains européens, tels le Moderna Museet de Stockholm, le Stedelijk Museum d'Amsterdam, le Louisiana de Copenhague, ou le Musée des Arts décoratifs à Paris.

E.C. En 1972, le projet connaît un nouveau développement. Pourquoi ?

A.H. C'est l'année où Renault décide d'abandonner son siège administratif historique de l'île Seguin pour l'installer, en face, sur le quai du Point-du-Jour. Claude Renard sollicite alors des artistes de la collection pour travailler avec le cabinet d'architecture. Soto investit l'immense lobby d'entrée et le restaurant : murs et plafond vont onduler et vibrer selon le principe de l'artiste à base d'un jeu optique de tiges alignées devant de fines rayures peintes, un immense Soto de 500 m² ! Vasarely, quant à lui, a scandé le grand restaurant des

ingénieurs et cadres avec des panneaux miroitants faits de multiples petits carreaux en aluminium anodisé. Jean Dewasne a signé une fresque dans l'espace informatique, Julio Le Parc a investi les murs de la cafétéria avec une frise de 49 tableaux carrés de 1 m de côté sur lesquels se déroule un ruban de peinture multicolore. Takis a occupé les deux murs du couloir d'entrée. Une présence artistique inédite pour l'époque. En 2000, le siège est vendu. Il faut démonter et préserver pour remonter ensuite ce qui peut l'être...

E.C. La relation avec les artistes a-t-elle toujours été idyllique ? L'affaire Jean Dubuffet n'a-t-elle pas jeté un pavé dans la mare ?

A.H. Avec des initiatives pionnières et idéalistes, comme celle-ci, il y a parfois des aléas inattendus. L'affaire Dubuffet l'a montré, on a beaucoup parlé de l'« affaire Dubuffet »... car elle a fait jurisprudence et a été très médiatisée. En deux mots : pour le nouveau siège, l'artiste travaillait sur un gigantesque lieu-sculpture habitable selon son principe de *l'Hourloupe*, destiné à faire fonction de jardin d'été, comprenant des arbres, des bancs publics, des fontaines, etc. dans lequel on pouvait déambuler. Mais l'arrivée d'un nouveau PDG, Bernard Vernier-Paillez qui avait d'autres priorités que l'art, ajoutée à l'avis défavorable des experts sur les conditions de sécurité, ont mis un coup d'arrêt à la production. Dubuffet a alors attaqué Renault en justice. La bataille judiciaire durera presque 8 ans. Enfin, en cassation, la cour de Versailles donnera finalement raison à Dubuffet. Renault fut donc condamné à réaliser l'œuvre. Mais, démotivé et las, Dubuffet renonça à son projet...

E.C. Était-ce la fin de l'aventure ?

A.H. En fait l'aventure telle qu'elle s'était développée depuis le départ, a bien été suspendue mais seulement en 1985 avec l'arrivée du PDG Georges Besse, dont on connaît la fin tragique, et aussi le départ de Claude Renard. La collection va ainsi entrer en hibernation pendant une dizaine d'années.

E.C. Qui va la réveiller ?

A.H. En 1996, le PDG Louis Schweitzer, amateur d'art, décide de s'intéresser à ce trésor. Pour vous donner une idée, outre des artistes du Nouveau Réalisme ou du mouvement Cinétique, la collection comporte des tableaux de grands Américains tels Rauschenberg, Sam Francis et l'immense chef-d'œuvre de Tinguely, *Requiem pour une feuille morte*, les nombreux Dubuffet dans la série de *l'Hourloupe* ! En tout 35 artistes de renom et près de 350 œuvres. C'est à ce moment-là que j'ai été sollicitée pour reprendre en charge la collection.

E.C. Quelle a été votre mission ?

