



Louis RENAULT

et la collaboration

Exposition réalisée par

L'Institut d'Histoire Sociale du Val-de-Marne



L'association Esprit de Résistance



avec la participation de

L'Institut d'Histoire Sociale CGT de la Métallurgie



Le Musée de Résistance Nationale de Champigny-sur-Marne



L'association Culture et Entreprise



L'Union Départementale CGT du Val-de-Marne



Le Conseil Général du Val-de-Marne



01 60 56 42 70

Louis RENAULT

et la collaboration



un inventeur devenu industriel

L'aventure industrielle

Louis Renault est né le 12 Février 1877. Il est issu d'une famille bourgeoise. Son père, a fait fortune dans le commerce des tissus et des boutons. Sa mère est la fille de commerçants aisés.



Dès son enfance, il est passionné par les moteurs. À l'âge de 21 ans, il construit sa première "voiturette". Quelques mois plus tard, il dépose le brevet de la boîte de vitesse "à prise directe". Cette

innovation sera à l'origine de sa fortune et sera bientôt adoptée par tous les constructeurs automobiles de l'époque.

En 1899, avec l'aide de ses deux frères, il fonde l'entreprise Renault-Frères à Boulogne-Billancourt. À la fin de la première année, 76 voiturettes Renault sont vendues. La même année il gagne sa première course automobile : Paris - Trouville.

En 1902, les usines Renault comptent plusieurs modèles à leur catalogue. L'usine de Boulogne-Billancourt couvre 7.500 m². Louis Renault présente son premier moteur Renault à 4 cylindres et 24 CV.



En 1905, la société reçoit une commande importante : 250 taxis. Louis Renault transforme ses installations pour permettre la production en série. Il devient ainsi le premier constructeur automobile français.



Louis RENAULT

et la collaboration



un patron engagé dans la lutte des classes

La riposte ouvrière

Acette époque la production par ouvrier fait plus que doubler, et ce au moyen d'un règlement draconien.

En 1906 éclatent les premières grèves. À chaque conflit Louis Renault brise brutalement le mouvement et tout gréviste reçoit aussitôt sa lettre de licenciement.



Le 26 mars, pour cause de misère, après 44 jours de grève et 61.833 jours chômés, les ouvriers doivent reprendre le travail sans rien avoir obtenu. Renault envoie des lettres recommandées de licenciement à tous les grévistes.

Par la suite avant même son embauche, l'ouvrier était soumis à une enquête d'autant plus sévère s'il venait d'une autre entreprise de l'automobile. S'il appartenait à une quelconque catégorie : meneur syndiqué, indélicat, ivrogne, anarchiste, l'embauche lui était refusée.

Souvent autoritaire, Louis Renault n'est pas un homme du dialogue social. Les concessions qu'il doit faire, quand les circonstances ou la pression sociale l'exigent, relèvent plus du paternalisme que d'une réelle volonté d'améliorer le sort des ouvriers.



LA GRÈVE EST TOTALE CHEZ RENAULT

Quatre mille Ouvriers chôment

LES RAISONS D'UN GRAND CONFLIT

Sait-on que les industriels modernes ont trouvé le moyen de doubler, tripler et même quadrupler la production de leurs entreprises sans modifier l'outillage, sans introduire de nouveaux procédés mécaniques ?

Cela vous paraît incroyable ? Cependant rien n'est plus exact ! Voulez-vous connaître ce moyen ? Il consiste tout simplement dans l'accroissement de la production individuelle de l'ouvrier, dans l'augmentation de son rendement. Comment le chef d'entreprise s'y prend-il pour aboutir à un résultat si prodigieux ? Par une organisation spéciale du travail — une organisation tellement monstrueuse que les ouvriers eux-mêmes en ont voulu l'application au grève !

Le grand conflit qui vient d'éclater dans les établissements Renault n'a pas d'autres causes.

Le chronométrage et l'homme machine

La méthode qu'on applique pour certaines catégories d'ouvriers dans les établissements Renault depuis déjà deux ans vient d'Amérique et porte le nom de système Taylor, ou, plus exactement, et que les ouvriers français appellent le chronométrage.

Son trait essentiel est celui-ci : l'ouvrier exécute plus le travail comme il l'entend, mais chaque opération est réduite à un nombre déterminé de mouvements, à l'égard du chronométrage le service de direction compte le temps minimum qu'il faut pour exécuter ces mouvements.

Avant calculer et préparer, on coupe le travail de la pièce à l'ouvrier. Il faut que celui-ci arrive à l'extracteur avec la rapidité sans d'avance.

Il y a des ouvriers bourruers chez Renault qui, travaillant dix-sept heures, travaillent leurs jours avec la tête ? Ne faut-il pas arriver à temps ?...

Pour augmenter les profits

De cette façon, il est naturel que le rendement s'accroisse sans cesse. Certains ouvriers de chez Renault, qui travaillaient vingt pièces avant l'introduction de la méthode, en font maintenant quarante dans le même laps de temps !

Les salaires par heure ont d'abord augmenté, mais, en définitive, le nouveau système équivaut à une réduction horaire. Inutile, n'est-ce pas, d'ajouter que le patron, lui, trouve tous les avantages à ce système ?

Un mot en perspective

Mais qui pourra résister à un tel travail incessant ? Les femmes ont déjà abandonné les établissements. L'ouvrier le plus fort ne rend parfaitement compte qu'il ne pourra pas supporter longtemps cet épouvanant continuel de ses forces.

« Il faudra élargir le cercle de licenciés », vous direz un des grévistes.

La grève du chronométrage vue par La Bataille Syndicaliste.

