

L'EVOLUTION DU SYSTÈME DE PRODUCTION ET SES CONSEQUENCES SOCIALES

Nouveau programme d'Histoire de 3e

Partie I : Un siècle de transformations scientifiques, technologiques et sociales

(environ 15 % du temps consacré à l'histoire, soit environ 5h pour les deux thèmes)

⇒ **Thème 1** : les grandes innovations scientifiques et technologiques

⇒ **Thème 2** : l'évolution du système de production et ses conséquences sociales

Thème 2 : L'évolution du système de production et ses conséquences sociales :

Connaissances :

*On étudie, dans un contexte de croissance en longue durée, **les mutations technologiques du système de production et l'évolution de l'entreprise**, du capitalisme familial au capitalisme financier.*

*On met en évidence les principales conséquences : **évolution de la structure de la population active et les migrations de travail.***

Capacités :

***Décrire et expliquer** l'évolution des formes de production industrielle et de la structure d'une entreprise, de la dimension familiale à la firme multinationale.*

***Caractériser** l'évolution de l'immigration en France au XX^e siècle.*

Démarches :

*L'étude est conduite à partir de **l'exemple d'une entreprise et de son évolution** depuis le début du XX^e siècle.*

*L'étude s'appuie sur **l'histoire d'un siècle d'immigration en France.***

Choix des usines automobiles Renault :

- histoire en lien étroit avec l'histoire de la France au XX^e siècle
- permet de voir l'évolution de l'immigration en France

Ce thème peut permettre de travailler de nombreux items du Livret Personnel de Compétences (Palier 3), notamment :

Compétence 1 : Maîtrise de la langue française

⇒ repérer des informations dans un texte à partir des éléments explicites et implicites nécessaires

Compétence 4 : Maîtrise des techniques usuelles de l'information et de la communication

⇒ Faire preuve d'esprit critique face à l'information et à son traitement

Compétence 5 : Culture humaniste

- ⇒ Avoir des connaissances et des repères relevant du temps
- ⇒ Situer [...] des découvertes techniques
- ⇒ Manifester sa curiosité pour l'actualité

Compétence 6 : Compétences sociales et civiques

⇒ Savoir utiliser quelques notions économiques [...] de base

Compétence 7 : Autonomie et initiative

⇒ Se familiariser avec l'environnement économique, les entreprises [...].

Plusieurs démarches sont possibles :

- l'étude peut être conduite en deux heures en début d'année
- ou bien, elle peut être initiée en une heure en début d'année et complétée à différents moments du programme d'histoire :
 - La Première Guerre mondiale : vers une guerre totale
 - La République de l'entre-deux-guerres
 - Effondrement et refondation républicaine (1940-1946)
 - De Gaulle et le nouveau système républicain (1958-1969)
 - La Ve République à l'épreuve de la durée

... ainsi que du programme de géographie :

- Les espaces productifs (du territoire français)

Problématique générale : Quelle a été l'évolution de Renault au cours du XXe siècle ? Comment cette évolution reflète-t-elle l'évolution du système de production en France ? Quelles en sont les conséquences sociales ? Comment la main d'œuvre immigrée est-elle utilisée dans l'industrie automobile ?



Voiture Renault 40 CV, 1923



Renault 4 CV, 1952



Renault 4, 1980



Voiture Renault 40 CV Grand Sport, 1923

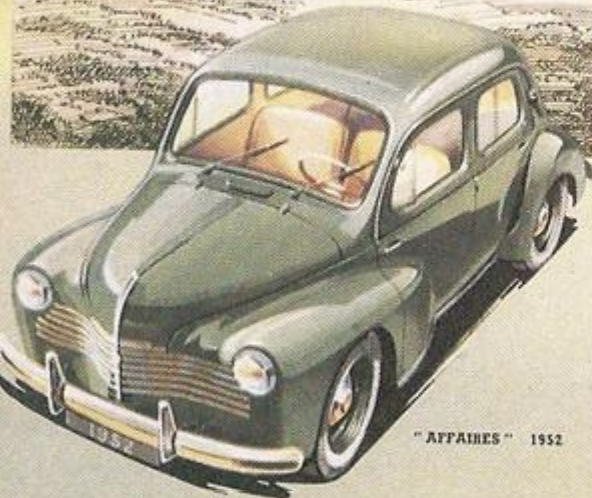
Quels sont les éléments de la voiture mis en avant ?

Vitesse et puissance (la voiture semble « jaillir ») mises en valeur par le fort contraste des couleurs (jaune déjà présentée comme la couleur de la marque), le dessin en contre-plongée, l'équipement sportif du pilote et du passager.

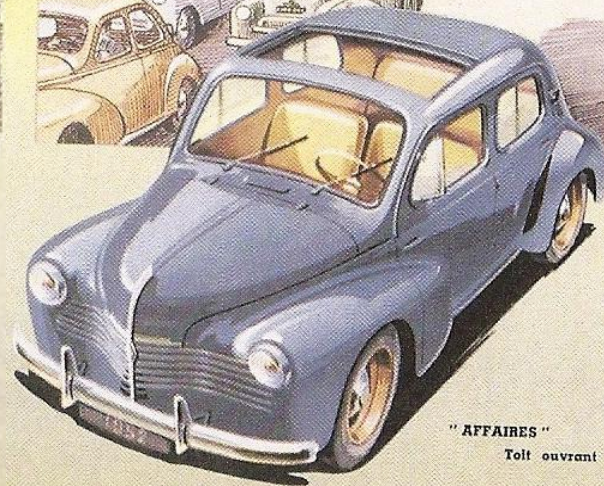
La publicité ne sert pas seulement à vendre, elle doit faire rêver.

Une voiture pour toutes les situations,

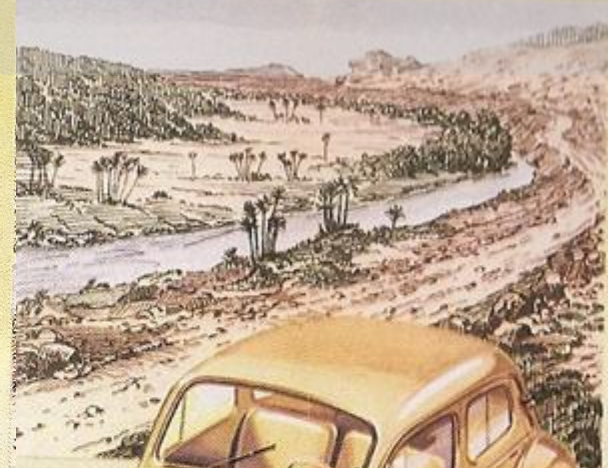
Quels sont les éléments de la voiture mis en avant ?



"AFFAIRES" 1952



"AFFAIRES"
Toit ouvrant



"SPORT" - 1952

Ménagez votre budget...

C'est une vérité partout reconnue : la 4 CV RENAULT est le type même de la voiture économique qui rend autant de services et dépense moins.

Imbattable sur tous les chapitres (carburant, entretien, assurances, garage), elle permet d'équilibrer un budget sans surprises.

Excitamment adaptée aux conditions économiques, la 4 CV RENAULT n'est pas un luxe, mais la voiture de notre époque.

La première...

Dans les rues encombrées de la grande cité, la 4 CV RENAULT se range en un clin d'œil et bondit la première au signal.

Tandis que les grosses voitures désespèrent, elle se faufile, profite du moindre espace, trouve un passage et gagne du temps.

Une voiture n'est pas un yacht de plaisir. Elle doit répondre à toutes les exigences de la vie moderne. La 4 CV RENAULT est l'indispensable "voiture de tous les jours".

Votre vie simplifiée...

Vous attendez d'abord votre voiture qu'elle accomplisse sans broncher votre travail quotidien.

Pratique et robuste, aussi à l'aise en ville que sur les mauvais chemins, la 4 CV RENAULT a déjà fait tous les métiers.

Vous vivrez sans souci avec cette voiture infatigable et sûre.

ON DÉSIRE UNE 4 CV . ON A BESOIN D'UNE 4 CV . ON CHOISIT UNE 4 CV

DEMEY E., 90 années de publicités Renault, 1987

Renault 4 CV, 1952

Voiture économique, facile à conduire, maniable, pour tous (y compris les femmes)

Publicité 4 cv : <http://www.culturepub.fr/videos/renault-4-cv-ma-4-cv>



Quels sont les éléments de la voiture mis en avant ?

Coffre et places arrières rabattues transformées en caddie : volonté de montrer l'**espace** important d'une voiture pourtant **petite**.

Utilisation **familiale**, au quotidien

Grande **fiabilité**

Slogan publicitaire simple qui se veut moderne et efficace, appuyé par des couleurs tranchées (blanc sur fond bleu marine)

Renault 4, 1980 (dessin de Jacques Toutain)

Publicité de William Klein : http://www.wat.tv/video/pub-renault-11der_2hgtn_.html

Ces trois publicités correspondent à trois grandes époques de Renault. Quelles sont les grandes phases de l'histoire des usines Renault ?

Activité proposée :

Sur une double-page prise dans le format « paysage » :

- **page du haut**, construction par les élèves d'une frise chronologique simple montrant les grandes phases de l'histoire de Renault à partir du site Internet de l'entreprise (deux possibilités : une version synthétique <http://www.renault.fr/decouvrez-renault/histoire-culture/histoire-renault/index.jsp> ; une version plus détaillée <http://www.renault.com/fr/passionsport/la-saga-renault/pages/la-saga-renault.aspx>) complétée par différents documents fournis par le professeur.
- **page du bas**, contextualisation sur l'évolution des systèmes de production.

↪ Chronologie Renault simplifiée

1898-1918

C'est en 1898 que Louis Renault et ses frères fondent leur société. Ils se font rapidement connaître par la compétition automobile, où leurs voitures alignent les victoires. Les usines Renault adoptent la production en série en 1905, puis le taylorisme en 1913. Pendant la première guerre mondiale, l'entreprise fabrique camions, brancards, ambulances, obus, et même les fameux chars FT17 qui apportent une contribution décisive à la victoire finale.



1919-1945



Renault se modernise : la 1ère chaîne de l'usine de Billancourt démarre en 1929. L'entreprise comprime les coûts pour résister à la crise économique. Mais le climat social se dégrade. Pendant la seconde guerre mondiale, Louis Renault considère le conflit avec l'Allemagne comme une erreur : il se plie aux exigences des Allemands. De ce fait, l'entreprise Renault est nationalisée en 1945 et devient la Régie Nationale des Usines Renault (RNUR).

1945-1975

La Régie modernise ses usines, construit et rachète de nouveaux sites de production. Elle tente de conquérir le marché américain mais essuie un échec. L'internationalisation se poursuit néanmoins. Les succès viendront avec la 4 CV, première "petite voiture pour tous", puis avec la Dauphine, la Renault 4, la Renault 5... La Régie enrichit sa gamme avec un modèle haut de gamme, la Renault 16, qui annonce les voitures à vivre. Renault continue parallèlement une progression impressionnante en rallye.



1975-1992

La croissance se poursuit jusqu'au début des années 80. Le renouvellement de la gamme s'accélère avec la sortie de deux modèles haut de gamme : la Renault 25 et l'Espace. La marque s'impose dans la compétition sportive et fait son entrée en Formule 1. Mais l'entreprise doit faire face à de lourds déficits. Elle se lance alors dans une politique drastique de réduction des coûts et se recentre sur son métier. Renault redevient bénéficiaire en 1987.



1992-2005



Renault envisage une fusion avec Volvo, mais le projet sera abandonné en 1993. Tournant majeur : la privatisation de l'entreprise en juillet 1996. Plus libre, Renault entre dans le capital de Nissan en 1999. Renault continue à innover et à se renouveler avec Mégane, Laguna,... Les succès en Formule 1 renforcent la notoriété de la marque Renault. L'Alliance Renault-Nissan se consolide et les synergies ne cessent de se développer. Avec les rachats de Samsung Motors et Dacia, Renault accélère son internationalisation. Le lancement de Logan est au cœur de la stratégie de conquête des marchés émergents.

Depuis 2005

Carlos Ghosn, déjà Président de Nissan, succède à Louis Schweitzer à la tête de Renault. Il met en place le plan Renault Contrat 2009, qui doit positionner le groupe comme le constructeur européen le plus rentable. En 2008, Renault poursuit son offensive produite avec le lancement de Nouvelle Mégane et multiplie les initiatives en faveur du véhicule électrique: partenariat avec Better Place et EDF, présentation d'un prototype Scénic pile à combustible et du concept-car Z.E. Concept. En 2011, les premiers véhicules électriques accessibles à tous sont lancés: Kangoo Z.E. et Fluence Z.E. suivis de Twizy et ZOE.



