

**RENAULT FLINS : USINE SYMBOLE
DES TRANSFORMATIONS
D'UNE INDUSTRIE - 1980-2010**

Mémoire rédigé par Vincent Leglaive, sous la direction de
Xavier Vigna, professeur des universités en histoire contemporaine



Soutenu le 5 septembre 2023 devant un jury composé de :
Xavier Vigna, Professeur des universités en histoire contemporaine
Nicolas Hatzfeld, Professeur des universités en histoire contemporaine

Année universitaire 2022-2023

Photos de couverture :

Assemblage de la caisse en tôlerie *ca.* 1985 – BERTINOT Michel, *op. cit.*, p. 73
Assemblage de la caisse en tôlerie *ca.* 2020 - © Nicolas DUPREY/ CD 78



UNIVERSITE DE PARIS NANTERRE
UFR de sciences sociales et administratives

MEMOIRE DE MASTER 2
Sciences humaines et sociales, mention Histoire

**RENAULT FLINS : USINE SYMBOLE DES
TRANSFORMATIONS D'UNE INDUSTRIE - 1980-2010**

MEMOIRE REDIGE PAR VINCENT LEGLAIVE, SOUS LA DIRECTION DE
XAVIER VIGNA, PROFESSEUR DES UNIVERSITES EN HISTOIRE CONTEMPORAINE

Soutenu le 5 septembre 2023 devant un jury composé de :
Xavier Vigna, Professeur des universités en histoire contemporaine
Nicolas Hatzfeld, Professeur des universités en histoire contemporaine

Année universitaire 2022-2023

- VOL. II : BIBLIOGRAPHIE & ANNEXES - SOURCES DOCUMENTAIRES -

BIBLIOGRAPHIE

PUBLICATIONS DE L'ASSOCIATION RENAULT HISTOIRE

L'ensemble des numéros des revues éditées par Renault Histoire :

- *De Renault Frères constructeurs d'automobiles à Renault Régie Nationale* (parution de 1970 à 1988, 35 numéros)
- *Renault Histoire* (depuis 1989, 55 numéros)
- *La Gazette* (depuis 2010, 23 numéros)
- *Notices biographiques* (depuis 1990, six fascicules et deux additifs)

Les articles spécifiquement exploités pour notre étude sont intégrés dans la bibliographie ci-dessous.

SUR L'USINE DE FLINS

AUROY, Michel, *Les crises vues par un industriel*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 21, juillet 2009, pages 171-179

BARBEY Fabienne, *Renault Flins : 60 ans d'histoires industrielles*, Aubergenville, Service communication de l'usine Renault de Flins, 2013.

BERGER Martine, « Périurbanisation et accentuation des logiques ségrégatives en Île-de-France », *Hérodote*, vol. 122, n° 3, 2006, p. 198-211.

BERTINOT Michel, *Histoire du Cercle*, Usine Pierre Lefauchaux de Flins, 1986

BERTINOT, Michel, *Renault Flins, 45 ans d'innovations*, Renault., 1998.

BONNEFOND Jean-Yves, *Agir sur la qualité du travail : l'expérience de Renault Flins*, Erès, Toulouse, 2019.

CETTE Gilbert et TADDEI Dominique, « 4 - Les réalisations au niveau des entreprises », *Temps de travail, modes d'emploi*, Paris, La Découverte, coll. « TAP / Economie », 1994, p. 63-77.

CFDT RENAULT-FLINS, *La révolte des ouvriers de l'automobile*, Flins, CFDT, 1986, 2 volumes

CHANDESON, Marcel, *Histoire du MPR*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 7, juin 1995, pages 63-88, sur Flins pages 74 et 79

DUBREIL, Yves, *Twingo : tout ce que vous ne savez encore sur le « projet 06 »*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 28, avril 2013, pages 65-79

DUCA, Jean, *Le Certa une nouvelle expérience école-entreprise*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 46, juillet 2019, pages 167-171

FRIDENSON, Patrick, *Pour une histoire de l'usine de Flins*, Association Renault Histoire, coll. « De Renault Frères constructeurs d'automobiles à Renault Régie Nationale », vol. 31, 1985, page 334-343

GAY Vincent, « Grèves saintes ou grèves ouvrières ? Le « problème musulman » dans les conflits de l'automobile, 1982-1983 », *Genèses*, 2020/1 (n° 118), p. 85-104

GAUTIER Benoît, « Bruits de chaîne. La musique comme aménagement du poste de travail dans un atelier de montage automobile », *Communications*, vol. 89, n° 2, 2011, p. 147-158.