Au cours de ces conflits, Louis Renault refuse toute négociation et répond aux délégués des grévistes par cette phrase restée longtemps comme l'expression du mépris le plus profond de la classe ouvrière : « Oh ! Moi vous savez, je peux passer mon temps à Nice ».

Il n'en fait rien, il ferme d'abord l'usine et il envoie des recruteurs au Havre, au Creusot, à Nantes pour embaucher du personnel qualifié pour les tours et machines-outils. Dans le même temps il utilise les gardes nationaux contre les grévistes (150 sont logés dans l'usine le 13 février 1913).



Louis RENAULT

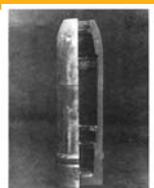
et la collaboration



un patron engagé dans la lutte des classes

La guerre de 14-18

En août 1914, suite à la mobilisation, les usines de Boulogne-Billancourt sont partiellement fermées. Pour faire face à la rapide avancée de l'armée allemande, Louis Renault, mobilisé, et quelques-uns de ses collaborateurs sont rappelés du front pour rouvrir l'usine.



L'obus de 120 mm dans la fabrication par une usine Renault de la guerre.

En septembre 1914, 1.200 taxis parisiens Renault sont réquisitionnés pour assurer le transport de troupes ; ils entreront dans la légende sous le nom de taxis de la Marne. Renault reçoit l'ordre de fabriquer des obus pour l'armée. Pendant quatre ans, les usines Renault participent intensivement à l'effort de la guerre. La

Société Anonyme des Usines Renault, la SAUR, fabrique non seulement des voitures, camions, tracteurs, mais aussi des obus, des éléments de fusils, des canons et des moteurs d'avion. Renault livre à l'armée à peu près tous les types de voitures de sa gamme.



En 1917, l'industriel construit le premier char Renault, le FT 17, qui représente une innovation et contribuera à la victoire. Ces commandes d'État vont permettre à Renault d'engranger des profits considérables.



Cette participation à l'effort de guerre aurait été impossible sans le travail intensif du personnel des usines Renault. En plus d'ouvriers mobilisés, rappelés du Front, l'entreprise utilise un contingent important de main d'œuvre féminine.

Les conditions de travail sont extrêmement dures : journées de 12 heures avec 1 seul jour de repos par mois, salaires sans cesse dévalués, discipline pesante, droit du travail et règles de sécurité bafoués. Il y aura plus de 30 accidents par jour.



En juin 1917, l'effondrement d'un atelier provoque la mort de 26 personnes, dont un enfant de 13 ans et deux femmes. Cet événement entraîne une vague de grèves.

Ces conflits contraignent Louis Renault à prendre des mesures sociales, telles que l'institution des délégués ouvriers. Mais les conditions de travail n'en demeurent pas moins pénibles et dangereuses.

À la fin de la guerre, la contribution des Usines Renault à la victoire fait de Louis Renault un héros. En 1918, il est décoré de la Légion d'honneur.



Entre 1914 et 1918, l'effectif est passé de 4.400 à 22.000 personnes. En 1918, l'effectif féminin de Renault constitue le tiers de la main-d'œuvre. À l'occasion de la guerre, la surface des usines Renault a presque triplé.



Emprise des usines Renault sur le territoire de Billancourt. Ci-dessus : en 1913; page de droite : 1919.

Louis RENAULT

et la collaboration



un patron engagé dans la lutte des classes

L'entre-deux-guerres

À la fin de la guerre l'industrie française de l'automobile a pris un retard considérable notamment sur les Américains. Ford, en produisant des voitures à la chaîne, fait baisser les prix et permet à de nouvelles couches sociales d'accéder à l'automobile.

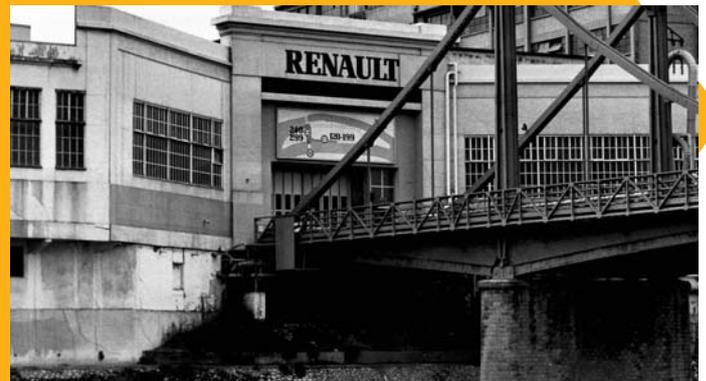
Louis Renault réagit et tente d'imposer une nouvelle fois le modèle de travail à la chaîne de Ford. En même temps, il intègre l'ensemble des éléments utiles à son développement : aciéries, fonderies, forges, carrières de sable, domaine forestier, scierie, papier-carton, caoutchouc, huiles, lubrifiants, matériel électrique, etc.

En 1921, Louis Renault fait entrer une banque dans son capital. En 1922, il lance sa première chaîne de montage.

60% des ouvriers, appartiennent à la M.O.E et sont très actifs dans la grève. Sept étrangers sont expulsés. 200 salariés Chinois sur les 600 employés de l'usine sont licenciés à la suite de la grève.

En 1928, la SAUR de Louis Renault compte 20.000 Salariés.

En 1929, le mouchardage est systématiquement organisé. Renault recrute des travailleurs nord-africains, à des salaires réduits, et les dresse contre les travailleurs français, déjà touchés par la crise. En 1934, le service de mouchardage compte 1.500 mouchards.



Les qualificatifs ne manquent pas pour nommer Louis Renault : le "saigneur" de Billancourt.

En février 1935 Louis Renault se rend au Salon automobile de Berlin. Le 21 février, il a une réunion de 2 heures avec Adolf Hitler à la chancellerie du Reich.