1898



Naissance de la société des frères Louis et Marcel Renault

1898-1918

C'est en 1898 que Louis Renault et ses frères fondent leur société. Ils se font rapidement connaître par la compétition automobile, où leurs voitures alignent les victoires. Les usines Renault adoptent la production en série en 1905, puis le taylorisme en 1913. Pendant la première guerre mondiale, l'entreprise fabrique camions, brancards, ambulances, obus, et même les fameux chars FT17 qui apportent une contribution décisive à la victoire finale.



Site Internet Renault

Premier atelier de Louis Renault à Billancourt, en 1889, dans la propriété de ses parents



Louis Renault au volant de la Type A, première « voiturette » avec une transmission en prise directe sur le moteur, mise au point par les frères Renault le 24 décembre 1898

Quelles sont les grandes évolutions du système de production ?

- **Fin XIX^e** : L'industrie automobile est née à la fin du XIX^e siècle en Europe occidentale. La première automobile est à vapeur puis les allemands Daimler et Benz améliorent le principe du moteur à explosion dans les années 1880 tandis que les frères Michelin inventent le pneumatique à Clermont-Ferrand. Ces entreprises sont familiales : elles sont gérées et financées par des membres de la famille.



Diapositive facultative

1898
↓
Naissance de la
société des frères
Louis et Marcel
Renault

1903

↓
Au cours de la course
Paris-Madrid, Marcel
Renault perd le contrôle
de son véhicule et se tue
au sud de Poitiers, aux
Minières, commune de
Payré (actuelle RN 10).



Site internet Renault

Renault numéro 63 de Marcel Renault et de son mécanicien René Vauthier

A la suite de cette tragédie, Louis Renault renonce à participer lui-même à des courses automobiles et le tracé de la RN10 est modifié pour éviter la courbe où s'est déroulé l'accident. Il existe aujourd'hui un petit mémorial à cet endroit.

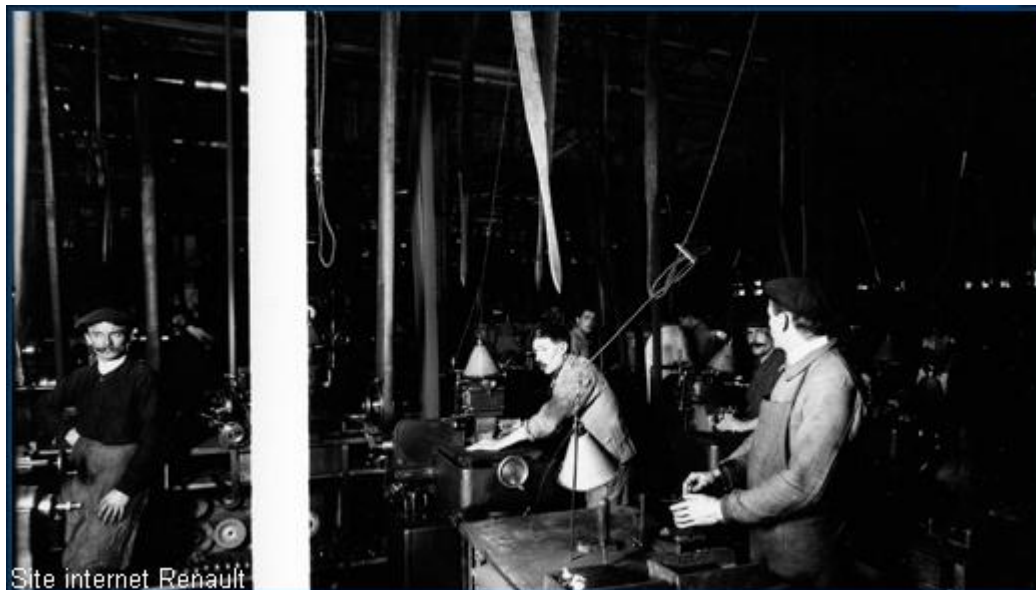


1898

1913

↓
Naissance de la société des frères Louis et Marcel Renault

↓
Mise en place du taylorisme* dans les usines Renault



Site internet Renault

1898-1918

C'est en 1898 que Louis Renault et ses frères fondent leur société. Ils se font rapidement connaître par la compétition automobile, où leurs voiturettes alignent les victoires. Les usines Renault adoptent la production en série en 1905, puis le taylorisme en 1913. Pendant la première guerre mondiale, l'entreprise fabrique camions, brancards, ambulances, obus, et même les fameux chars FT17 qui apportent une contribution décisive à la victoire finale.

Un nouvel aménagement dans les usines permet de fabriquer des carrosseries standard en série mais les nouvelles méthodes de travail sont très mal acceptées par les ouvriers.

Taylorisme : méthode où le travail est organisé de façon à éviter le gaspillage de temps.



En 1913, grève des ouvriers contre le chronométrage du temps de travail servant à fixer les salaires : échec malgré 44 jours chômés et un nombre maximal de grévistes de 3 818 sur 3 936 ouvriers.

Thème 1 - LA PREMIÈRE GUERRE MONDIALE : VERS UNE **GUERRE TOTALE** (1914-1918)

CONNAISSANCES

La Première Guerre mondiale bouleverse les États et les sociétés :

- elle est caractérisée par **une violence de masse**,
- avec **la révolution russe**, elle engendre **une vague de révolutions en Europe**,
- elle se conclut par des traités qui dessinent **une nouvelle carte de l'Europe source de tensions**.

DÉMARCHES

Après la présentation succincte des trois grandes phases de la guerre on étudie **deux exemples de la violence de masse** :

- La guerre des tranchées (Verdun),
- le génocide des Arméniens.

L'étude s'appuie sur **la présentation de personnages et d'événements significatifs**.

L'étude de la nouvelle carte de l'Europe met en évidence quelques points de tensions particulièrement importants.

CAPACITÉS

Connaître et utiliser les repères suivants

- La Première Guerre mondiale : 1914 -1918, la bataille de Verdun : 1916 ; l'armistice : 11 novembre 1918
- La révolution russe : 1917
- La carte de l'Europe au lendemain des traités

Décrire et expliquer la guerre des tranchées et le génocide des Arméniens comme des manifestations de la violence de masse



1898 1913

Naissance de la société des frères Louis et Marcel Renault

Mise en place du taylorisme dans les usines Renault



Site internet Renault

1898-1918

C'est en 1898 que Louis Renault et ses frères fondent leur société. Ils se font rapidement connaître par la compétition automobile, où leurs voitures alignent les victoires. Les usines Renault adoptent la production en série en 1905, puis le taylorisme en

1913. Pendant la première guerre mondiale, l'entreprise fabrique camions, brancards, ambulances, obus, et même les fameux chars FT17 qui apportent une contribution décisive à la victoire finale.

En 1914-1918, Renault participe à l'effort de guerre :

- septembre 1914 : chargés de 5 soldats par voiture, les taxis Renault (8 CV type AG) transportent 4 000 hommes sur le front au cœur de la bataille de la Marne (⇒ rôle plutôt « symbolique » pour la victoire mais qui a gardé une valeur importante dans la mémoire populaire).
- fin septembre 1914 : le ministre de la guerre A. Millerand ordonne aux constructeurs automobiles de se reconverter dans l'armement. ▶
- 1917 : Renault met au point le char FT17 (pour « Faible Tonnage 1917 ») qui sera considéré comme le « véhicule de la victoire ». Louis Renault est décoré de la légion d'honneur et ses chars défilent sous l'arc de Triomphe le 14 juillet 1919. ▶

LES FABRICATIONS RENAULT PENDANT LA GUERRE¹

	1915	1916	1917	1918
camions	1 666	2 266	3 505	1 793
voitures	500	955	1 485	553
voiturettes	115	145	78	—
tracteurs 22-45 HP	80	170	330	430
tracteurs à chenille	—	—	140	210
chars d'assaut	—	—	10	1 750
moteurs d'avions	1 310	3 680	2 470	5 050
avions	—	—	290	870
obus 75 et 155	1 594 000	2 614 490	2 333 850	2 070 400
éléments canons 155 GPF	—	—	250	670
fusées	1 800 000	1 200 000	1 800 000	250 000
éléments fusils	40 000	180 000	230 000	40 000

1. Un exercice va du 1^{er} octobre au 30 septembre; le tableau commence donc en octobre 1914.

Source : Archives Renault, documentation historique, note de P. Hugé du 3 avril 1919. En août et septembre 1914 Billancourt avait produit 140 châssis de voitures.

Les obus proviendront essentiellement des usines Citroën, mais Renault a mieux compris l'importance de la diversification.





Les femmes participent aussi à l'efforts de guerre pour remplacer les hommes partis au front.

« [Pendant la guerre], la composition de la main d'œuvre évolue dans le sens d'un emploi croissant des femmes qui atteignent en moyenne $\frac{1}{4}$ de l'effectif (proportion inférieure à celle des usines Peugeot : 35%), et de la main d'œuvre étrangère : Italiens, Algériens, Marocains, Noirs, Indochinois [...] .»

D'après FRIDENSON (Patrick), *Histoire des usines Renault, 1. Naissance de la grande entreprise 1898/1939*, Seuil, L'Univers historique, 1998, p. 94





Production de chars FT17 à Billancourt



Site internet Renault

Chars FT17 sous l'Arc de Triomphe le 14 juillet 1919



Site internet Renault

Chars FT17 sur le front



Site internet Renault

Thème 1 - LA RÉPUBLIQUE DE L'ENTRE-DEUX-GUERRES : VICTORIEUSE ET FRAGILISÉE

CONNAISSANCES

Deux moments forts :

- De la guerre à la paix (1917-1920), la vie politique française est marquée par la fin de l'union sacrée et le retour à la vie politique parlementaire, dans un climat d'affrontements politiques et sociaux.
- Les années 1930 : la République en crise et le Front populaire.

DÉMARCHES

L'étude s'appuie sur **des personnages** (par exemple Clemenceau...) et **des événements** (le Congrès de Tours) particulièrement importants.

L'étude s'appuie sur **des images** significatives et **quelques mesures emblématiques du Front populaire**.

CAPACITÉS

Connaître et utiliser le repère suivant

- Victoire électorale et lois sociales du Front Populaire : 1936

Décrire

- L'impact de la révolution russe en France
- Les principaux aspects de la crise des années 1930
- Les principales mesures prises par le Front populaire en montrant les réactions qu'elles suscitent



1898

1913

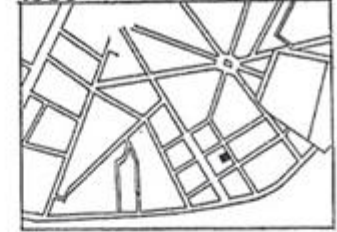
1929

1914-1918

12 Plans des usines Renault.

1898

300 m2



1914

100 000 m2



Naissance de la société des frères Louis et Marcel Renault

Développement du travail à la chaîne

usines Renault en 1898, 1914, 1919, 1926.