GHOSN Carlos, « En matière de production industrielle, il n'y a pas de "fatalité française" », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, Mai 2014, n° 2, 2014, p. 17-22.

GUILLON Michelle, « Ouvriers étrangers et français des usines Renault. Pratiques de mobilisation de la main-d'œuvre. », *Espace Populations Sociétés*, vol. 6, n° 3, 1988, p. 455-466.

HATZFELD Nicolas, MICHEL Alain P. et ROT Gwenaële, « Filmer le travail au nom de l'entreprise ? Les films Renault sur les chaînes de production (1950-2005) », *Entreprises et histoire*, vol. 44, n° 3, 2006, p. 25-42.

INSTITUT NATIONAL DE LA STATISTIQUE ET DES ETUDES ECONOMIQUES, *Seine-Aval : un emploi sur six lié à l'activité des usines Renault-Flins et PSA Peugeot Citroën-Poissy*, Paris, Insee Ile-de-France, coll. « Ile-de-France à la page (En ligne) », 01.

JAMBARD Pierre, « La SAE, un constructeur de la ville des Trente Glorieuses », *Entreprises et histoire*, 2002/3 (n° 30), p. 45-62.

KRONENBERGER Stéphane, « Les O. S. immigrés à l'écran », *Hommes & migrations. Revue française de référence sur les dynamiques migratoires*, n° 1313, 1 janvier 2016, p. 45-53.

LAURET, Fabienne, « Une vie de femme à l'usine de Flins (1972-2008) », *Les Temps Modernes*, n° 684-685, octobre 2015, p. 332 à 346.

LAURET Fabienne et COUPE Annick, *L'Envers de Flins : une féministe révolutionnaire à l'atelier*, Paris, Éditions Syllepse, coll. « Des paroles en actes », 2018.

LEGLAIVE Vincent, *Agir sur la qualité du travail. L'expérience de Flins, notes de lecture*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 54, octobre 2022, pages 179-180

LEGLAIVE Vincent, *De l'usine en mouvements à l'usine en mouvement ou la transformation profonde et continue de l'usine Renault Flins 1980-2010*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 55, octobre 2023, pages 125-140

- LEVY Catherine, « Une vie dans un sac Tati », *Plein droit*, vol. 93, n° 2, 2012, p. 12-13.
- LOUBET Jean-Louis, « L'automobile française dans la décennie 1974-1984 », *1974-1984, une décennie de désindustrialisation ?*, Paris, Picard, coll. « Histoire industrielle et société », 2009, p. 121-148.
- MAGNIN, Jean, *Le MPR Central de 1977 à 1986*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 8, juin 1996, pages 121-143
- MESAIZE Michel, *Renault-Flins et l'ancien canton de Meulan : histoire d'une implantation industrielle et de ses retombées (1950-1984)*, Thèse de doctorat, Paris 10, 1985.
- MIDLER Christophe, *L'Auto qui n'existait pas*, Paris, Dunod, coll. « IDEM », 2012.
- MILLS-AFFIF Édouard, « Chapitre 7. L'épine algérienne. Les otages d'une mémoire enfouie », *Filmer les immigrés*, Louvain-la-Neuve, De Boeck Supérieur, coll. « Médias-Recherches », 2004, p. 179-221.
- OTT Manon, « De cendres et de braises » « De cendres et de braises »: voix et histoires d'une banlieue populaire l'expérience d'un film, Anamosa, Paris, 2019.
- PICARD Paul, *Bref historique du Mantois et du Val Fourré à partir des années 60 jusqu'en 1995*, [<http://referentiel.nouvelobs.com/file/864/622864.pdf>]
- RICHTER, DANIEL (SYNDICALISTE), *Renault Flins : l'accord sur la mise en place d'une 3^{ème} équipe, mars 1990*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 40, octobre 2017, pages 35-45
- ROT Gwenaële, *Sociologie de l'atelier: Renault, le travail ouvrier et le sociologue*, 1. éd., Toulouse, Octarès, coll. « Collection Travail et activité humaine », 2006.
- SAINSAULIEU Ivan, « Chapitre 3 - Professionnels et cadres en résistance », *Conflits et résistances au travail*, Paris, Presses de Sciences Po, coll. « Contester », 2017, p. 75-100.
- SARR Birane et DIAGNE Souleymane Bachir, *De Barmathial à Renault-Flins*, Paris, Riveneuve éditions, 2016.
- WAHNICH Sophie, « Désir de fierté et insubordination civilisée, au travail ! », *Vacarme*, vol. 84, n° 3, 2018, p. 68-77.