En juillet 1935, lors d'un banquet aux usines Renault, en l'honneur d'une délégation du patronat de l'Italie fasciste de Mussolini, Louis Renault déclare : « *Votre pays et son admirable chef viennent de donner au monde un bel exemple d'ordre et de discipline. C'est également par l'ordre et la discipline que j'ai pu, autour du hangar initial, construire ces usines* ».



Du 12 au 28 mai 1926, une grève touche la totalité du personnel.

C'est la seule grève générale chez Renault entre 1920 et mai-juin 1926.

Les salariés réclament une augmentation de 10% des salaires. Renault lockoute (licencie) les 29.000 ouvriers. Ne seront réembauchés que les porteurs d'une carte spéciale délivrée par

l'entreprise. Les "indésirables" restent sur le pavé. 2.000 ouvriers ne sont pas réintégrés.

Louis RENAULT

et la collaboration



un patron engagé dans la lutte des classes

1936

Le Front Populaire, les grèves et la réaction patronale

La réunification syndicale préparée dès 1935 est effective au congrès de Toulouse de mars 1936. Elle entraîne un élan d'espérances et favorise la victoire du Front Populaire aux élections.

L'usine Renault est fermée le 1^{er} mai, ce qui est nouveau, car depuis longtemps Louis Renault usait de toutes les pressions, manœuvres et menaces imaginables pour forcer son personnel à travailler ce jour-là.



L'explosion sociale

Après les élections, où les travailleurs ont tenu à exprimer leur mécontentement devant tous les dangers qui les menacent et la misère qui les étroit, un mouvement social de grande ampleur se développe, avec grèves et occupations des usines. Ce mouvement conduit aux accords signés entre le gouvernement, le patronat et les syndicats, dits "accords Matignon".

Les conquêtes sociales

- réduction de la semaine de travail à 40h, au lieu de 48h précédemment ;
 - création des congés payés ;
 - augmentations importantes de salaires, jusqu'à 50%.
- Renault est obligé de reculer devant la C.G.T. et le mouvement des masses.

La réaction patronale

Après cette victoire de 1936 et le rôle des salariés de Renault dans cette grève victorieuse, c'est tout de suite la tentative de reprise des avantages gagnés par les ouvriers.



Louis RENAULT

et la collaboration



un patron engagé dans la lutte des classes

Renault et l'extrême-droite

Les choix de 1940-1944 de Louis Renault prolongent directement son comportement politique et économique antérieur, notamment pendant la crise des années 1930.

Violence extrême dans la gestion des rapports sociaux

En liaison avec la police et les organisations fascistes regroupées en Cagoule depuis 1935-1936, Renault prépare, comme Michelin, Peugeot et Citroën, un plan de liquidation du régime républicain en finançant les ligues fascistes (parmi lesquelles les Croix de Feu du colonel de la Rocque). Louis Renault mène en même temps dans ses usines une véritable "guerre sociale". Cette stratégie met au premier plan son neveu par alliance François Lehideux, administrateur-délégué de la SAUR (Société Automobile des usines Renault), et animateur des "syndicats jaunes" (Croix de Feu) dotés de riches moyens.



houlette de son neveu Lehideux, chef du Comité d'organisation de l'automobile de septembre 1940 à août 1944 et ministre de la production industrielle de juillet 1941 à avril 1942.

Après février 1935, Louis Renault sera surnommé « Hitler-m'a-dit » par son personnel.

Dans la nuit du 15 au 16 novembre 1937, a lieu la seconde grande tentative de liquidation de la III^{ème} République, exécutée par la Cagoule sur ordre, comme en février 1934, d'une poignée de représentants du grand capital financier (synarques de la haute banque, du Comité des Forges et du Comité des houillères). Entre 1936 et 1940, la Cagoule est organisée comme une véritable armée de « 120.000 hommes pour toute la France », dont « 12.000 officiers » avec pour chef Pétain, dans le but d'anéantir la République. Eugène Deloncle, chef de la Cagoule « civile », trouve des fonds considérables auprès des grands industriels français (Renault, Michelin, Peugeot, etc.), ce qui lui permet de doter La Cagoule d'un énorme stock d'armes, provenant pour une large part d'Italie fasciste et d'Allemagne nazie.

Cette tentative échoue mais favorise la mise en place du cabinet Daladier (avril 1938), gouvernant par décrets.

Collaboration économique avec le régime hitlérien

En février 1935, lors d'une réunion de plus de deux heures à la chancellerie du Reich, il vante la paix franco-allemande et exalte le futur "cartel européen de l'automobile" qui chasserait la concurrence américaine. Ce "comité européen de l'automobile", sera mis en place entre novembre 1940 et mars 1941, sous la



Louis RENAULT

et la collaboration



un patron engagé dans la lutte des classes

1938

La revanche patronale

En 1938 Louis Renault, une nouvelle fois présent à l'ouverture du salon de l'Auto à Berlin, demande à Hitler et Goebbels : « Ne pensez-vous pas [...], qu'une bonne entente entre la France et l'Allemagne est indispensable à la prospérité de nos deux pays ? » Hitler répond : « Si on parle de guerre, et beaucoup trop, c'est la faute des journalistes français ».

Pourtant, les intentions du Reich de recourir à la guerre sont connues, du gouvernement français en particulier, informé quotidiennement par ses services de renseignements civils et militaires. [MEIN KAMPF, LE LIVRE PROGRAMME DE HITLER, N'EN FAISAIT PAS MYSTÈRE ET C'EST POURQUOI LE GRAND CAPITAL ALLEMAND AVAIT SOUTENU LES HITLÉRIENS ET LEUR PROGRAMME DE GUERRE. SI À CETTE ÉPOQUE IL N'À PAS ENCORE ÉTÉ TRADUIT EN FRANÇAIS, LES DIRIGEANTS POLITIQUES, PATRONAUX ET LA GRANDE PRESSE NE POUVAIENT IGNORER SON CONTENU].