Mise en place du Taylorisme dans les

1919-1945

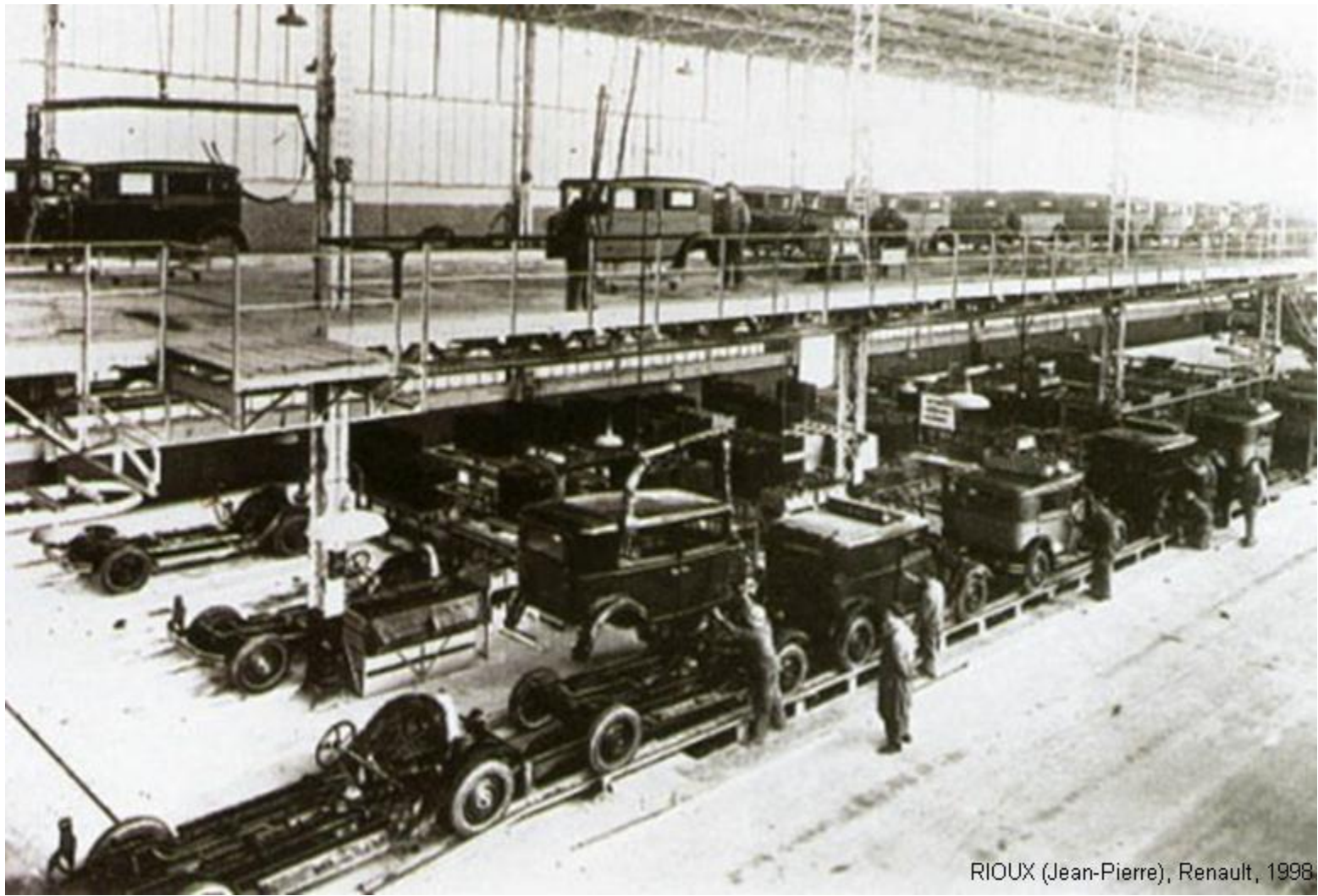


Renault se modernise : la 1ère chaîne de l'usine de Billancourt démarre en 1929. L'entreprise

comprime les coûts pour résister à la crise économique. Mais le climat social se dégrade. Pendant la seconde guerre mondiale, Louis Renault considère le conflit avec l'Allemagne comme une erreur : il se plie aux exigences des Allemands. De ce fait, l'entreprise Renault est nationalisée en 1945 et devient la Régie Nationale des Usines Renault (RNUR).



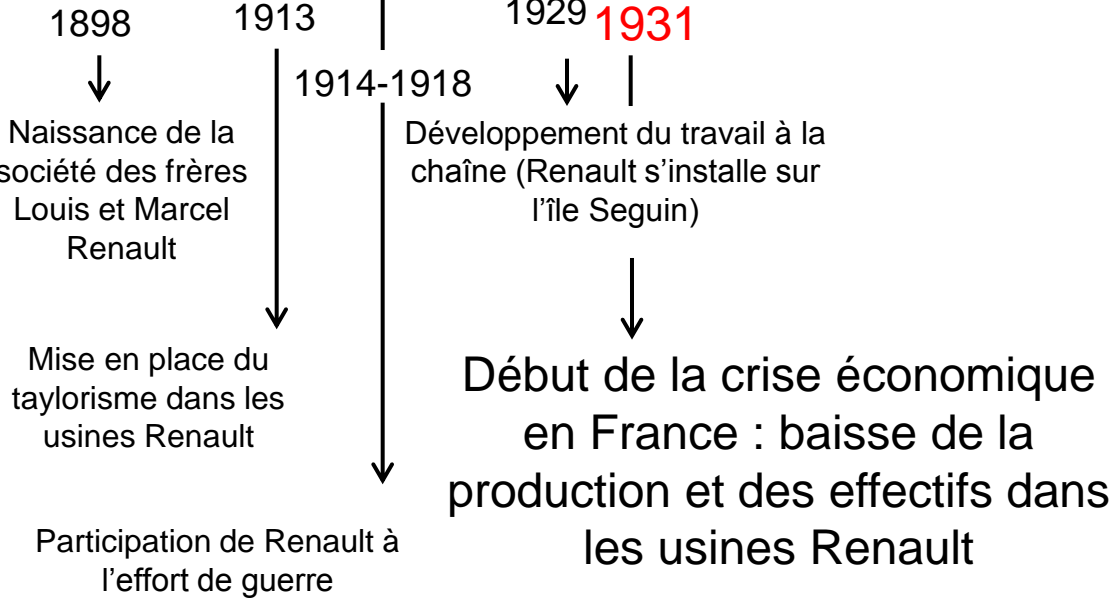
Construction de l'usine Renault sur l'île Seguin en 1929



Chaîne de montage de la Renault Monastella, 1930

Quelles sont les grandes évolutions du système de production ?

- **Fin XIX^e** : L'industrie automobile est née à la fin du XIX^e siècle en Europe occidentale. C'est d'abord une automobile à vapeur puis les allemands Daimler et Benz améliorent le principe du moteur à explosion dans les années 1880 tandis que les frères Michelin inventent le pneumatique à Clermont-Ferrand. Ces entreprises sont familiales : elles sont gérées et financées par des membres de la famille.
- **A partir des années 1910** : L'ingénieur américain F.W. Taylor imagine en 1911 une nouvelle organisation du travail qui rationalise la production et augmente le profit en divisant le travail en tâches simples accomplies par un personnel non qualifié (le **taylorisme**). Henri Ford, constructeur automobile américain, introduit ce système dans ses usines et impose à ses ouvriers de conserver le même poste de travail pour effectuer une tâche répétitive en un temps donné (**fordisme**).



1919-1945

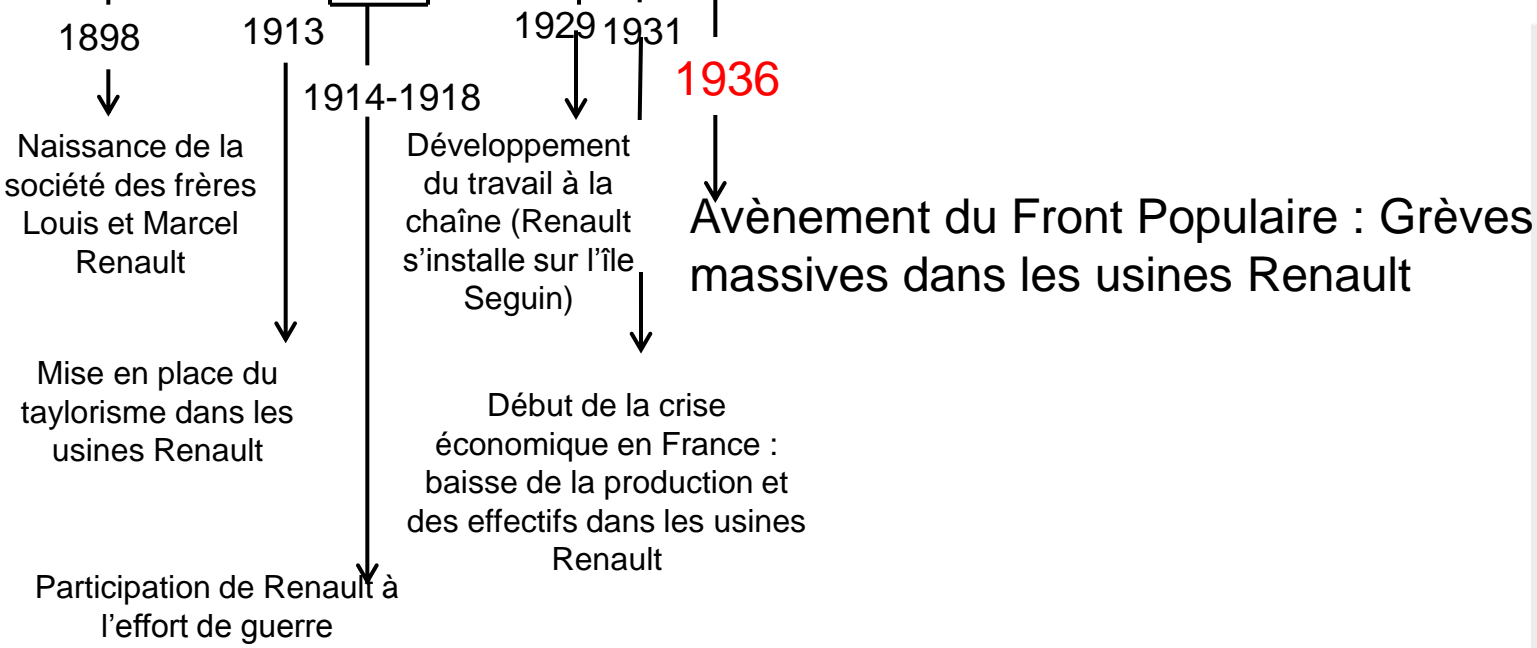


Renault se modernise : la 1ère chaîne de l'usine de Billancourt démarre en 1929. L'entreprise comprime les coûts pour résister à la crise économique. Mais le climat social se dégrade. Pendant la seconde guerre mondiale, Louis Renault considère le conflit avec l'Allemagne comme une erreur : il se plie aux exigences des Allemands. De ce fait, l'entreprise Renault est nationalisée en 1945 et devient la Régie Nationale des Usines Renault (RNUR).

« Selon Renault, la crise touche le marché français de l'automobile à la fin de 1930. En l'espace d'un an, Billancourt baisse sa production et ses effectifs de 12 et 15%, le personnel passant même de 30 000 à 22 000 personnes entre 1929 et 1932. »

LOUBET (Jean-Louis), *Histoire de l'automobile française*, Seuil, L'Univers historique, 2001, p.134.

En 1935, Citroën est en faillite mais Renault refuse de reprendre la société.



1919-1945



Renault se modernise : la 1ère chaîne de l'usine de Billancourt démarre en 1929. L'entreprise comprime les coûts pour résister à la crise économique. Mais le climat social se dégrade. Pendant la seconde guerre mondiale, Louis Renault considère le conflit avec l'Allemagne comme une erreur : il se plie aux exigences des Allemands. De ce fait, l'entreprise Renault est nationalisée en 1945 et devient la Régie Nationale des Usines Renault (RNUR).

« Le 1^{er} mai 1936, 25 000 ouvriers débrayent à Billancourt, suivis par tout le secteur de la métallurgie parisienne et de l'aéronautique. Le 28 mai, l'usine de Billancourt est occupée. L'activité reprend le 10 juin après la signature des accords Matignon : 40 heures par semaine, congés payés, conventions collectives. »

RIOUX (Jean-Pierre), Renault, Hazan, 1998, p. 244



RIOUX (Jean-Pierre), Renault, 1998

Ouvriers
occupant l'usine
de Billancourt



Mais en 1938, retour de bâton...

« Les incidents qui frappent Billancourt à l'hiver [1938] sont [particulièrement durs]. Face à l'occupation partielle des ateliers, Louis Renault décide le lock-out¹ le 24 novembre 1938, pendant que François Lehideux² fait évacuer l'usine par les forces de l'ordre. La violence s'empare de Billancourt : aux centaines d'arrestations opérées, Renault ajoute des dizaines de licenciements ainsi que des poursuites à l'encontre des dirigeants de la CGT. L'image du « *saigneur de Billancourt* » se renforce. Lorsque la guerre surgit, la crise sociale est loin d'être réglée. »

D'après LOUBET (Jean-Louis), *Histoire de l'automobile française*, Seuil, L'Univers historique, 2001, pp. 176-177.

1. **Lock-out** : fermeture d'une entreprise par la direction pour faire pression sur le personnel en grève.
2. **François Lehideux**, mari de la nièce de Louis Renault, nommé directeur général des usines Renault.

Thème 2 - EFFONDREMENT ET REFONDATION RÉPUBLICAINE (1940-1946)

CONNAISSANCES

La défaite de 1940 entraîne le renversement de la III^e République.

Le régime de Vichy, autoritaire et antisémite s'engage dans la voie de la collaboration avec l'Allemagne nazie.

En liaison avec **la France libre**, la **Résistance intérieure** lutte contre l'occupant et porte les valeurs de la République.

La Libération marque le retour à la République.

DÉMARCHES

Pétain et de Gaulle illustrent les deux attitudes devant la défaite militaire. On présente les conditions de l'armistice et on explique le renversement de la République.

