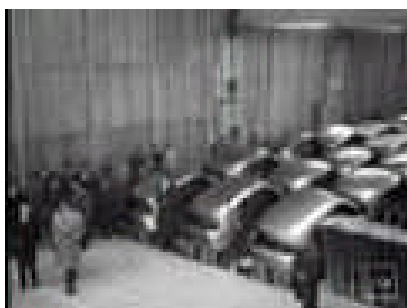
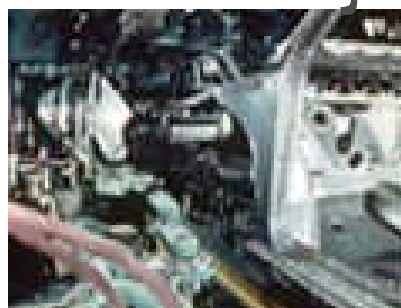


Renault

Une histoire industrielle française



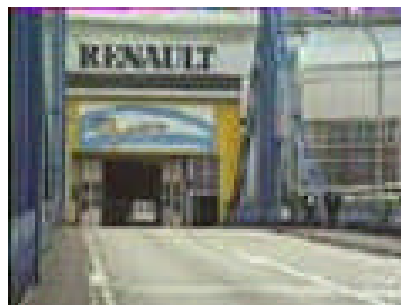
1952, Inauguration des usines Renault à Flins, par le ministre de l'industrie et le président de la Régie
<http://www.ina.fr/edu/Html/Document.php?Id=InaEdu01024>



1972, conditions de travail des O.S. dans les usines Renault.
<http://www.ina.fr/edu/Html/Document.php?Id=InaEdu01083>



1981, robotisation des lignes de production sur le site de Renault Douai
<http://www.ina.fr/edu/Html/Document.php?Id=InaEdu01452>



1992, sortie de la dernière voiture produite sur le site historique de Billancourt.
<http://www.ina.fr/edu/Html/Document.php?Id=InaEdu01159>

Le document

Le temps où l'île Seguin était « la forteresse ouvrière » est révolu. Billancourt ne rythme plus le tempo de luttes ouvrières qui reposaient sur la certitude que : « Quand Renault éternue, la France s'enrhume ». Cette expression attribuée à Maurice Bokanowsky, député gaulliste et ministre de l'industrie, a contribué, avec d'autres traditions, à alimenter le mythe de Renault fleuron de la modernité économique et fer de lance des revendications sociales. Jusqu'à la deuxième guerre, cette image est une coproduction de Louis Renault et des syndicats, elle est entretenue voire portée à la hauteur d'un mythe national du temps de la régie et des trente glorieuses. Elle disparaît aujourd'hui, avec les transformations d'une branche industrielle robotisée, mondialisée et délocalisée. Quatre vidéos extraites du corpus que l'INA met à notre disposition dans les Jalons pour une histoire du temps présent nous permettent de retracer les phases de cette histoire industrielle française.

Une industrie de pointe aux succès limités

L'automobile a toujours joui du prestige d'un secteur de pointe qui témoigne de l'accrochage de la France à la deuxième révolution industrielle. Dès 1913, Louis Renault emploie 5000 ouvriers et produit plus de 4200 véhicules, même s'il doit renoncer à introduire le taylorisme devant la résistance des ouvriers qualifiés. C'est la firme rivale d'André Citroën, en 1920, sur la lancée de la production de guerre, qui lance le premier véhicule français fabriqué à la chaîne. A Billancourt, la première chaîne ne démarre qu'en 1929.

L'industrie automobile française malgré ses succès, son savoir-faire et son sens de l'innovation ne peut rivaliser avec celle des Etats-Unis qui bénéficie d'économies d'échelle et d'un large marché solvable. En 1929, la production automobile est de 5,6 millions d'unités en Amérique, elle n'est que de 729 000 en Europe tous pays et toutes marques confondues. Sur le vieux continent, l'heure n'est pas encore à la production et à la consommation de masse.