Dans les usines de la SAUR, Louis Renault et son neveu François Lehideux pratiquent, surtout depuis le cabinet Daladier (avril 1938), une politique de provocation permanente et une répression antisyndicale féroce. La grève du 25 novembre 1938 est un échec. Elle ne dure que quelques heures, mais Renault fait intervenir la police dans l'usine et fait évacuer brutalement les grévistes. Des centaines d'arrestations sont opérées, amendes et peines de prison



s'abattent sur les syndicalistes et les communistes pour "rébellion". Parmi eux, Jean-Pierre Timbaud, dirigeant du syndicat des métaux, qui sera plus tard fusillé par les nazis.

Renault licencie tout le personnel et en réembauche une partie seulement.

Près de 2.000 ouvriers de Renault-Billancourt perdent leur travail, tous des militants actifs. Ils furent depuis la fin septembre 1939, après l'interdiction du PCF et du syndicalisme de classe, les tout premiers à être arrêtés, internés dans des camps et plus tard remis aux Allemands.

La haine de Renault et Lehideux contre les ouvriers vaincus ne s'arrête pas là. Ils les traînent en justice. 283 passent en correctionnelle, par groupes de 15 à 40. Ils sont systématiquement condamnés à des peines de six jours à deux mois de prison, et à des amendes.

Louis RENAULT

et la collaboration



une production au service de l'occupant

1940 Le début de la collaboration

Le 10 juillet 1940, l'Assemblée Nationale, vote les pleins pouvoirs au Maréchal Pétain. Le même jour, le chef de l'armement automobile allemand en France, le colonel Thoenissen, tient un discours apaisant aux représentants des constructeurs automobiles français. La conférence terminée, le commissaire Sieburg, responsable allemand des fabrications de chars, propose à François Lehieux de réparer les chars français capturés par l'armée allemande. Ce dernier donne une réponse évasive.



Le 31 juillet, Louis Renault est reçu par le général Zuckertort, chargé des armements de l'armée de terre, qui lui pose la question clairement : les usines Renault sont-elles prêtes à réparer des chars pour la Wehrmacht ? Louis Renault donne une réponse affirmative.

Le 1^{er} août, une rencontre se tient entre Louis Renault et les officiels allemands pour définir les modalités de la participation des usines Renault aux besoins en armement de l'Allemagne, qu'il s'agisse de camions, de chars ou de pièces diverses.

Renault et la réparation des chars pour l'armée allemande

Extraits du « Mémorandum de la réunion tenue le dimanche 4 août [1940] à 10 heures, à l'Hôtel Majestic »

Source : Archives Nationales, 3W 217, fonds de la Haute-Cote, Lehieux

Étaient présents : Ministre Schmitt, général Zuckertort [...]

Bureau Pelet, M. Lehieux, [...]

[...] M. Sieburg (sic) dit qu'il n'a pu décider M. Renault à venir. M. Renault lui a remis une lettre destinée au général et a confirmé verbalement et à plusieurs reprises ce qu'il avait écrit, à savoir M. Lehieux avait pleins pouvoirs pour traiter de la question de l'entretien des chars. Il a donné l'assurance qu'il n'aurait pas à décevoir M. Lehieux.

Le Ministre [Schmitt] répond : depuis trois semaines la discussion est ouverte sur la question de la réparation des chars. Il y a à un moyen de procurer du travail aux ouvriers des usines et de rendre à celles-ci leur activité normale. Il rappelle l'entretien de M. Renault avec le général le 1^{er} août et la lettre que ce dernier lui a remise à la fin de la conférence.

[...] M. Renault a demandé [...] un délai de 10 jours pour remettre sa réponse. Sous cette condition qui a été acceptée, M. Renault prenait l'engagement de commencer les travaux de réparation de chars dès le 2 août.

[...] M. Lehieux [...] fait part de la décision déjà prise de fournir les pièces de rechange de la fabrication Renault qui seraient utiles pour la réparation des chars, de donner tous renseignements utiles sur les pièces fabriquées au dehors, de faciliter le recrutement de la main-d'œuvre. Mais il demande avec insistance que la direction des travaux de réparations soit assurée par les autorités allemandes. [...]

M. Lehieux rappelle comment il envisage la collaboration des usines pour faciliter le travail de la direction allemande qui serait chargée de la réparation et, sur la demande du ministre, donne sa parole qu'il donnera l'aide utile.

Avant de lever la séance, s'établit une conversation entre les membres allemands qui assistaient à la conférence et au cours de laquelle M. Sieburg (sic) déclare qu'il peut prendre en charge la réparation des chars sous les conditions de collaboration indiquées par M. Lehieux.

La séance est levée sur l'impression très précise que la solution est admise. Incidemment, le Ministre [Schmitt] demande à M. Lehieux de donner les noms des personnes qui ont donné des indications d'ordre gouvernemental sur la question en discussion. M. Lehieux dit que la question a été discutée avec les représentants du gouvernement français à Paris, notamment M.M. Léon Noël et Barraud.

Le 4 août, en l'absence de Louis Renault, qui s'est engagé à donner les pleins pouvoirs à Lehieux, l'accord est finalisé. La discussion terminée, Lehieux, invoquant l'opposition générale du personnel, demande aux Allemands de prendre officiellement la direction des ateliers concernés par ces commandes.