La politique du régime de Vichy et sa collaboration avec l'Allemagne nazie sont présentées en s'appuyant sur **quelques exemples de ses décisions et de ses actes**.

La Résistance est abordée à travers **l'exemple d'un réseau, d'un mouvement ou d'un maquis**. Une mise en perspective permet d'expliquer la place de la France libre, ses liens avec la Résistance intérieure et le rôle qu'elle a joué dans son unification.

L'étude du programme du CNR **ou** du préambule de la Constitution de 1946 met en évidence la volonté de refonder les valeurs républicaines en relation avec les grandes réformes de la Libération.

CAPACITÉS

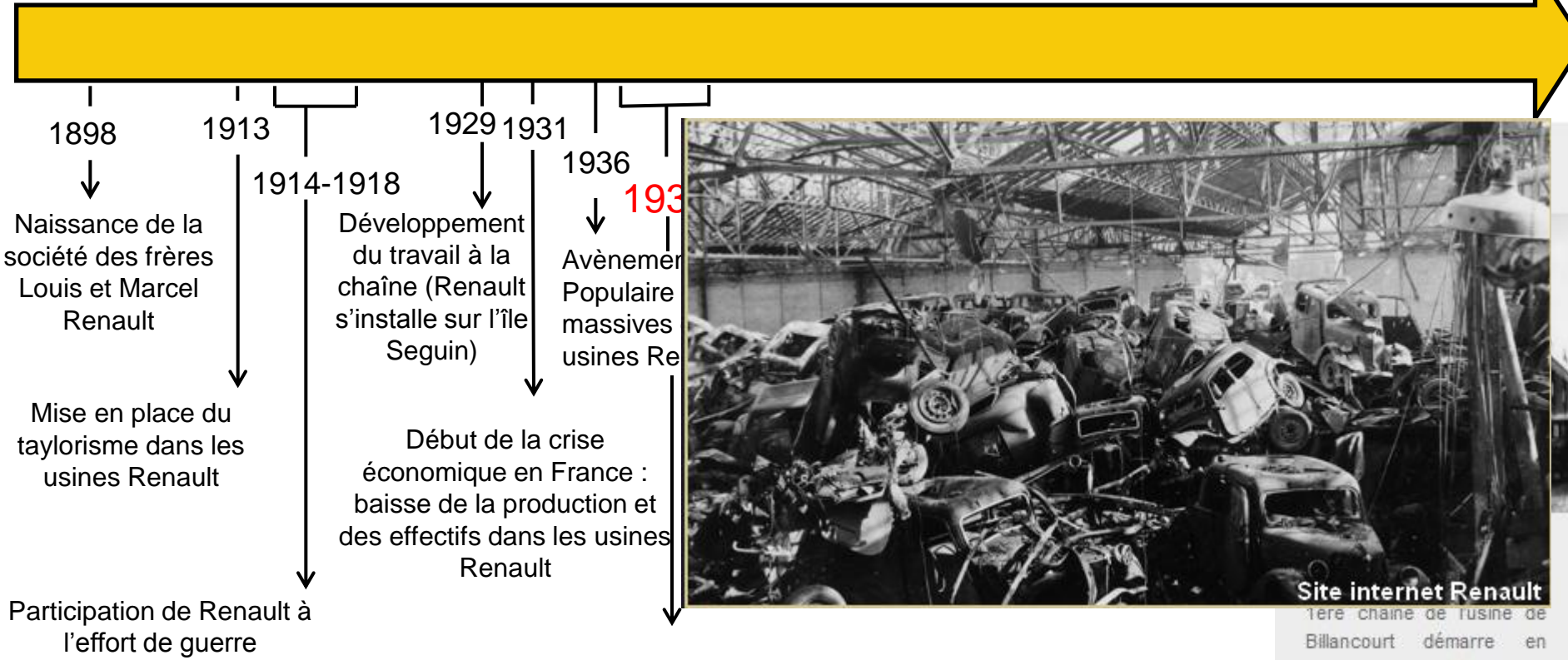
Connaître et utiliser le repère suivant

- Appel du général de Gaulle : 18 juin 1940
- Régime de Vichy 1940-1944
- Fondation du Conseil National de la Résistance par J. Moulin : 1943
- Libération de la France, rétablissement de la République (la IV^e), droit de vote des femmes, Sécurité sociale : 1944-1945

Raconter la défaite **et expliquer** ses conséquences, l'armistice et la fin de la III^e République

Décrire

- Quelques aspects de la politique du régime de Vichy révélateurs de son idéologie
- La vie d'un réseau, d'un mouvement ou d'un maquis en montrant les valeurs dont se réclament les hommes et les femmes de la Résistance.
- Les principales mesures prises à la Libération (dont le droit de vote des femmes)



- Septembre 1940 : les industries automobiles françaises sont mises sous tutelle allemande. Renault construit des camions destinés à la Wehrmacht.
- Mars 1942 : les usines Renault sont bombardées par les Anglais. Elles le seront encore en avril et septembre 1943.
- Septembre 1944 : Louis Renault est arrêté par la Résistance et incarcéré à Fresnes.
- 24 octobre 1944 : mort de Louis Renault
- 16 janvier 1945 : nationalisation des usines Renault : naissance de la Régie Nationale des Usines Renault (RNUR)

1ère chaîne de l'usine de Billancourt démarre en 1929. L'entreprise comprime les coûts pour résister à la crise économique. Mais le climat social se dégrade. Pendant la seconde guerre mondiale, Louis Renault considère le conflit avec l'Allemagne comme une erreur : il se plie aux exigences des Allemands. De ce fait, l'entreprise Renault est nationalisée en 1945 et devient la Régie Nationale des Usines Renault (RNUR).



Louis Renault présente le prototype de la Juvaquatre à Hitler et Goering lors du Salon de l'automobile de Berlin de 1937.

« L'épuration à la française n'est [...] pas un mouvement de masse. On lui préfère les symboles ou les figures emblématiques. Dans cette logique, Renault apparaît pour l'industrie ce que Pétain est à l'armée : le collaborateur, par extension, la personnification du profiteur de guerre, de celui qui a préféré défendre ses intérêts plutôt que ceux de son pays. Les griefs contre Renault sont toutefois accablants entre la réparation des chars¹ [...], le zèle pour la reconstruction de Billancourt après les bombardements, sans oublier les productions et les profits de guerre. Mais l'accusation provient aussi de vieilles rancœurs. [...] Louis Renault est l'archétype du patron de la Belle Epoque, incarnant à lui seul la génération de dirigeants qui s'est imposé en force grâce au taylorisme, opposée au Front populaire et aux syndicats, qui a financé la Cagoule² puis s'est désintéressé du pays au moment où celui-ci subissait la défaite. »

D'après LOUBET (Jean-Louis), *Histoire de l'automobile française*, Seuil, L'Univers historique, 2001, pp. 198-199.

1. Il s'agit des chars français tombés aux mains des Allemands.

2. Comité Secret d'Action Révolutionnaire (CSAR), organisation secrète de tendance fasciste née après la dissolution des ligues par le Front populaire dont les membres portaient des cagoules lors des manifestations.

PARIS (AFP) mercredi 11 janvier 2012 –

Les héritiers du constructeur automobile Louis Renault, qui réclament réparation pour la nationalisation-sanction de la firme en 1945, ont perdu mercredi une première bataille en justice dans ce dossier, le TGI de Paris s'étant déclaré incompétent pour statuer sur leur demande.

Thème 3 - DE GAULLE ET LE NOUVEAU SYSTÈME RÉPUBLICAIN (1958-1969)

CONNAISSANCES

En 1958, la crise de la IV^e République débouche sur le retour du général de Gaulle au pouvoir et la fondation de la Ve République.

La présidence du général de Gaulle marque une nouvelle conception de la République et de la démocratie.

La crise de mai 1968 témoigne des difficultés du régime face à de nouvelles aspirations politiques, sociales et culturelles.

DÉMARCHES

Seule la crise du 13 mai 1958 est étudiée pour montrer les impasses de la IV^e République.

On met en évidence quelques grandes caractéristiques de cette présidence : suprématie du pouvoir exécutif, volonté de réaffirmer la puissance française. (Les institutions sont étudiées dans le cadre de l'éducation civique)

L'étude s'appuie sur quelques images significatives.

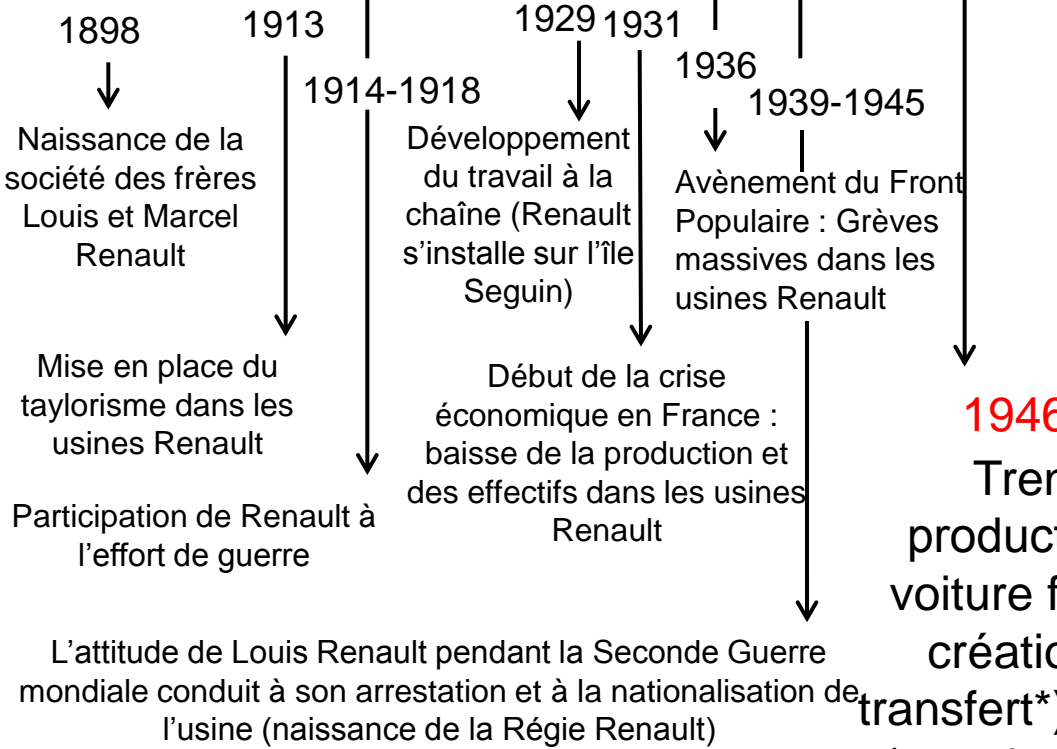
CAPACITÉS

Connaître et utiliser le repère suivant

- Les années de Gaulle : 1958-1969

Caractériser

- Les grands choix politiques du général de Gaulle



1946-1961

Trente Glorieuses :
production en série d'une voiture familiale (grâce à la création de la machine-transfert*) : succès de la 4 CV (remplacée à partir de 1961 par la 4L)

1945-1975

La Régie modernise ses usines, construit et rachète de nouveaux sites de production. Elle tente de conquérir le marché américain mais essuie un échec. L'internationalisation se poursuit néanmoins. Les succès viendront avec la 4 CV, première "petite voiture pour tous", puis avec la Dauphine, la Renault 4, la Renault 5.... La Régie enrichit sa gamme avec un modèle haut de gamme, la Renault 16, qui annonce les voitures à vivre. Renault continue parallèlement une progression impressionnante en rallye.



Machine transfert : outils munis de postes de travail multiples et de têtes électromagnétiques permettant d'effectuer rapidement des opérations différentes et consécutives sur une même pièce en la faisant passer d'un poste à l'autre.



Publicité pour la 4 CV 1954 au Japon



Après la Ford T et la Volkswagen Coccinelle, c'est la 3^e voiture la plus fabriquée de l'histoire. Sa production s'achève en 1992.