SUR LE GROUPE RENAULT ET SES AUTRES IMPLANTATIONS INDUSTRIELLES

- 3 questions à Jean-Dominique Sénard*, Association Renault Histoire, N° 20, décembre 2020, « La Gazette », page 1
- 3 questions à Luca de Meo*, Association Renault Histoire, N° 21, juin 2021, « La Gazette », page 1

- ANDRE, Patrice, *En fabrication, l'Alliance Renault Nissan a permis d'accélérer des évolutions lourdes*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 53, avril 2022, pages 21-37
- ANXOLABEHERE, Jean-Claude, *Crise et renaissance de Renault à travers ses chiffres fondamentaux de 1975 à 1995*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 21, juillet 2009, pages 145-146
- BATIER, François, *Comment informer pour s'affirmer*, Association Renault Histoire, coll. « De Renault Frères constructeurs d'automobiles à Renault Régie Nationale », vol. 33, 1986, page 63-64
- CALLAREC, Guy, LICAL, Bernard, RICHTER, DANIEL (SYNDICALISTE), *L'histoire du travail ouvrier chez Renault*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 55, avril 2023, pages 7-20
- CALLAREC, Guy, CORDIER, Françoise, RICHTER, DANIEL (SYNDICALISTE), *Les conflits sociaux chez Renault*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 55, avril 2023, pages 21-40
- CALLAREC, Guy, *L'évolution de la rémunération des ouvriers Renault de 1975 à 1995*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 55, avril 2023, pages 49-58
- CARDOUX, Emmanuel, *La genèse du véhicule électrique Renault*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 49, octobre 2010, pages 59-80
- CHAPUT, Serge, *Renault : les années de crise (1982-1987)*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 41, avril 2018, pages 169-174
- CLOWEZ Gilles, *1985-2000 : une période de mutation de l'informatique de Renault*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 54, octobre 2022, pages 129-150.
- COLLECTIF, *Renault, 100 d'histoire sociale*, Paris, Société d'histoire des usines Renault, 1998
- COMES, Michel, *Les machines flexibles en tôlerie*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 29, octobre 2013, pages 105-109
- COSTA-LASCOUX J., DREYFUS-ARMAND G., et TEMIME É. (dir.), *Renault sur Seine : hommes et lieux de mémoires de l'industrie automobile*, Paris, Découverte : BDIC, coll. « La Collection "Recherches" à La Découverte », 2007.
- DE DOMMARTIN, Alain, *Crise et renouveau de Renault sur le marché français – 1^{ère} partie : la crise de l'entreprise*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 35, avril 2016, pages 35-54
- DE WISSOCQ François, « Georges Besse, grand ingénieur, grand chef d'entreprise, grand serviteur de l'Etat », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2011/3 (Août 2011), p. 77-85