Ainsi fut forgée la légende d'une "réquisition" allemande, née d'une demande française, astuce juridique dont les collaborateurs se serviraient désormais systématiquement pour cacher leurs responsabilités et leurs initiatives, la Libération venue.



Louis RENAULT

et la collaboration



une production au service de l'occupant

1941 Une société au service de la machine de guerre nazie

Au cours de l'hiver et du printemps 1941, l'armée allemande prépare son attaque de l'Union Soviétique. Les usines Renault fabriquent essentiellement du matériel destiné à équiper l'armée allemande, qu'il s'agisse de camions ou de pièces mécaniques pour chars ou avions. Un rapport envoyé au BCRA, le service de renseignements du général de Gaulle indique : « *Fin avril, un ouvrier de Billancourt doit faire, pour le 15 juin, 420 pièces de tanks Renault. Ses camarades ont d'autres pièces à faire, mais le même nombre. Travail en série et à la chaîne de manière à avoir environ 420 tanks pour le 15 juin. Les Allemands sont très contents du tank Renault* ».

Le 22 juin 1941, l'Allemagne envahit l'URSS, et les besoins militaires du III^{ème} Reich augmentent. Les usines Renault redoublent d'activité. Les informateurs français des services de renseignements gaullistes de Londres demandent des bombardements des usines susceptibles de paralyser les livraisons au service de l'appareil de guerre allemand.

petits tanks Renault, qui sont livrés aux Allemands de la façon suivante : sous le contrôle d'un officier allemand, des ingénieurs français conduisent les tanks et effectuent deux ou trois tours sur la place en face du Pont de Sèvres. Lorsqu'il est évident qu'il ne peut y avoir aucun sabotage, des soldats allemands prennent les tanks des mains mêmes de nos ingénieurs ».

«Les Établissements Renault ne fabriquent soi-disant pas de bombes incendiaires pour les Allemands, mais leur fournissent des milliers de pot d'échappement de voitures en tôle, que les Allemands remplissent de phosgène avec une fraction de mélinite et obtiennent de cette façon très simple une quantité de bombes incendiaires ».

Le 21 août, Pierre George (qui deviendra le colonel Fabien) abat un Allemand en plein Paris.

Le 22 octobre, à Châteaubriant, les Allemands fusillent des otages, militants communistes emprisonnés, que le ministre de l'intérieur Pierre Pucheu a sélectionnés pour eux, dont Guy Môquet, âgé de 17 ans.

Le 7 décembre, le Japon bombarde Pearl Harbor, les États-Unis entrent en guerre.



Les Allemands ont exposé d'abord les difficultés qu'ils craignent de rencontrer s'ils passaient des commandes à l'industrie française [...] Matière aux objections de contingents de matériel, aux difficultés de paiement, aux difficultés de transport entre la France et l'Allemagne, etc, ce qui était, de l'avis des délégués français, le fait le plus important.

[...] une réassurance très compréhensible à l'égard du travail à des industries françaises, car toutes déficiences de ces dernières seraient pour résultat de compromettre la réalisation de leurs programmes, dont ils "sont eux-mêmes responsables de l'absence [...] vis-à-vis des autorités militaires allemandes".

"Le protocole que nous avons rédigé sur la fixation du maximum de passation des commandes s'est offert de régler tous ces points et de donner tout apaisement aux industriels allemands, tout en sauvegardant les intérêts de l'industrie française..."

"Ce sont surtout des usines de montage et d'usinage qui commandent à d'énormes usines spécialisées (forges, fonderies, embouteillage, accessoires, etc.) toutes les pièces et organes dont elles ont besoin..."

"Nous avons insisté sur l'indépendance qu'il y aurait pour les deux parties à donner à l'industrie française des fabrications d'ensembles complets, plutôt que des pièces détachées..."

"Il ne nous a pas semblé que les industriels allemands seraient très difficiles de passer des commandes à l'industrie française, dont ils ne connaissent pas les possibilités. Ils sont dans la même situation où nous aurons été placés au cours de la guerre, avec le programme d'urgence à leur profit de l'armement français, où nous avons demandé de passer des commandes à des fournisseurs étrangers dont nous n'avions pas connu les possibilités..."

Dans ces courriers on peut lire entre autres : « *Les Établissements Renault à Billancourt travaillent jour et nuit pour les Allemands, fabriquant des automobiles et du matériel blindé. Une seule bombe lancée sur la centrale électrique située au Nord des fabriques suffirait à faire arrêter les travaux sans causer de pertes parmi les Français. Les Établissements Renault à Billancourt produisent actuellement une série de*

Louis RENAULT et la collaboration



une production au service de l'occupant

1942 Bombardement de Billancourt et tournant de la guerre

Le 3 mars 1942, les bombes anglaises tombent sur les usines Renault, afin de freiner leurs fournitures à l'armée allemande. Les ouvriers et les habitants de Billancourt sont durement frappés, il y a près de 500 morts et plus de 1.000 blessés. Dès le lendemain, à midi, Louis Renault donne ses ordres : « Les usines doivent être remises en état le plus tôt possible... Ne pas jouer sur les mots... Il faut faire l'effort maximum et arriver le plus tôt possible à leur rendre leur potentiel ».

Louis Renault déclare : « En juin, nous ferons plus de camions qu'hier. Que chacun regagne son département et agisse au mieux pour cela ».

Le 15 mai, le Gauleiter Sauckel exprime « son admiration pour l'effort exceptionnel » fourni par Renault !