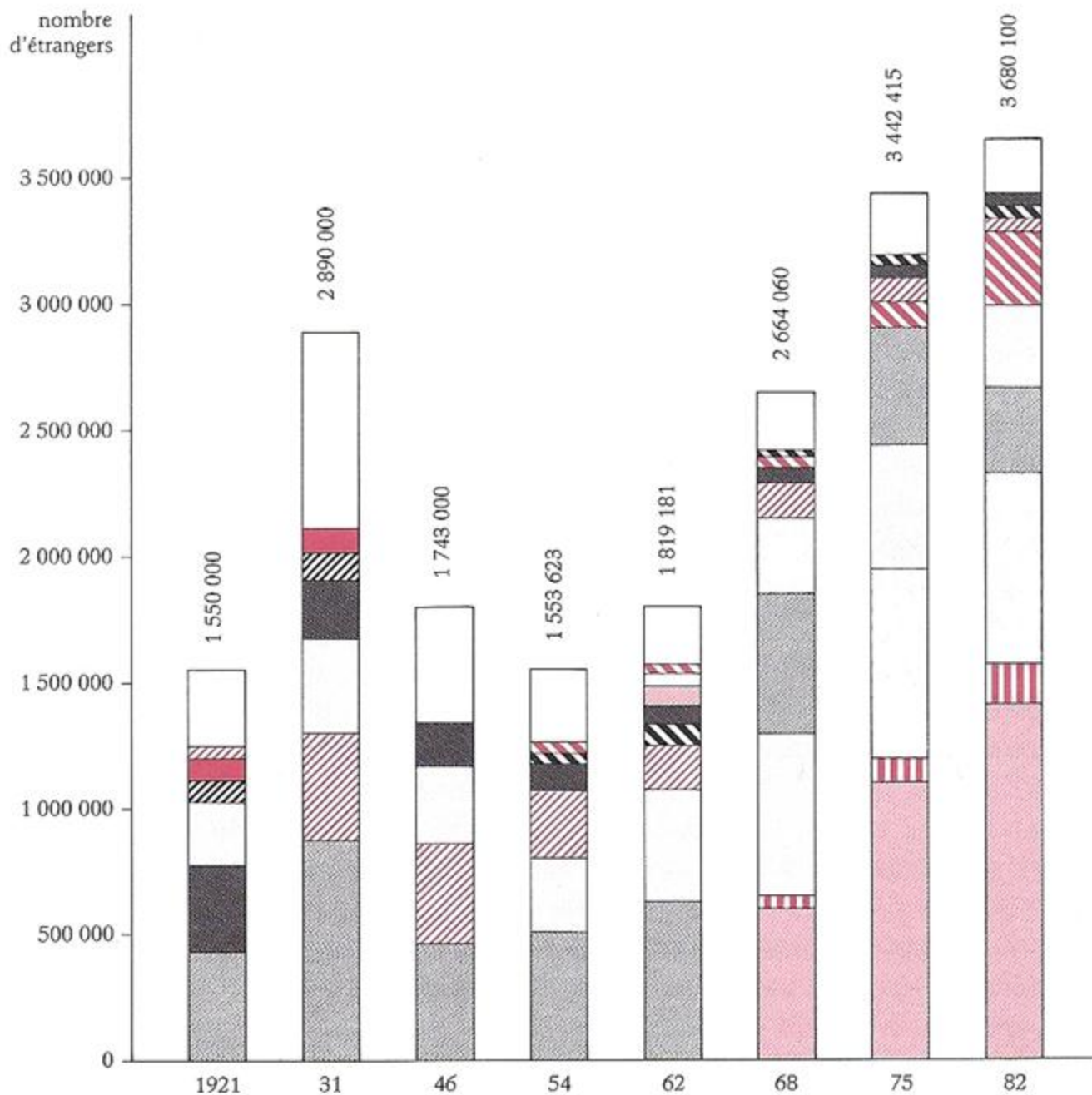
« [Dans les années 1950], ces hommes toujours plus nombreux qui vont peupler les chaînes de Renault, sont de plus en plus des étrangers. Rien de vraiment nouveau puisque la Grande Guerre a déjà fait entrer à Boulogne de larges contingents d'immigrés venus d'Italie, d'Espagne et des colonies, certains d'Europe centrale et d'Extrême-Orient. Renault a depuis longtemps des allures de tour de Babel. Les ouvriers de l'après-guerre sont encore italiens et espagnols, et de plus en plus algériens. Ces derniers représentent 12% de l'effectif ouvrier en 1952 contre à peine 1,4% en 1932. »

D'après LOUBET (Jean-Louis), « Les stratégies industrielles et les hommes », in COSTA-LASCOUX (Jacqueline), DREYFUS-Armand (Geneviève), TEMIME (Emile), Dir., *Renault sur Seine, Hommes et lieux de mémoire de l'industrie automobile*, La Découverte, 2007.

« Embauchés aux tout premiers échelons, les Algériens le sont également dans les ateliers où les conditions de travail sont les plus pénibles : à l'emboutissage-tôlerie pour 22% des embauchés entre 1950 et 1960 (tout particulièrement sur les grosses presses d'emboutissage) ; dans les ateliers de carrosserie et sur les chaînes de montage pour 17% ; en fonderie pour 16,8% ; aux forges pour 9% ; au caoutchouc enfin pour 6%. Le bruit de 95 à 100 décibels dans les ateliers de presses, là où les normes en matière d'intensité fixent le seuil de la douleur à 110 décibels), la chaleur et les émanations toxiques sont donc le lot quotidien d'une écrasante majorité d'ouvriers algériens. »

D'après PITTI (Laure), « Carrières d'OS depuis 1945. Les Algériens à Renault-Billancourt », in COSTA-LASCOUX (Jacqueline), DREYFUS-Armand (Geneviève), TEMIME (Emile), Dir., *Renault sur Seine, Hommes et lieux de mémoire de l'industrie automobile*, La Découverte, 2007.

Sur la vie dans le bidonville de Nanterre, voir <http://bidonville-nanterre.arte.tv/>



RÉPARTITION DE LA POPULATION ÉTRANGÈRE EN FRANCE PAR NATIONALITÉ DE 1921 À 1982.





Grève et manifestations à l'intérieur de l'usine de Renault-Billancourt en mai 1968. L'usine emploie alors près de 21 000 ouvriers, dont un tiers d'étrangers.

Quelles sont les grandes évolutions du système de production ?

- **Fin XIX^e** : L'industrie automobile est née à la fin du XIX^e siècle en Europe occidentale. C'est d'abord une automobile à vapeur puis les allemands Daimler et Benz améliorent le principe du moteur à explosion dans les années 1880 tandis que les frères Michelin inventent le pneumatique à Clermont-Ferrand. Ces entreprises sont familiales : elles sont gérées et financées par des membres de la famille.
- **Dans les années 1910** : L'ingénieur américain F.W. Taylor imagine en 1911 une nouvelle organisation du travail qui rationalise la production et augmente le profit en divisant le travail en tâches simples accomplies par un personnel non qualifié (le **taylorisme**). Henri Ford, constructeur automobile américain, introduit ce système dans ses usines et impose à ses ouvriers de conserver le même poste de travail pour effectuer une tâche répétitive en un temps donné (**fordisme**).
- **Entre 1945 et 1975**, les pays industrialisés occidentaux connaissent une longue période de **croissance économique** (augmentation de la production), les « Trente Glorieuses ». Cette croissance s'explique par la généralisation du taylorisme, une forte hausse de la consommation liée au développement de la publicité et du crédit, et par le faible coût des matières premières.

Thème 4 - LA Ve RÉPUBLIQUE À L'ÉPREUVE DE LA DURÉE

CONNAISSANCES

Entre 1969 et 1981 les successeurs du général de Gaulle poursuivent sa pratique des institutions en s'efforçant de prendre en compte les grandes aspirations sociales et culturelles de la population.

Depuis 1981, la vie politique est marquée par une succession d'alternances et de cohabitations.

Les clivages politiques subissent les effets de l'évolution des grands débats idéologiques, **des mutations sociales**, culturelles et religieuses, de l'intégration européenne et de la mondialisation.

DÉMARCHES

L'étude se limite à **quelques exemples d'adaptation de la législation** aux demandes de la société (majorité à 18 ans, légalisation de l'IVG...)

L'étude de la vie politique française depuis 1981 se focalise sur **deux moments** :

1981-1986 : la première alternance et les politiques menées sous la présidence de François Mitterrand ;

1997-2002 : la troisième cohabitation et le problème du partage du pouvoir exécutif.

On étudie, à l'aide **d'un exemple au choix de débat politique** inscrit dans la durée (depuis 1969) les positionnements et recompositions des forces politiques.

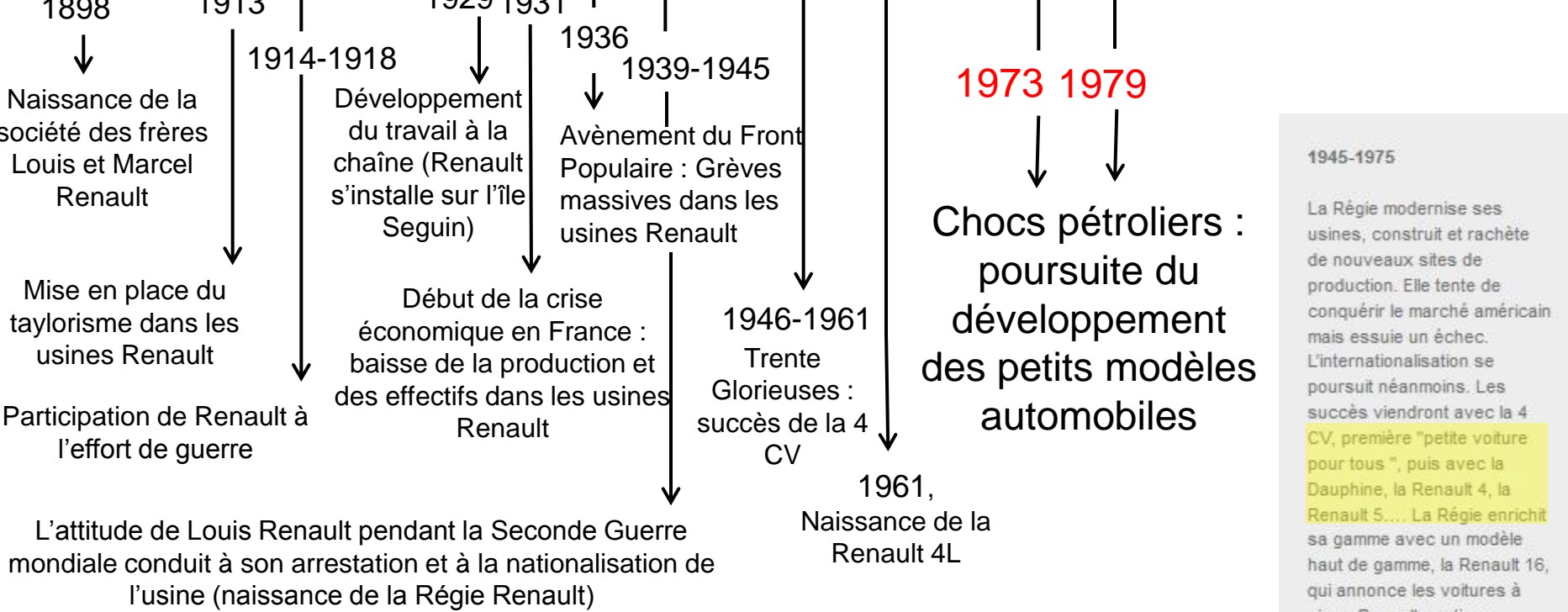
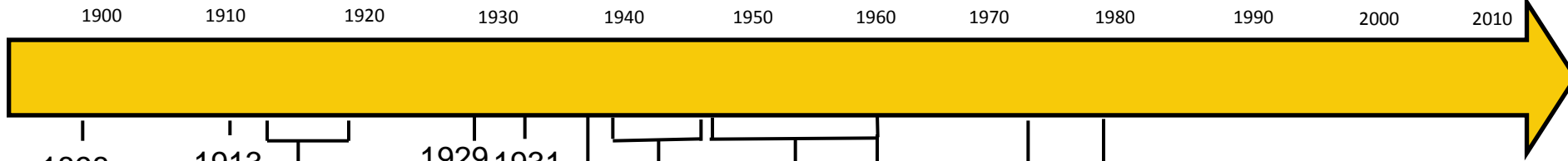
CAPACITÉS

Connaître et utiliser les repères suivants

- Les années Mitterrand : 1981-1995
- Les années Chirac : 1995-2007

Décrire et expliquer

- Quelques exemples d'adaptations législatives à l'évolution de la société
- Des prises de positions, arguments et recompositions politiques sur le débat étudié



1945-1975

La Régie modernise ses usines, construit et rachète de nouveaux sites de production. Elle tente de conquérir le marché américain mais essuie un échec. L'internationalisation se poursuit néanmoins. Les succès viendront avec la 4 CV, première "petite voiture pour tous", puis avec la Dauphine, la Renault 4, la Renault 5... La Régie enrichit sa gamme avec un modèle haut de gamme, la Renault 16, qui annonce les voitures à vivre. Renault continue parallèlement une progression impressionnante en rallye.