L'âge d'or de l'automobile française de la reconstruction et des trente glorieuses

Pierre Lefaucheur que l'on aperçoit à l'inauguration de l'usine de Flins, (vidéo 1) dirige la Régie depuis 1945, après en avoir été l'administrateur provisoire. Il est représentatif de cette haute administration française issue de la résistance. Ce compagnon de la libération adhère totalement à la politique de modernisation économique et sociale mise en place par le gouvernement provisoire et par le commissariat au plan. Pendant les 10 années qu'il passe à la tête de la Régie, il prend des orientations industrielles décisives :

- mise en production de la 4CV qui sera pour beaucoup de Français le symbole de l'accession à l'ère automobile. En 1948, la Régie n'en produit que 15 par jour, pour atteindre 375 unités en 1950. C'est la première voiture française à dépasser le million d'exemplaires.
- diversification des modèles avec la Frégate et la Dauphine, cette dernière étant chargée de prendre le relai de la 4CV.
- expansion industrielle avec l'usine de Flins qui est la première étape d'une descente de la Seine suivit par Cléon, près de Rouen en 1958, et Sandouville aux portes du Havre en 1964. Avec en perspective l'exportation vers le marché américain.

La Régie Renault : Une vitrine sociale ?

Louis Dreyfus, signe en 1955, un accord syndical préparé par son prédécesseur. Une troisième semaine de congés payés et 4% d'augmentation sont les principales mesures de ce « fordisme à la française ». Renault acquiert la réputation d'un laboratoire du progrès social. La quatrième semaine de congés payés est annoncée en 1962, encore à la Régie. Mais faire de cette entreprise un « paradis social » c'est aller un peu vite en besogne. Les travaux historiques récents montrent qu'en dépit de l'automatisation des tâches les plus fatigantes la pénibilité demeure ou change de nature. D'autant que la rationalisation du travail multiplie le nombre des O.S. (plus de 70 % des effectifs ouvriers), parmi eux les travailleurs immigrés qui représentent 21 % des effectifs de la RNUR en 1975. Un travail répétitif, le manque de perspectives de promotions internes expliquent les grandes grèves des O.S. dans le climat agité du début des années 70 (vidéo 2). Nous sommes encore en période de haute croissance et de modernisation (le gouvernement Chaban-Delmas vient de faire adopter le SMIC). La Régie cède sur une partie des revendications des O.S.

La fin des trente glorieuses de l'ouvrier robotisé au robot ouvrier

L'Usine Renault de Douai a été construite en 1970, dans le Nord-Pas-de-Calais pour compenser les pertes d'emploi du bassin minier. Elle témoigne de l'époque volontariste de l'aménagement du territoire. Dans les années 80 (vidéo 3 et vidéo 4) la régie est dans une situation difficile suite à des stratégies industrielles hésitantes entre l'attrait pour le marché américain ou un recentrage européen (Volvo). Renault comme la plupart des firmes européennes, à l'exception de Fiat, a un temps de retard sur la robotisation des « lignes » de production, ce terme tendant à remplacer le vieux mot de « chaîne » qui devient socialement incorrect.

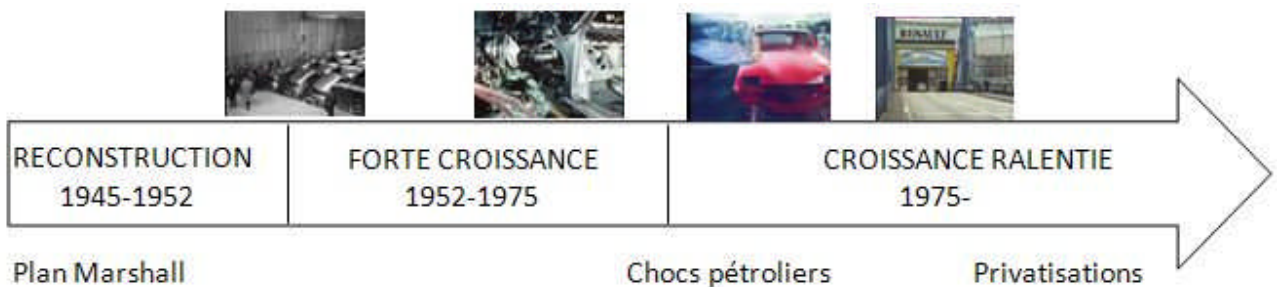
La fermeture de l'usine de Billancourt et l'immense friche industrielle qui lui succède sont le symbole fort de la fin de cette industrie fordiste. C'est l'heure des marchés mondialisés et des alliances industrielles, c'est l'heure des délocalisations et de la division internationale du travail. En mai 1996, l'Etat n'est plus majoritaire dans le capital de Renault (voir http://www.ina.fr/archivespour tous/index.php?vue=notice&id_notice=CAC96019858) la privatisation est en marche une autre ère industrielle s'ouvre.