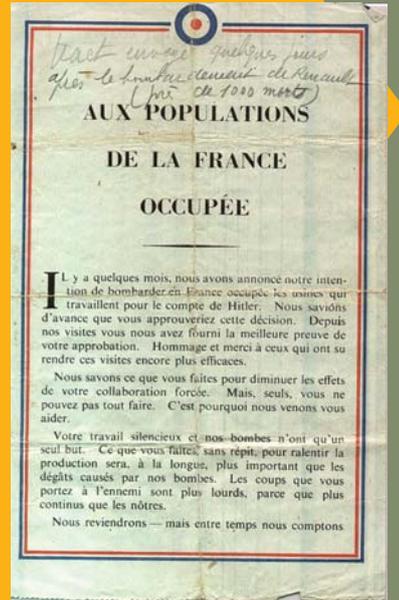
Louis Renault tape des pieds pour reconstruire au plus vite et produire, il perçoit l'indemnisation par l'État des dommages causés par les bombardements, et met en place des usines souterraines.

Le 8 novembre, les Anglo-Américains débarquent en Afrique du Nord.

Le 11 novembre, les Allemands envahissent la partie de la France non encore occupée, dite "zone libre".

Le 23 novembre, après 4 mois de combats acharnés, les Allemands sont encerclés à Stalingrad.

1942 marque la fin de l'expansion des armées allemandes, qui ne feront pratiquement plus que reculer jusqu'à la fin de la guerre.



Louis RENAULT

et la collaboration



une production au service de l'occupant

1943

Recul allemand sur tous les fronts, bombardement du Mans et de Billancourt

Le 2 février 1943, la VI^{ème} armée allemande capitule à Stalingrad. Elle a eu 170.000 morts et 100.000 prisonniers. C'est la première grande défaite de l'armée allemande et un tournant stratégique de la guerre.

En février, le gouvernement Laval instaure le STO (Service du Travail Obligatoire) qui envoie ainsi des centaines de milliers de travailleurs en Allemagne. La pénurie d'ouvriers contraint de nombreuses petites entreprises à fermer, mais Renault, bien que d'abord touché par la mesure, est ensuite épargné et obtient même d'augmenter ses effectifs, illustrant ainsi son rôle stratégique de fournisseur de l'armée allemande.

9 mars : Bombardement des usines du Mans, qui fabriquent en particulier des patins de chenilles pour chars.

4 avril : nouveau bombardement de Billancourt.

En juillet, les Anglo-Américains débarquent en Sicile.

En août, les représentants de Renault donnent leur accord pour augmenter de 50% la production de camions et transmettent la demande de Louis Renault d'exécuter le montage hors des usines pour éviter les bombardements.

8 septembre : l'Italie signe l'armistice avec les Anglo-Américains.

3 et 15 septembre : bombardement de Billancourt.

Octobre : la Corse est libérée.



Louis Renault propose des usines souterraines

Extraits du « Compte-rendu de la réunion franco-allemande du 24 août 1943 au siège de la SAUR »

Source : Archives Nationales ; 3 W 227, Fonds Lohndruck, COA (comité d'organisation de l'industrie automobile)

« M. le Major von Guilleume et M. Wiskott se sont rendus aux usines Renault à 11 h 30. Ils ont été reçus dans le bureau de M. Louis, avec MM. Grandjean et Mettas. M. le Major von Guilleume a demandé que soient augmentées les fabrications de camions 3 t 5 seulement »
 M. Louis a déclaré « qu'actuellement il est fabriqué 33 camions par jour (6 de 2 tonnes jusqu'en novembre et 27 de 3 t 5) et ceci pendant 22 jours ouvrables mensuellement. Il pourrait fabriquer, avec la capacité de machines dont il dispose, 50 camions 2 t et 50 camions 3 t 5 par jour au total » Mais « il faudrait 2 000 ouvriers de plus, dont 30% de femmes environ et un certain nombre d'ouvriers professionnels »

« [...] M. Louis fait part aux représentants allemands d'une observation de M. Louis Renault demandant, afin d'éviter des risques possibles de bombardement, par suite d'une augmentation de fabrication, qu'il soit envisagé de faire procéder au montage de tous les camions en dehors de Billancourt. Il serait désireux de voir le montage s'exécuter aux environs de Paris, sur un terrain couvert d'environ 10 000 m². 250 à 300 ouvriers suffiraient pour exécuter les montages. Il y aurait évidemment une question de transport des organes terminés de l'usine à cet atelier à solutionner. Ces transports ne pourraient être faits, dans les circonstances actuelles, que par voie ferrée. Une nouvelle réunion est prévue en principe pour jeudi 26 courant dans l'après-midi aux usines Renault, l'heure exacte sera précisée téléphoniquement au dernier moment. »

M. Louis revient sur le désir exprimé par M. Louis Renault de voir le montage exécuté en dehors des usines, afin d'éviter les risques de bombardements.

Le Dr Wiskott demande à M. Louis si M. Schaaf (Directeur général du Hauptaufschuss Kraftfahrzeuge à Berlin) ne pourrait pas rencontrer M. Louis Renault lors de son prochain passage à Paris (Louis Renault continuait à rencontrer les dirigeants allemands de l'armement fin août 1943). Ces messieurs s'entendent pour qu'en principe une entrevue entre eux ait lieu le lundi 30 août 1943, dans l'après-midi.



Louis RENAULT

et la collaboration



une production au service de l'occupant

1944-1945

Libération de Paris et victoire alliée, arrestation et mort de Louis Renault, nationalisation des usines Renault

Le 6 juin, les alliés débarquent en Normandie, le 15 août en Provence.

19 au 25 août : bataille pour la libération de Paris.



22 août : le journal l'Humanité appelle au châtiement des traîtres et des profiteurs de la trahison et prend Renault pour exemple : « *Les dirigeants des usines Renault devront payer pour les soldats des Nations-Unies tués, à cause de leur empressement volontaire à équiper l'ennemi ; ils devront payer pour les centaines d'innocents tués dans les bombardements que leur trahison avait rendus nécessaires ; ils devront payer pour les ouvriers livrés aux bourreaux* ».