Site internet Renault



Site internet Renault

⇒ Renault 5 (1972-1984),

⇒ Super-cinq (1984-1996),

Site internet Renault

Site internet Renault



⇒ Clio (à partir de 1990),

⇒ Twingo (à partir de 1993)



1898

1913

1929

1931

1936

1939-1945

1946-1961

1973

1979

1981-1994

1975-1992

La croissance se poursuit jusqu'au début des années 80. Le renouvellement de la gamme s'accélère avec la sortie de deux modèles haut de gamme : la Renault 25 et l'Espace. La marque s'impose dans la compétition sportive et fait son entrée en Formule 1.

Mais l'entreprise doit faire face à de lourds déficits. Elle se lance alors dans une politique drastique de réduction des coûts et se recentre sur son métier.

Renault redevient bénéficiaire en 1987.



Développement du travail à la chaîne (Renault fabrique les moteurs sur l'île Seguin)

Début de la crise économique en France : baisse de la production et licenciements dans les usines Renault

Pendant la Seconde Guerre mondiale et à la nationalisation de la Régie Renault)

Avènement du Front Populaire : Grèves massives dans les usines Renault

Trente Glorieuses : Succès de la Renault 4 CV

1961, Naissance de la Renault 4L

Chocs pétroliers : poursuite du développement des petits modèles automobiles

Crise dans l'industrie automobile : restructurations, licenciements (fermeture de Billancourt et de l'île Seguin), grèves, puis privatisation

« Le passage au système japonais –ou toyotisme- [est] le plus grand chantier auquel s'attelle l'industrie automobile depuis la guerre. [...] A l'heure où les Japonais maîtrisent la diversité de l'offre, PSA et Renault comprennent qu'ils ne peuvent plus produire sur des stocks devenus synonymes de surcoût, de non-qualité et d'inadaptation à la demande. [...] L'usine doit devenir réactive, fabriquer à la commande et non plus le contraire. Et tout s'enchaîne : le fournisseur livrera à son client la bonne pièce, à la qualité souhaitée, dans la quantité demandée et au moment voulu. »

D'après LOUBET(Jean-Louis), *Citroën, Peugeot, Renault et les autres, soixante ans de stratégies*, Le Monde Editions, 1995, pp.431-433

	Emplois primaires	Emplois secondaires	Emplois tertiaires
1806	65 %	20 %	15 %
1911	40 %	32 %	28 %
2011	2 %	20 %	78 %

La structure de la population active (en pourcentage du total des actifs)

Source : FEIERTAG (Olivier), *L'économie française de 1914 à nos jours, le temps de la mondialisation*, La Documentation photographique, n° 8081, mai-juin 2011.

Quelles sont les grandes évolutions du système de production ?

- **Fin XIX^e** : L'industrie automobile est née à la fin du XIX^e siècle en Europe occidentale. C'est d'abord une automobile à vapeur puis les allemands Daimler et Benz améliorent le principe du moteur à explosion dans les années 1880 tandis que les frères Michelin inventent le pneumatique à Clermont-Ferrand. Ces entreprises sont familiales : elles sont gérées et financées par des membres de la famille.
- **Dans les années 1910** : L'ingénieur américain F.W. Taylor imagine en 1911 une nouvelle organisation du travail qui rationalise la production et augmente le profit en divisant le travail en tâches simples accomplies par un personnel non qualifié (le **taylorisme**). Henri Ford, constructeur automobile américain, introduit ce système dans ses usines et impose à ses ouvriers de conserver le même poste de travail pour effectuer une tâche répétitive en un temps donné (**fordisme**).
- **Entre 1945 et 1974**, les pays industrialisés occidentaux connaissent une longue période de **croissance économique** (augmentation de la production), les « Trente Glorieuses ». Cette croissance s'explique par la généralisation du taylorisme, une forte hausse de la consommation liée au développement de la publicité et du crédit et par le faible coût des matières premières.
- **Dans les années 1980**, après les chocs pétroliers de 1973 et 1979, la croissance ralentit tandis que le chômage et l'inflation (hausse des prix) augmentent. Les entreprises cherchent alors à diminuer les coûts de production. Cela se traduit par une production en flux tendus ou « juste-à-temps » développée dès les années 1970 au Japon, le **toyotisme** (« *zéro stock, zéro papier, zéro panne, zéro défaut, zéro délai* »).

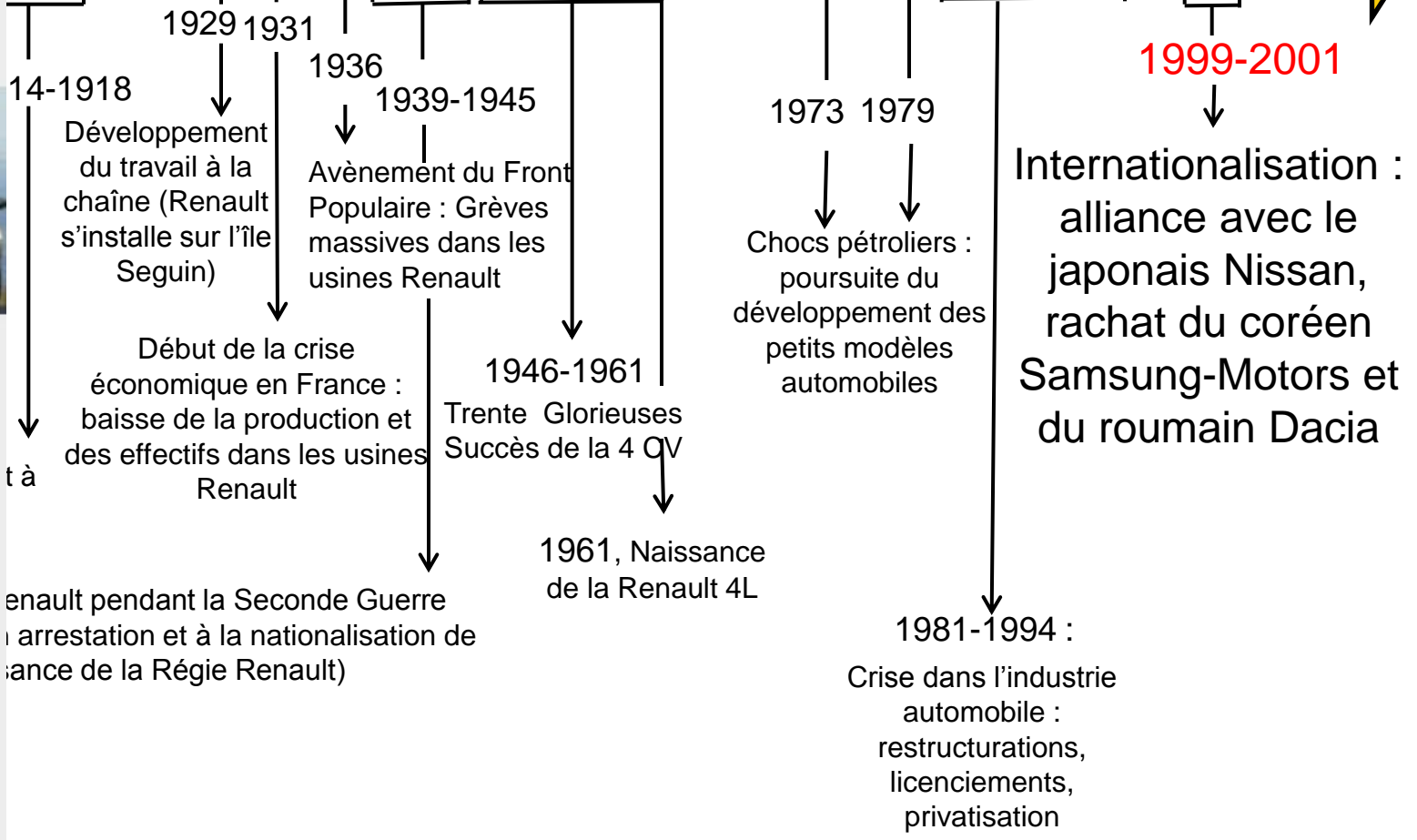
Thème 1 - LES ESPACES PRODUCTIFS	
<p>CONNAISSANCES</p> <p>Les espaces productifs industriels, agricoles et de service sont étudiés dans leurs permanences et leurs dynamiques</p>	<p>DÉMARCHES</p> <p>Trois études de cas à l'échelle locale :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Un espace de production à dominante industrielle ou énergétique. - Un espace de production à dominante agricole. - Un espace touristique ou de loisirs, ou un centre d'affaires. <p>Chaque étude de cas débouche sur une mise en perspective à l'échelle nationale et intègre les problématiques du développement durable.</p>
<p>CAPACITÉS</p> <p>Localiser et situer les espaces retenus pour les études de cas</p> <p>Décrire et expliquer :</p> <ul style="list-style-type: none"> - des paysages agricole, industriel, de service et/ou touristique - les facteurs de localisation d'une activité à l'échelle locale <p>Identifier des activités et des acteurs économiques</p> <p>Expliquer le fonctionnement d'un espace productif, en recourant à différents niveaux d'échelles</p>	



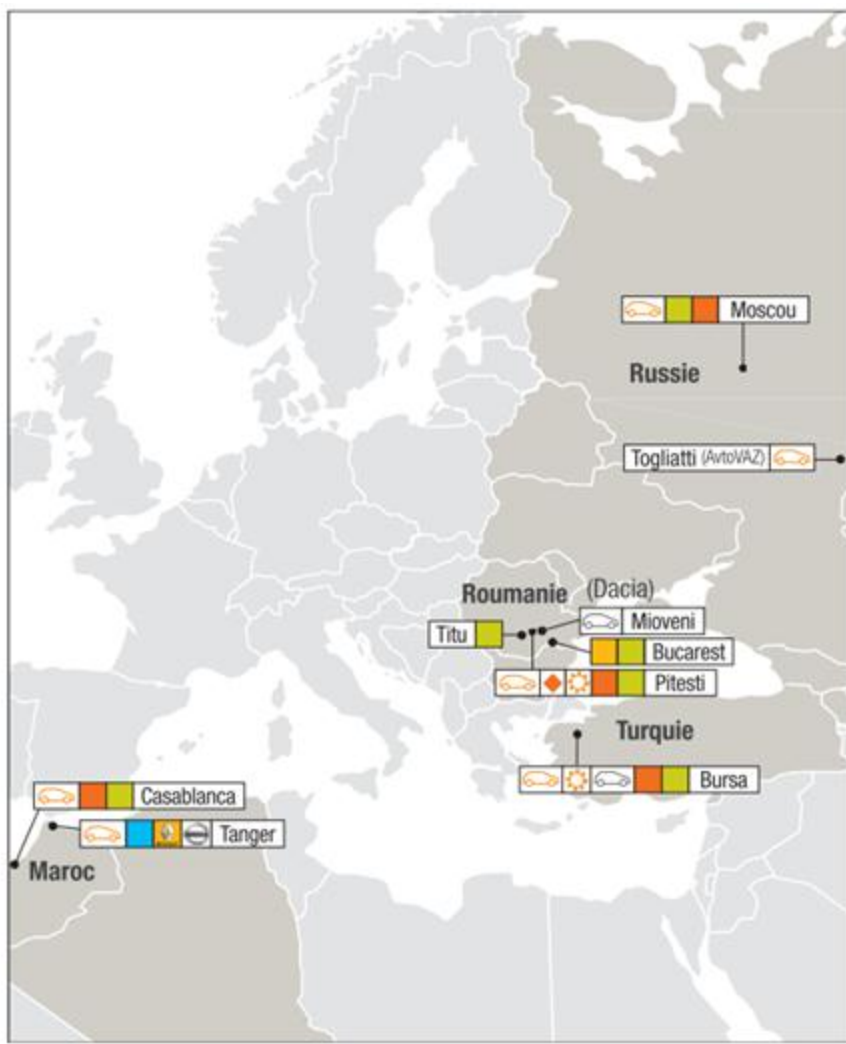
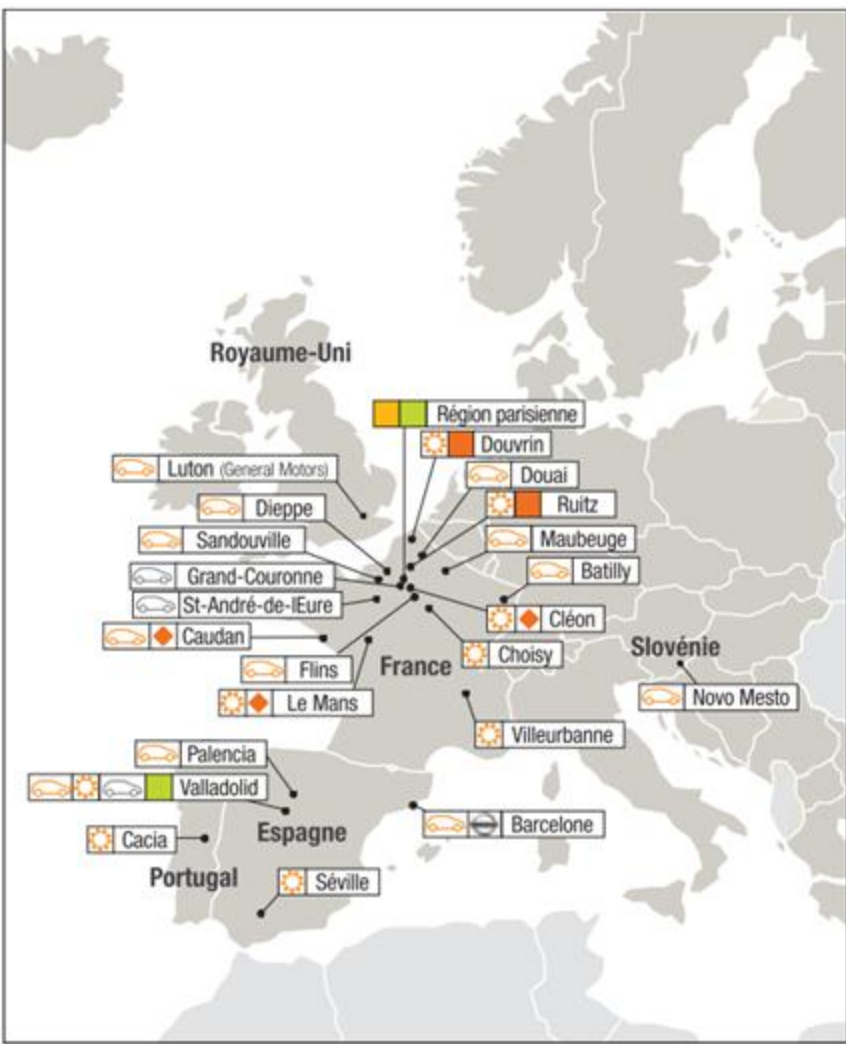
1992-2005