Pistes pédagogiques

Les programmes permettent l'utilisation de ces vidéos à différents niveaux que ce soit pour les troisièmes de collège, pour les premières STG qui étudient une branche industrielle pour les terminales générales qui ont à traiter des trente glorieuses ou de l'économie française.

Première activité

Etablir une chronologie économique simple en utilisant la date des vidéos et en les replaçant sur une ligne du temps, qui peut être étoffée au choix du professeur (quelques exemples non limitatifs ci dessous)



Deuxième activité

Analyser les vidéos pour montrer l'évolution d'une activité industrielle sur une période de 40 ans de 1952 à 1992. Ce travail peut être partiellement accompli en autonomie avec l'aide des notices qui accompagnent les vidéos des Jalons. On peut conduire le travail avec une grille d'analyse comme ci-dessous :

Date/titre	Mode de production industrielle	Condition de travail des ouvriers	Type de production, véhicule	Marché de destination, Clients	Difficultés rencontrées par cette organisation du travail

On peut ensuite demander dans une synthèse de montrer l'évolution des conditions de production et de celle du marché.

Troisième activité

Lecture d'images autour du thème les hommes et les machines

- Regardez les quatre vidéos et notez pour chacune d'entre elles qui prend la parole, qui donne les explications.
- Regardez les quatre vidéos et notez pour chacune d'entre elles la présence ou l'absence des ouvriers à l'image.
- En regardant la vidéo 3 expliquez ce qu'est un O.S. (ouvrier spécialisé) sur une chaîne.
- Comment expliquez-vous la formule employée par le commentateur dans la vidéo 3 : « *En fait, les robots ne vont pas chasser la main d'œuvre des usines mais l'obliger de se déplacer. En clair, à la machine, les travaux pénibles, à l'homme, les tâches nobles.* »
- Comment expliquez-vous l'amertume et l'émotion exprimée par les ouvriers de Renault dans la vidéo 4 ?



Sur le Web

- [Renault.com, histoire de Renault de 1898 à nos jours](#) Un site d'entreprise dont la partie historique, découpée en période est assez bien faite et aborde tous les problèmes, y compris ceux qui dérangent.
- [Colloque les hommes et l'industrie automobile](#) Programme du colloque (BDIC)
- Christiane Cheneaux, Les mutations d'un secteur industriel, l'automobile, XIXe XXe siècle. (Ensemble documentaire, 1e STG)
<http://www.histoire.ac-versailles.fr/spip.php?article366>



Voir

- **Retour sur l'île Seguin**, film de Mehdi Lallaoui (FR3 île de France Centre ; Mémoires vives productions, 52', 2003)



Lire

- Patrick Fridenson, **L'avenir vu par les patrons : Pierre Lefauchaux**, in Vincent Duclert, Rémi Fabre, Patrick Fridenson (dir.), Avenirs et avant-gardes en France XIXe-XXe siècle, Paris, La découverte, 1999
- Jacqueline COSTA-LASCOUX, Geneviève DREYFUS-ARMAND, Émile TEMIME, **Renault sur Seine, Hommes et lieux de mémoires de l'industrie automobile**
- Jean-Louis Loubet, **Histoire de l'automobile française**, Paris, Le Seuil, 2001
- Louis Schweitzer, **Entre Billancourt et le marché mondial**, Gallimard, 2007
[Voir la présentation du livre](#)

L'auteur



Claude Robinot, enseigne au lycée Geoffroy Saint-Hilaire à Etampes et à l'ufm de l'académie de Versailles.
sitegephg@ac-versailles.fr

Au sommaire du prochain numéro :

L'industrialisation à travers le cinéma

Le_Labo, revue bimestrielle des Clionautes

Directrice de publication : Caroline Jouneau-Sion

Rédacteur en chef : Jean-Pierre Meyniac
Adhérer à l'association :

<http://www.clionautes.org/spip.php?article493>