Le 25 août, le général von Choltitz, commandant de la place militaire de Paris, remet sa reddition au Général Leclerc et au Colonel Rol-Tanguy, commandant régional des FFI, qui est un ancien ouvrier de Renault. Paris est libéré.

25 août : l'usine de Billancourt est vidée et occupée par les FFI qui en assurent la protection pendant les combats de la libération.

Le 28 août, Louis Renault figure avec son neveu François Lehideux sur la première liste du Ministère de l'intérieur de personnalités à arrêter pour enquête ou sanction.

Le 16 septembre, un mandat d'arrêt est délivré contre Louis Renault pour "atteinte à la sûreté extérieure de l'État" (haute-trahison).



Le 23 septembre, Louis Renault est inculpé par un juge, qui le fait aussitôt incarcérer à la prison de Fresnes. Transféré, pour grave crise d'urémie à l'hôpital pénitentiaire de Neuilly-sur-Marne, puis à la clinique Saint-Jean-de-Dieu à Paris, il décède le **24 octobre 1944** à l'âge de 67 ans.

Le **27 septembre**, compte tenu de l'importance stratégique des usines Renault dans l'effort de guerre de la France, le gouvernement du Général de Gaulle les réquisitionne.



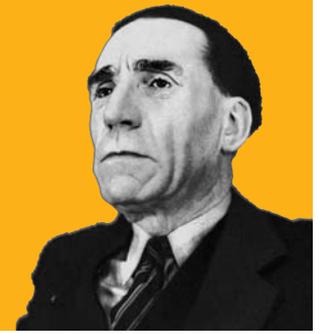
Le 16 janvier 1945, Le général de Gaulle signe l'Ordonnance n°45-68 du 16 janvier 1945 portant confiscation des usines Renault.

8 mai 1945 : capitulation sans condition de l'Allemagne.



Louis RENAULT

et la collaboration



un patron face à l'histoire

Les tentatives de réhabilitation

Dès la Libération s'est développée une campagne de « réhabilitation » prétendant que Louis Renault n'avait pas collaboré, mais seulement dû obéir aux instructions de l'occupant. Il semble que cette campagne avait aussi un objectif financier.

Or, les biens personnels de Louis Renault, non liés à l'exploitation des usines, n'avaient pas été saisis : ses descendants ont hérité de son énorme fortune personnelle, y compris ses nombreuses propriétés. Un accord de 1947 entre eux et la Régie Renault a en outre réglé le cas de diverses filiales et, entre autres, racheté à son fils unique ses parts dans la DIAC (filiale de crédit de Renault) pour 13 millions de francs d'alors (soit l'équivalent aujourd'hui de 650 millions d'euros).

Mais ses héritiers ont ensuite engagé des procédures en indemnisation des actifs industriels qui avaient été confisqués. Après avoir perdu en appel en 1959, ils ont été définitivement déboutés par le Conseil d'État en 1961.

En 2009-2010, les petits-enfants de Louis Renault attaquent en justice le Centre de la mémoire d'Oradour-sur-Glane. Ils obtiennent en juillet 2010 sa condamnation par la Cour d'appel de Limoges et le retrait de l'exposition permanente du Centre, de la photo de l'industriel auprès d'Hitler et Goering au salon de l'auto de Berlin de février 1939, déclarée sans rapport avec la collaboration et le massacre d'Oradour. À partir de janvier 2011, ils engagent une vaste campagne médiatique de « réhabilitation » et, disposant seuls de la tribune de chaînes de télévision, radios, journaux, répètent que Louis Renault, bon père de famille, n'a jamais collaboré, a même « résisté », etc.

En mai 2011, les héritiers Renault déposent une nouvelle plainte devant le TGI de Paris en vue d'obtenir une indemnisation pour la confiscation des usines Renault, plainte assortie d'une demande de QPC (question prioritaire de constitutionnalité) contestant la

constitutionnalité de l'arrêt de nationalisation-confiscation du 16 janvier 1945.



Le 11 janvier 2012 le Tribunal de Grande Instance de Paris s'est déclaré incompétent et les héritiers ont fait appel.



LE SENS DE CES ACTIONS AUJOURD'HUI

Outre les intérêts financiers des héritiers, ces actions et l'écho unilatéral compatissant qu'elles ont trouvé illustrent la tentative du patronat de balayer l'ensemble des acquis issus de la Résistance et de la Libération, ainsi exprimée en octobre 2007 par Denis Kessler, alors vice-président du Medef : « 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 ».



Louis RENAULT

et la collaboration



ceux qui ont su résister

La résistance au sein de l'entreprise

Dès 1940, la résistance s'organise chez Renault. Rapidement, la production, destinée à l'effort de guerre allemand, revient à des cadences comparables à celles des usines allemandes. Le personnel commence à résister en freinant la production. Les salariés s'organisent et mettent en place dans l'usine même deux organisations, l'une dirigée par le Parti Communiste, l'autre par l'O.C.M. (Organisation Civile et Militaire), gaulliste.

La réaction patronale ne se fait pas attendre.

Demeuré chef suprême de ses établissements, Louis Renault maintient sous l'Occupation sa vieille collaboration étroite avec la police française. Dans tous les conflits, depuis 1913, Renault a établi des listes noires pour interdire l'embauche des opposants à sa politique antisociale et livré ses listes à la police.

La police française, dès 1939, interne les militants dans les camps, et les notes des Renseignements Généraux prouvent que les fichiers Renault servent à les identifier.