Renault envisage une fusion avec Volvo, mais le projet sera abandonné en 1993. Tournant majeur : la privatisation de l'entreprise en juillet 1996. Plus libre, Renault entre dans le capital de Nissan en 1999. Renault continue à innover et à se renouveler avec Mégane, Laguna,... Les succès en Formule 1 renforcent la notoriété de la marque Renault. L'Alliance Renault-Nissan se consolide et les synergies ne cessent de se développer. Avec les rachats de Samsung Motors et Dacia, Renault accélère son internationalisation. Le lancement de Logan est au cœur de la stratégie de conquête des marchés émergents.



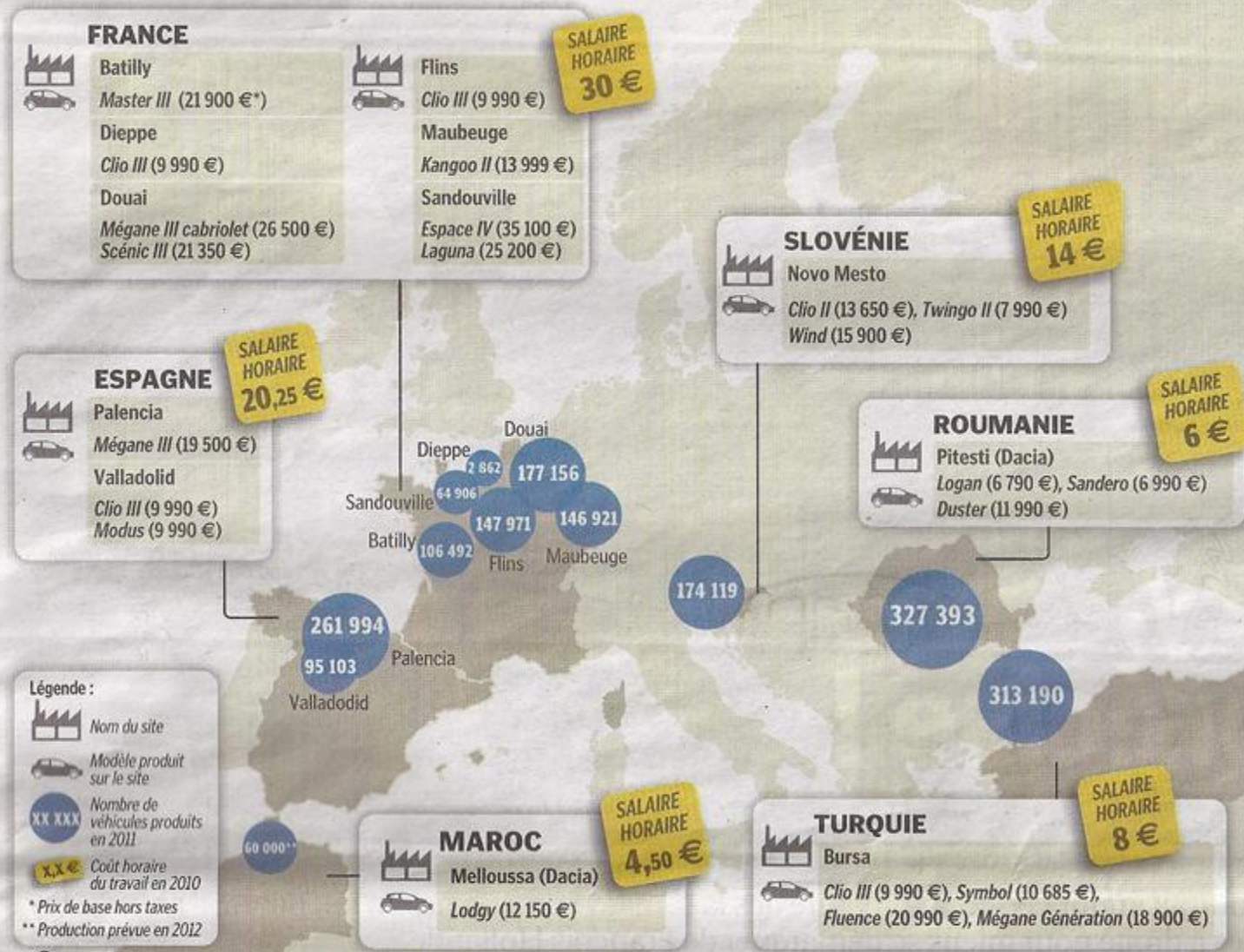
Renault pendant la Seconde Guerre
l'arrestation et à la nationalisation de
naissance de la Régie Renault)



-  Carrosserie-montage
-  Ingénierie
-  Filiale < 100 %
-  Plate-forme logistique
-  Design
-  Nissan
-  Mécanique
-  Projet industriel Alliance
-  Renault
-  Fonderie

Carte des usines Renault en France et en Europe

LE CONSTRUCTEUR A MULTIPLIÉ LES USINES HORS DE L'HEXAGONE



Légende :

- Nom du site
- Modèle produit sur le site
- Nombre de véhicules produits en 2011
- Coût horaire du travail en 2010

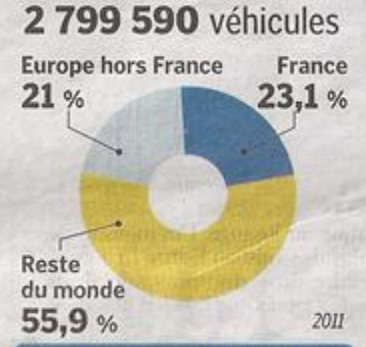
* Prix de base hors taxes
** Production prévue en 2012

Sources : Renault, Dacia, Eurostat.

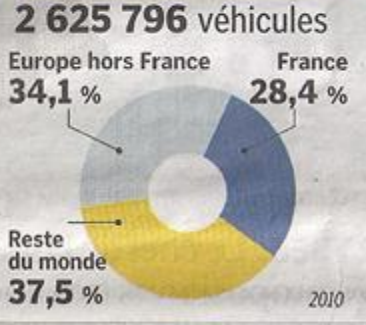
Effectifs



Production



Ventes mondiales



Les usines Renault et Dacia en Europe et dans le bassin méditerranéen.

En ouvrant, hier, une usine Dacia au Maroc au détriment d'un site français, le constructeur automobile inquiète ses syndicats.

Par JEAN-CHRISTOPHE FÉRAUD et YANN PHILIPPIN

« **L**usine de tous les dangers. » C'est ainsi que la CGT a baptisé le nouveau site de Renault à Tanger, au Maroc. Cette usine géante va en effet fabriquer entre 150 000 et 170 000 véhicules low-cost par an... et jusqu'à 400 000 véhicules lorsque la deuxième ligne de production sera lancée, en 2013. Soit plus de la moitié de la production totale du constructeur en France ! Tanger va surtout permettre au français de lancer deux nouveaux modèles à bas coûts - vendus en Europe sous la marque roumaine Dacia - inspirés des derniers véhicules Renault encore fabriqués à 100% dans l'Hexagone : le Scénic et le Kangoo.

« Avec ses copies de voitures made in France, Renault organise la mise en concurrence de sa propre gamme, ce qui crée un vrai risque pour les usines françaises », déplore Fabien Glèche, délégué central CGT Renault. D'autant plus que les nouvelles Dacia vont afficher des tarifs ébouriffants. Le monospace Dacia Loggy, lancé en avril, sera aussi grand que la version longue du Scénic, fabriqué à Douai (Nord). Mais il ne coûtera qu'un peu plus de 10 000 euros en version de base, soit deux fois moins cher que le modèle Renault (à partir de 21 500 euros). Bref, « scandaleusement accessible », comme le vante la publicité Dacia. Même si, à ce prix-là, le Loggy sera évidemment bien plus rustique.

CLONE. « Cela n'a rien à voir avec un Scénic », lance Gérard Lollivier, responsable du syndicat FO de l'usine de Douai. Il espère que le monospace Renault sera protégé par son positionnement haut de gamme. La concurrence de Dacia sera encore plus rude pour le Kangoo, fabriqué à Maubeuge (Nord). Tanger va en effet fabriquer un clone low-cost de cet utilitaire, en version profes-

Extrait d'un article du quotidien Libération, vendredi 10 février 2012 à l'occasion de l'inauguration de l'usine Dacia à Tanger (Maroc)



Le PDG de Renault, Carlos Ghosn (à gauche), à côté du roi Mohammed VI, hier, dans l'usine qui va produire des Dacia Loggy