- DECOSTER, Frédéric, *L'ergonomie de production chez Renault – Partie 2 : 1990-2018 - consolidation*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 46, juillet 2019, pages 145-166
- DUBREIL, Yves, *Clio 1 : la qualité pour tous*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 52, octobre 2021, pages 91-96
- FREYSSENET, Michel, *Statistiques Groupe Renault*, [<http://freysenet.com/?q=fr/node/1445>]
- GEHIN Louis et POITOU Jean-Claude, *Des voitures et des hommes : les vingt ans de Renault-Sandouville*, Paris, La Découverte, coll. « Cahiers libres », 1984.
- GORNET, Michel, *La mutation industrielle 1975-2009*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 32, février 2015, pages 67-82
- GRUPE RENAULT, *L'Histoire de Renault Group - Renault Group*, [<https://www.renault-group.com/groupe/histoire/>]
- KLEIN, Philippe, *L'Alliance Renault Nissan a vingt ans – L'aventure produit, ou la quête de la différenciation convergée*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 50, avril 2021, pages 21-34
- LOUBET Jean-Louis, *Renault : histoire d'une entreprise*, Boulogne-Billancourt, ETAI, 2000.
- LOUBET Jean-Louis, MICHEL Alain et HATZFELD Nicolas, *Île Seguin : des Renault et des hommes*, Boulogne-Billancourt, ETAI, 2004.
- LOUBET Jean-Louis, *Carnet de route : 110 ans de Renault - 1898-2008*, Boulogne-Billancourt, ETAI, 2009.
- MAGRIN, Jean-Claude, *Quand Renault Créait des usines en France*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 23, octobre 2010, pages 53-67
- MARBACH Christian, « Le management selon Georges Besse », *Annales des Mines - Réalités industrielles*, 2011/3 (Août 2011), p. 28-51
- MONNET Jean-Claude, *Un sociologue chez Renault : de Pierre Bourdieu à Carlos Ghosn, 1984-2005*, Paris, Armand Colin, 2013.
- MOUSTACCHI, André, *Une tentative d'histoire des années sombres*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 21, juillet 2009, pages 147-153
- PIEDNOIR, Dominique, *GAMA (Génération d'Automobiles Manufacturées Autrement)*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 32, février 2015, pages 47-66
- REYNIER, Jean-Pierre, MONNET, Jean-Claude, *L'expérience Mides à la Régie Renault*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 21, juillet 2009, pages 121-143
- RICHTER, DANIEL (SYNDICALISTE), « *L'accord à vivre* » - 1988-1996, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 41, avril 2018, pages 151-168

SAINSAULIEU R. et ZEHRAOUI A. (dir.), *Ouvriers spécialisés à Billancourt : les derniers témoins*, Paris, L'Harmattan, coll. « Logiques sociales », 1995.

SCHWEITZER Louis, *Mes années Renault : entre Billancourt et le marché mondial*, Paris, Gallimard, coll. « Débat », 2007.

THIRARD, Jean-Michel, *La gestion des hommes entre 1970 et 1995 dans l'Île Seguin*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 55, avril 2023, pages 41-48

SUR L'USINE DE FLINS ET RENAULT, AVANT NOTRE PERIODE

CHADEAU Emmanuel, *Louis Renault*, Paris, Plon, 1998.

DINGLI Laurent, « Renault L'Automobile de France – 1934 | Le site de Louis Renault » [<http://louisrenault.com>]

FÉREY Sylvie et BARKER Michael, « Félix Del Marle and the synthesis of Art in Architectural Polychrome Decoration », *The Journal of the Decorative Arts Society 1850 - the Present*, , n° 21, 1997, p. 116-120.

GANGLOFF Richard, *Jours heureux à Flins : roman*, Paris, Albin Michel, 2013.

GRUMBACH Tiennot, « La contre-réforme libérale et le droit du travail », *Les Temps Modernes*, vol. 657, n° 1, 2010, p. 205-234.

MOURET Jean-Noël, *Louis Renault*, Paris, Gallimard, coll. « Folio », 2009.

ROT Gwenaële et VATIN François, « The poetics of automation », *Cogent Arts & Humanities*, vol. 4, n° 1, 1 janvier 2017, p. 1312681.