A.H. J'ai d'abord fait un état des lieux, difficile vu le temps écoulé. Ensuite, soutenue par Louis Schweitzer j'ai rédigé un livre, *Renault et l'art*, racontant l'épopée inédite de cette collection, ses hauts et ses bas. L'ouvrage a redonné une visibilité à la collection et montré la complexité d'une telle aventure. Les demandes de prêts extérieurs ont commencé, pour ne plus s'interrompre. En interne, je me suis rapprochée du service de la communication car la collection pouvait devenir un élément fédérateur : j'ai monté des expositions internes, donné des conférences, et conduit des groupes de salariés dans des expositions muséales d'artistes de la collection. Il s'agissait alors de montrer aux gens de Renault, qui ont souvent bien d'autres soucis, que cette collection devait être un objet de fierté. J'avais la chance d'avoir un rapport direct avec le PDG. J'ai alors proposé que la collection soit montrée avec des expositions ciblées dans un lieu muséal dans les pays où Renault s'implantait, par exemple au Japon, en 2003, lors de l'accord avec Nissan. Ce fut un succès qui permit de continuer dans ce sens. Depuis, au gré des relations internationales de l'entreprise, nous avons exposé la collection au Mexique, au Brésil, en Israël, en Russie, en Arabie Saoudite, en Turquie et, l'an dernier, en Chine à Pékin et à Wuhan où s'est installée une grande

usine Renault. Avec l'expansion des démarches *corporate* vers l'art aujourd'hui, l'action de Renault dans l'art de son temps fait figure de précurseur.

E.C. La collection est-elle achevée ?

A.H. Non, ce serait un non-sens. Nous avons repris les collaborations avec les artistes en 2010. Jean-Luc Moulène, le premier de la « seconde génération », avait en tête la réalisation d'une grande sculpture pour laquelle il avait besoin de la haute technologie automobile : la modélisation, le profilage, la gestion des couleurs. Dorénavant, chaque fois que nous exposons dans un pays étranger, je sollicite un ou deux artistes du pays concerné pour réaliser une œuvre. Par ailleurs, la collection, avec le soutien de la direction des relations publiques, participe de manière significative au sponsoring de jeunes activités de pointe liées à l'industrie. Ainsi la petite association *Dans le sens de la barge* ou bien l'artiste Aurelia Ivan qui s'est intéressée aux « crash tests » pour une formidable œuvre plastique et théâtrale, la britannique Angela Palmer qui a travaillé avec la F1 sur une série magistrale.

E.C. La collection a connu 7 PDG qui lui ont porté une attention différente. Carlos Ghosn s'y intéresse-t-il ?

A.H. Le PDG, qui a un agenda pire qu'un ministre, est venu me voir également quand il a pris son poste. Il a fait accrocher une dizaine d'œuvres dans son bureau et il est souvent photographié devant son œuvre préférée, un tableau de Vasarely.

Extrait du catalogue « Renault : 50 ans de la collection d'art »,
Boulogne-Billancourt, Renault, 2018



Réserve de la collection, sous-sol du siège social de Renault, quai du Point-du-jour, Boulogne-Billancourt

Renault art collection

Elisabeth Couturier, journalist and art critic

Ann Hindry, Renault Art Collection Director, art historian and critic

E.C. The Renault Art Collection celebrates its fiftieth anniversary this year, how did it all start?

A.H. It started with an original sponsoring idea. In 1967, Claude Renard, a Renault executive who was also a great art lover, a friend of Andre Malraux's, wished to find a way to have the very distinct worlds of contemporary art and industry meet and thrive together. At the beginning, nothing was actually planned, there was no project to build a collection. It was more of an intuitive move, a human approach, supported by the CEO at the time, Pierre Dreyfus.

E.C. Can we compare the Renault collection with the present corporate collections?

A.H. Not really because none has a history comparable to that of the Renault collection. There was no speculative element in Renault's project, no intention of accumulating art works. Contemporary art was more or less ignored then outside a small circle. What interested Claude Renard and Pierre Dreyfus was the human adventure, the experimenting field. That is why the original idea was to start a live collaboration with artists, not to buy finished works.