Renault: je t'aime, un peu, bas coût

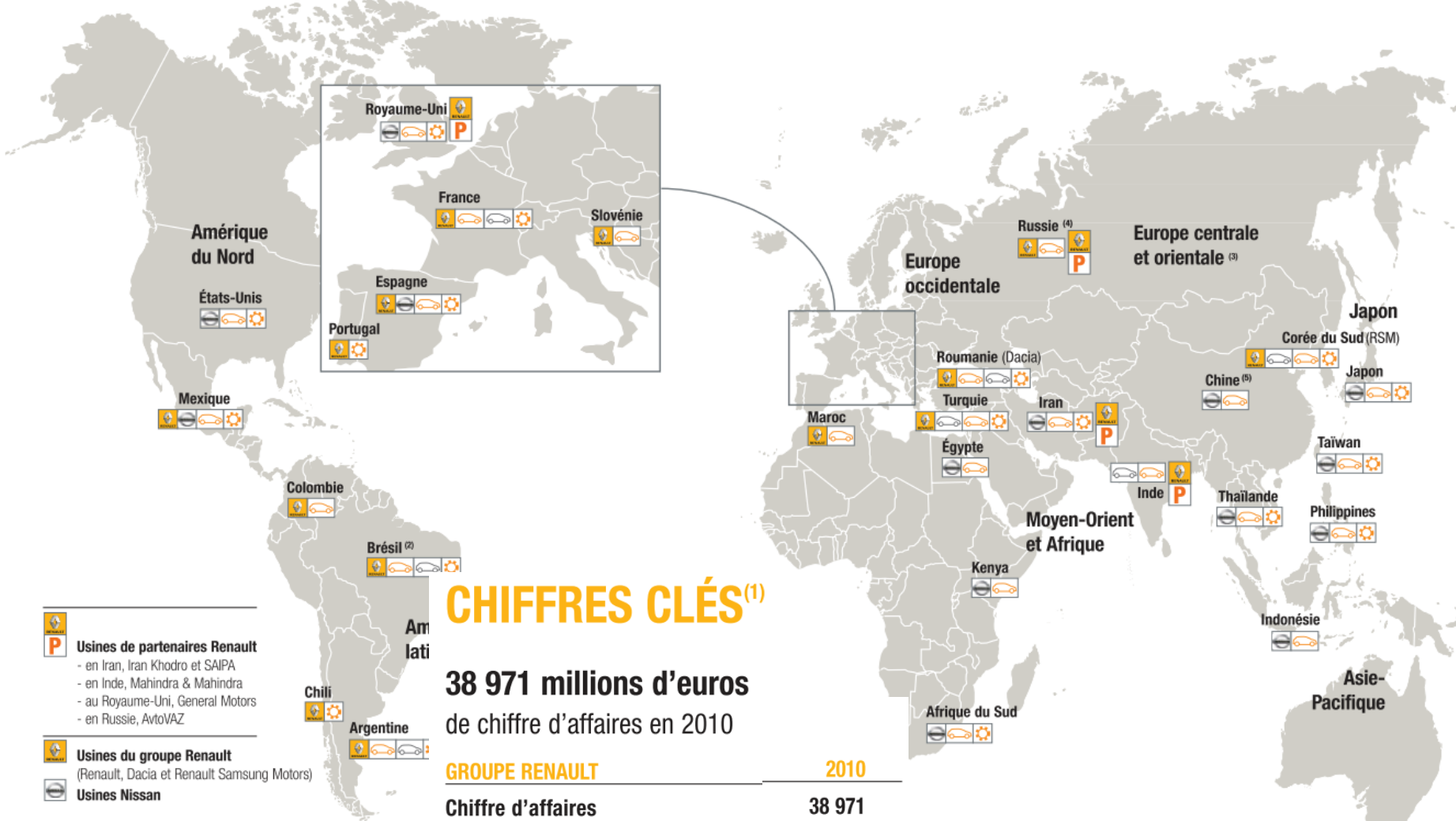
dès la fin 2009, lorsqu'une ligne d'emboutissage du site a été fermée pour être transférée... à Tanger. « Ce sont les gars qui démontaient les machines qui nous l'ont dit », raconte le responsable local de SUD, Lionel Lereche. Un an plus tard, la CGT lançait une pétition pour que le Scénic pas cher soit, lui aussi, assemblé à Douai. Mais vu leur prix, « nous ne pourrions pas produire ces

site à vu sa production divisée par plus de deux en sept ans (180 000 voitures l'an dernier) et ses effectifs fondre de plus 3 000 personnes. Malgré cela,

« Avec ses copies de voitures made in France, Renault organise la mise en concurrence de sa propre gamme. »

qu'il assemblera les futurs modèles haut de gamme. En visite à Douai le 17 février, le numéro 2 de Renault, Carlos Tavares, a voulu rassurer les troupes: selon une étude interne, le risque de cannibalisation ne représenterait, au pire, que 5% des ventes. Quatre jours plus tôt, Renault

indiquait qu'il s'agit de presque 2006 et Renault cette et par la li



P Usines de partenaires Renault
 - en Iran, Iran Khodro et SAIPA
 - en Inde, Mahindra & Mahindra
 - au Royaume-Uni, General Motors
 - en Russie, AvtoVAZ

Usines du groupe Renault
 (Renault, Dacia et Renault Samsung Motors)

Usines Nissan

- Mécanique
- Carrosserie-montage
- Plate-forme logistique

CHIFFRES CLÉS⁽¹⁾

38 971 millions d'euros
 de chiffre d'affaires en 2010

GRUPE RENAULT	2010
Chiffre d'affaires	38 971
En millions d'euros	
Résultat net - part du Groupe	3 420
En millions d'euros	
Effectifs	122 615
Nombre de véhicules vendus⁽²⁾	3 195 810

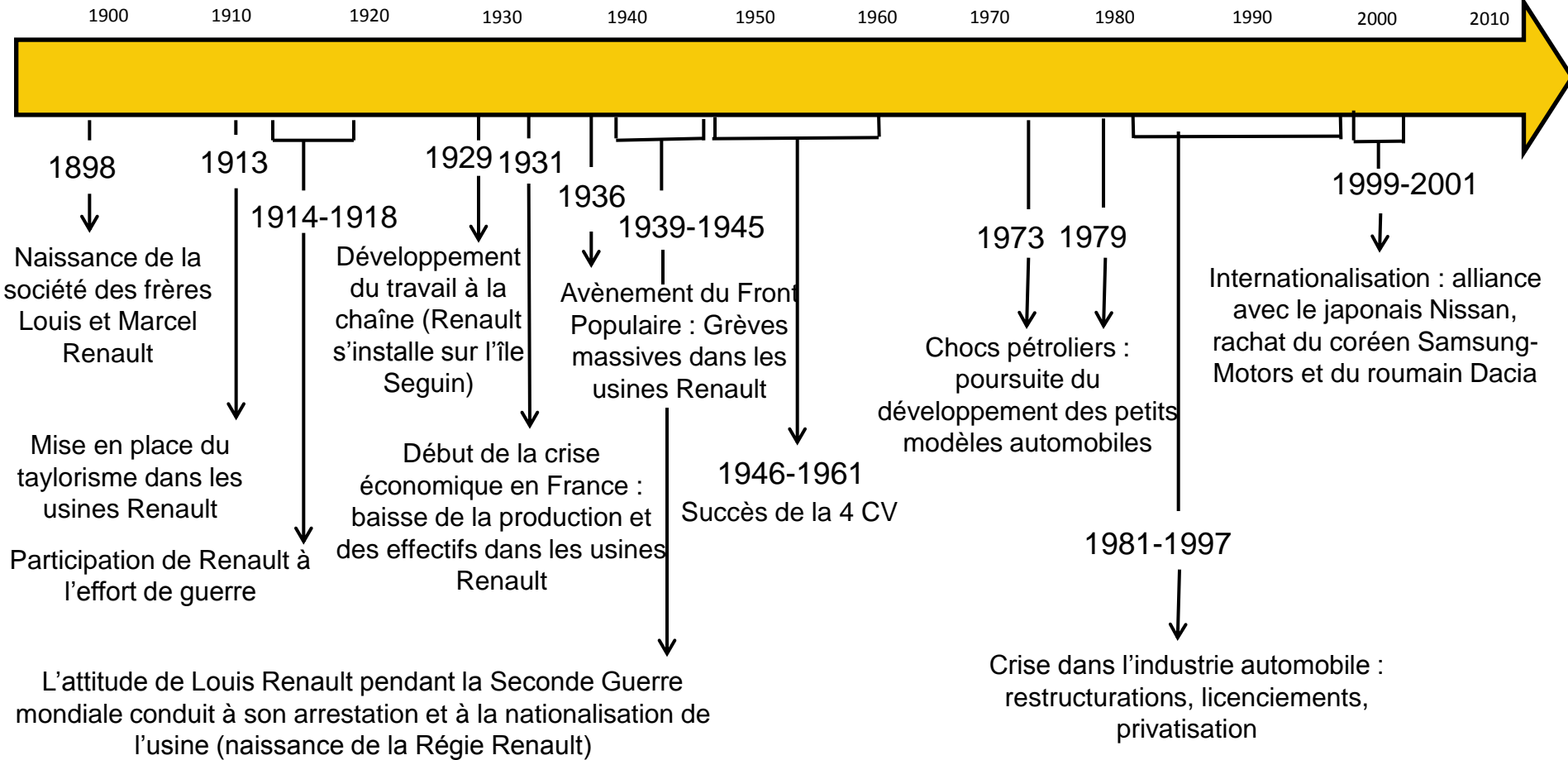
urquie.
 toVAZ.
 ing Motors ont établi un joint-venture
 commercialiser une gamme de véhicules.

Carte des usines Renault dans le monde

Source : Atlas Renault 2011

Quelles sont les grandes évolutions du système de production ?

- **Fin XIX^e** : L'industrie automobile est née à la fin du XIX^e siècle en Europe occidentale. C'est d'abord une automobile à vapeur puis les allemands Daimler et Benz améliorent le principe du moteur à explosion dans les années 1880 tandis que les frères Michelin inventent le pneumatique à Clermont-Ferrand. Ces entreprises sont familiales : elles sont gérées et financées par des membres de la famille.
- **Dans les années 1910** : L'ingénieur américain F.W. Taylor imagine en 1911 une nouvelle organisation du travail qui rationalise la production et augmente le profit en divisant le travail en tâches simples accomplies par un personnel non qualifié (le **taylorisme**). Henri Ford, constructeur automobile américain, introduit ce système dans ses usines et impose à ses ouvriers de conserver le même poste de travail pour effectuer une tâche répétitive en un temps donné (**fordisme**).
- **Entre 1945 et 1974**, les pays industrialisés occidentaux connaissent une longue période de **croissance économique** (augmentation de la production), les « Trente Glorieuses ». Cette croissance s'explique par la généralisation du taylorisme, une forte hausse de la consommation liée au développement de la publicité et du crédit et par le faible coût des matières premières.
- **Dans les années 1980**, après les chocs pétroliers de 1973 et 1979, la croissance ralentit tandis que le chômage et l'inflation (hausse des prix) augmentent. Les entreprises cherchent alors à diminuer les coûts de production. Cela se traduit par une production en flux tendus ou « juste-à-temps » développée dès les années 1970 au Japon, le **toyotisme** (« *zéro stock, zéro papier, zéro panne, zéro défaut, zéro délai* »).
- **Dans les années 1990-2000**, dans un contexte d'échanges à l'échelle mondiale, les grandes entreprises industrielles développent leur stratégie d'**internationalisation** : alliances avec d'autres grandes firmes multinationales étrangères, délocalisations en particulier dans les pays émergents.



Conclusion :

Les usines Renault sont le reflet de l'histoire économique du XX^e siècle : en un peu plus d'un siècle, le petit atelier familial est devenu une firme multinationale qui a connu tous les soubresauts du XX^e siècle : développement, modernisation, nationalisation, privatisation, internationalisation mais aussi crises, licenciements et grèves, comme en témoigne aujourd'hui encore l'actualité locale (crise des sous-traitants dans le Châtelleraudais).

Bibliographie :

- COSTA-LASCOUX (Jacqueline), DREYFUS-Armand (Geneviève), TEMIME (Emile), Dir., *Renault sur Seine, Hommes et lieux de mémoire de l'industrie automobile*, La Découverte, 2007.
- DEMEY (Evelyne), *90 années de publicités Renault, Une marque en haut de l'affiche*, MAD-CAP Publications, 1987
- DEWITTE (Philippe), *Deux siècles d'immigration en France*, La Documentation française, 2003
- FEIERTAG (Olivier), *L'économie française de 1914 à nos jours, le temps de la mondialisation*, La Documentation photographique, La Documentation française, mai-juin 2011.
- FRIDENSON (Patrick), *Histoire des usines Renault, 1. Naissance de la grande entreprise 1898/1939*, Seuil, L'Univers historique, 1998 (réédition).
- HATRY (Gilbert), *Renault usine de guerre 1914-1918*, Editions Lafourcade, 1978.
- LEQUIN (Yves) Dir. *La mosaïque France, Histoire des étrangers et de l'immigration*, Larousse, 1988
- LOUBET (Jean-Louis), *Citroën, Peugeot, Renault et les autres, soixante ans de stratégies*, Le Monde Editions, 1995.
- LOUBET (Jean-Louis), *Histoire de l'automobile française*, Seuil, L'Univers historique, 2001.
- MOURET (Jean-Noël), *Louis Renault*, Folio biographies, 2009.
- PITTI (Laure), « Ouvriers algériens à Renault-Billancourt de la guerre d'Algérie aux grèves d'OS des années 1970 », 2002
- RIOUX (Jean-Pierre), *Renault*, Hazan, 1998.
- SCHOR (Ralph), *Histoire de l'immigration en France de la fin du XIXe siècle à nos jours*, Armand Colin, 1996.

Sites Internet :

- Renault (historique) : <http://www.renault.com/fr/passionsport/la-saga-renault/pages/la-saga-renault.aspx>
- Renault (bilan annuel) : <http://www.media.renault.com/documents/.../Renault Atlas mars 2011.pdf>
- Cité nationale de l'histoire de l'Immigration : <http://www.histoire-immigration.fr/>
- Témoignages sur les bidonvilles de Nanterre : <http://bidonville-nanterre.arte.tv/>
- Culture Pub : <http://www.culturepub.fr/videos/renault-4-cv-ma-4-cv>
- INA : <http://www.ina.fr/playlist/sport/renault-archives.46592.AFE85006120.non.fr.html#containerVideo>