L'une d'entre elles, en mai 1941, décrit la propagande communiste dans l'usine contre la production au profit de l'Allemagne.

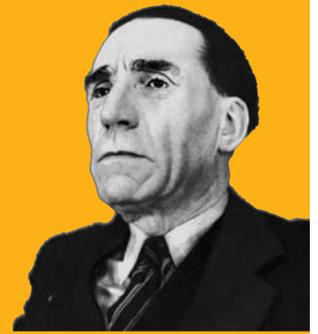
"L'administration de l'usine" fait appel à la police française à tout propos, pour arrêter ceux qui appellent au sabotage de la production de guerre allemande, ou pour faire surveiller les cafés autour de l'usine : sa responsabilité dans l'arrestation de militants communistes et syndicalistes par la police française est accablante. Ces résistants seront ensuite livrés à la police allemande, et selon les cas, torturés, déportés, ou fusillés au Mont Valérien.

Les identifications sont incomplètes, et donc sous-estimées. De nombreux fusillés au Mont Valérien ne furent pas identifiés, mais l'on a pu dénombrer 18 fusillés, 98 déportés, 17 encore internés à la Libération.



Louis RENAULT

et la collaboration



REMERCIEMENTS

Annie Lacroix-Riz
Agrégee d'histoire, docteur ès-lettres,
Professeur émérite d'Histoire contemporaine à l'université Paris VII-Denis Diderot

Jacques Aubert
Président de l'Institut d'Histoire Sociale du Val-de-Marne

Guy Poussy
Conseiller Général honoraire du Val-de-Marne

Marc Lacroix
Président de l'Association Esprit de Résistance

Michel Certano
Ancien Secrétaire Général de la CGT Renault Billancourt, Délégué Central Renault

Paul Le Bourgeois
Syndicaliste, militant associatif

Alain Guillo
Éditeur

François Kaldor
Avocat honoraire au barreau des Hauts-de-Seine

Guy Hervy
du Musée de la Résistance Nationale

Claude Ven
Président de l'Institut d'Histoire Sociale CGT de la Métallurgie

Denise Foucard
Présidente de l'Association Culture et Entreprise

Henri Tronchon
de l'Institut d'Histoire Sociale CGT de la Métallurgie

CRÉDIT PHOTOS

Droits réservés

RÉALISATION

Comexpo2A
Communication - Exposition - Revues
comexpo2a@laposte.net

CONTACTS

IHS 94
15, rue de la prévoyance - 94500 Champigny-sur-Marne
11-13, rue des Archives - 94010 Créteil
contact@ihs94.org - www.ihs94.org

Esprit de Résistance
47, avenue Mathurin Moreau - 75019 Paris
contact@espritderesistance.fr

Appel du Comité National contre la réhabilitation de Louis Renault

Une tentative de réhabilitation de Louis Renault est organisée par certains de ses descendants à l'occasion d'un colloque public de l'histoire et un hommage de presse écrite qui relèvent tout deux de l'écrou.

Des profanes de ce type, de plus en plus fréquents de réécriture de l'histoire en vue d'un profit, sont condamnés par le mouvement social. Ils ne sont pas les seuls du mouvement social à être indignés et incompréhensibles. Elles participent à la volonté de certains de mettre à mal le socle social français.

La Fédération des Travaillistes de la Métallurgie CGT et son Institut d'Histoire Sociale interpellés par ces opérations, ont décidé de faire appel à des personnalités d'horizons divers, de fonctions diverses, représentatives du peuple et du mouvement ouvrier pour constituer un Comité National contre cette opération emblématique de réhabilitation de Louis Renault.

Pourquoi, et aucune institution ne peut contrôler, de bonne foi, le travail de Louis Renault envers la France et le « monde libre » pour avoir collaboré et sans compter que ce fut, non au service de l'occupant mais l'ensemble de ses sales et la stabilité de son personnel malgré les conditions déplorables et déshonorantes.

Dès en 1984, pour justifier la présentation de la Biographie Nationale, la même opération visait à nier l'incalculable collaboration d'un patron influent en vue d'un effacement des mémoires de la collaboration, le site antichambre du parlement en général et Louis Renault en particulier.

Le LNET, ancien de la CGT Renault, Officier de la Légion d'Honneur et de l'Ordre National du Mérite, Président de l'Association Travaillistes, avait déjà fait son devoir de réhabilitation de Louis Renault, Président de l'Association Travaillistes, avait déjà fait son devoir de réhabilitation de Louis Renault, Président de l'Association Travaillistes, avait déjà fait son devoir de réhabilitation de Louis Renault.

Le Comité National est composé de :

Président : ANNE MARIE LACROIX-RIZ, Professeur émérite d'Histoire contemporaine à l'université Paris VII-Denis Diderot.

Membres :

Jacques AUBERT, Président de l'Institut d'Histoire Sociale du Val-de-Marne.

Guy POUSSY, Conseiller Général honoraire du Val-de-Marne.

Marc LACROIX, Président de l'Association Esprit de Résistance.

Michel CERTANO, Ancien Secrétaire Général de la CGT Renault Billancourt, Délégué Central Renault.

Paul LE BOURGEOIS, Syndicaliste, militant associatif.

Alain GUILLO, Éditeur.

François KALDOR, Avocat honoraire au barreau des Hauts-de-Seine.

Guy HERVY, du Musée de la Résistance Nationale.

Claude VEN, Président de l'Institut d'Histoire Sociale CGT de la Métallurgie.

Denise FOUCARD, Présidente de l'Association Culture et Entreprise.

Henri TRONCHON, de l'Institut d'Histoire Sociale CGT de la Métallurgie.

Pour se joindre à l'appel :

Nom	Prénom	Qualité	Signature