E.C. Renault was and is a vast world. How did it work?

A.H. The artists invited by the firm had no problem finding a suitable working area depending on their needs and interests. For example, Tinguely, who was interested in machines, or Arman, who was interested in spare parts aimed for the assembly lines and the fabrication workshops.

E.C. The Nouveaux Realistes artists were, logically it seems, the first ones to be approached?

A.H. Claude Renard, who was a passionate art collector, was close to the group who was the peak of the Parisian avant-garde at the time. Henri Michaux, on the other hand, was invited later on to produce paintings even though his subtle abstraction close to automatic writing has no relation with the industrial world.

E.C. Were the artists expected to respect certain specifications?

A.H. In a few words, this was the "deal": we are inviting you to meet us, to discover our world, to point out what you find of interest to your work. This could be the human dimension, the materials, the production of a car, its spare parts .. whatever! At the time there were no badges, no secured gates! People could roam a round at will. If Arman wanted to have a closer look at cylinder head gaskets, he could just go to find where the relevant workers were and start a conversation! These Nouveaux réalistes artists shared the same mixture of fear and fascination for the fast-growing mass production industry and consumer society. Most of them had indeed given up the classical painting tools for their art in favour of mass produced objects and parts.

E.C. What about the collaboration with Jean Dubuffet?

A.H. At the time, Dubuffet was developing his *Hourloupe* series that he had started while on the phone using a four-colour ballpoint and tracing random forms that proliferated like organic cells. He wanted

at that stage to work in volumes of all dimensions and was looking for a technical way to accomplish this transfer from these flat random doodles to viable sculptures. And Claude Renard suggested the Renault Delta 3D machine used to enlarge car models. Dubuffet also discovered in the factory materials such as polyester and polystyrene which suited his present production. The artist's work with Renault thus took another dimension that allowed him to reach with these striking monumental works a wider public and international recognition.

E.C. Would you say that Renault acted as an art-producer before the times?

A.H. Yes, because the works were created in the Renault workshops, with its people and its technology. The company would keep some works, most of the production remaining with the artist. Arman made over a hundred "Accumulation" sculptures with Renault, but the firm only kept twenty works. In the meantime, efforts were made by Renault to organize encounters with the artists and the general staff. The artists on the other hand widened their international recognition as Claude Renard had set up a regular collaboration with the European ground-breaking museums for contemporary art of the time: the Moderna Museum in Stockholm, the Stedelijk Museum in Amsterdam, the Louisiana Museum in Copenhagen and the Musée des arts décoratifs in Paris.

E.C. In 1972, the Art project takes on a new dimension...

A.H. Renault had decided to move its headquarters out of the Ile Seguin and settle in a brand new building across the river. Claude Renard invited artists to work in collaboration with the architects. Soto, for example, redesigned the grand lobby with his signature works: optically vibrating fine rods placed before a flat background painted with vertical lines, an undulating ceiling made of thousands of small metal stems of different sizes hanging from an invisible

wavy grid. The entire artwork covered 500 square meters! Vasarely installed a series of wall-size shimmering colourful aluminium grid panels that delimited dining areas in the huge "Restaurant des ingénieurs et cadres. Jean Dewasne invested the whole "data-processing" wall-space with his starkly bright graphic design. Julio Le Parc covered the cafeteria walls with a 49 metre-long multi-coloured frieze of 49 one-meter wide square paintings unfolding a ribbon running their whole length while Takis occupied bath walls of the corridor leading to the cafeteria. A most innovative collaboration for the times! However, the building was sold and Renault left it in late 1999. When possible, architectural art was detached and transported so it could be re-installed.

E.C. Were relations between Renault and the artists always idyllic? Didn't the problem with Dubuffet spoil it at some point?

A.H. With idealistic and ground-breaking endeavours such as this one, there are often unforeseeable difficulties. The "Dubuffet affair" showed this. It got a lot of press coverage, good and bad, and finally set a legal precedent. To put it briefly: the artist was working, at Renault's request, on a huge project, a habitable sculpture destined to be a garden for the company staff who would be able to stroll, have a picnic on the benches or under the trees of the gigantic 4-coloured plastic artwork in the style of the *Hourloupe*. Half-way through its completion, the arrival of a new CEO who had other priorities and the negative conclusions of most experts on the security conditions led to a suspension of the works. Dubuffet sued Renault. The legal feud was to last nearly 8 years until finally the artist won his case. Renault was sentenced to carry on with the project until its completion. An angry and weary Dubuffet then refused to go through with it.

E.C. Was it the end of the adventure?

A.H. As a matter of fact the adventure did stop but not then, only in 1985 with the arrival of Georges Besse whose tragic end we all know about. Claude Renard had left upon the latter's arrival and the collection started a ten-year long period of hibernation.

E.C. Who will re-ignite it?

A.H. In 1996 the CEO, Louis Schweitzer, who was interested in art, decided to pull it out of oblivion *soto speak*. He knew there were great art works which deserved to be seen. To quote a few, aside from the New realists and the "kinetic" artists whom we mentioned: splendid paintings by Robert Rauschenberg, Sam Francis, along with Jean Tinguely's huge masterpiece *Requiem pour une feuille morte*, and all the Dubuffet works of the *Hourtoupe* series. All in all, 35 famous artists and around 350 works. I was hired then to head the revival.

E.C. What did your mission consist of?

A.H. I started with taking stock of the situation, a hefty task after ten years. With Louis Schweitzer's support, I followed with the publication of a book untitled "Renault and art" that recounted the exceptional epic with its highs and lows. The book gave new visibility to the collection. Requests for loans started coming from museums (the artists' fame had grown in the meantime). Within the company, I made contact with the communication department, organized small in-house exhibitions and external lectures. Art has a federating potential and I also used it taking Renault people to see exhibitions of our artists in museums or galleries. The point was to show the people at Renault, who are understandably busy enough with their jobs, that this collection was something exceptional to be proud of. I was lucky to have a direct contact with the CEO on the subject and it was agreed that it would be advantageous for all sides, artistic and corporate, to show these works with targeted exhibitions in countries where Renault was involved. The first comprehensive exhibition took place in 2003 in

Japan a few years after Renault started the Alliance with Nissan. It was successful and a further motivation to pursue. So, according to the company's more and more International agenda, there have been exhibitions in Mexico, Brasil, Israel, Russia, Saudi Arabia, Turkey, China (Beijing and Wuhan). With the expansion of corporate art collecting today Renault's long action with the art of his time is seen as audacious and visionary.

E.C. Is the collection considered completed?

A.H. No, it can't be. It has to be a living item! We started inviting new artists in 2010. with Jean-Luc Moulène who needed automobile high tech for a huge sculpture he had in the works. Since then, each time I organize an exhibition abroad, I invite one or two artists from the country where the exhibition is planned to work on a new piece to join the collection. With the commitment and support of the Public relations department, we also have a small sponsoring program for avant-garde ventures that have a relevance with the company's activities. Thus we recently supported the small association "Dans le sens de la barge", as well as the Australian artist Heidi wood. We gave a residence in Lardy to Aurelia Ivan who was putting up a masterly theatrical art action with crash tests, British artist Angela Palmer worked on site with the F1 engineers.

E.C. The collection has seen 7 CEO who have paid different attention to it. Is Carlos Ghosn interested in it?

A.H. The CEO, who has an agenda worse than a prime minister came to see it when he arrived. He has a dozen paintings in his offices and is often photographed in front of his favourite work, a painting by Vasarely.

Excerpt from the catalogue "Renault : 50 ans de la collection d'art"
Boulogne-Billancourt, Renault, 2018