VATIN, François et ROT, Gwenaële, *Renault et le mécénat artistique : la rencontre à moitié manquée avec le peintre Reynold Arnould en 1959*, Association Renault Histoire, coll. « Renault Histoire », N° 46, juillet 2019, pages 127-137

SUR L'INDUSTRIE AUTOMOBILE

AFTALION Florin, « Une nationalisation temporaire : General Motors », *Commentaire*, n°142, 2013, p. 269-274.

ALOCHET Marc, « Une vision de l'usine automobile du futur », *Le journal de l'école de Paris du management*, vol. 117, n°1, 2016, p. 30-37.

BOULLET Daniel, « Entreprises et environnement. Quatre exemples français (1960-1990) », *L'économie faite homme*, Genève, Librairie Droz, coll. « Publications d'histoire économique et sociale internationale », 2010, p. 393-412.

COLLECTIF, « Compétitivité et industrie », *Commentaire*, Numéro 137, n° 1, 2012, p. 99-126.

- DANCETTE Michel, « À quoi ressemblera l'usine du futur ? », *Le journal de l'école de Paris du management*, vol. 112, n° 2, 2015, p. 15-22.
- FREYSSINET Michel, MAIR Andrew, SHIMIZU Koichi et al., *Quel modèle productif ? Trajectoires et modèles industriels des constructeurs automobiles mondiaux*. Paris, La Découverte, « Recherches », 2000
- FREYSSINET Michel et THENARD Jean-Claude, *Choix d'automatisation, efficacité productive et contenu du travail*, Paris, GIP Mutations industrielles, coll. « Les Cahiers de recherche du GIP Mutations industrielles », 1988.
- GERPISA, [<https://gerpisa.org>]
- GAY Vincent, « Lutter pour partir ou pour rester ? . Licenciements et aide au retour des travailleurs immigrés dans le conflit Talbot, 1983-1984 », *Travail et emploi*, vol. 137, n° 1, 2014, p. 37-50.
- HATZFELD Nicolas, *Les gens d'usine : 50 ans d'histoire à Peugeot-Sochaux*, Paris, Atelier, coll. « Collection Mouvement social », 2002.
- LOUBET Jean-Louis et HATZFELD Nicolas, *Les 7 vies de Poissy : une aventure industrielle*, Boulogne-Billancourt, France, ETAI, 2001.
- L'industrie automobile en France depuis 1950 : des mutations à la chaîne – L'économie française - Comptes et dossiers / Insee*, [<https://www.insee.fr/fr/statistiques/1372354?sommaire=1372361>], consulté le 15 mars 2022.
- MILOR Alice, *Construire l'automobile, conduire l'Europe. Industriels, consommateurs et responsables politiques (1972-1998)*, Thèse de doctorat, Paris, Sorbonne Université, 2021.
- RICHTER Daniel, *Automobile où nous mènes-tu ?*, Paris, CFDT Renault Flins, 1986.
- MUCCHIELLI Jean-Louis, « Délocalisations, nouvelles tendances », *L'Expansion Management Review*, vol. 133, n° 2, 2009, p. 34-41.
- THENARD Jean-Claude et GROUPEMENT D'INTERET PUBLIC MUTATIONS DES INDUSTRIES ET DES SERVICES, *L'automatisation de la production et l'évolution de la maintenance*, Paris, France, GIP Mutations industrielles, 1990.

SUR LE MONDE OUVRIER

- CLOT Yves, BONNEFOND Jean-Yves, BONNEMAIN Antoine et ZITTOUN Mylène, *Le prix du travail bien fait : la coopération conflictuelle dans les organisations*, Paris, La Découverte, 2021.
- GEERKENS É., HATZFELD N., LESPINET-MORET I., et VIGNA X. (dir.), *Les enquêtes ouvrières dans l'Europe contemporaine : entre pratiques scientifiques et passions politiques*, Paris, La Découverte, coll. « Collection "Recherches" », 2019.

GILLET, Jean-Claude et MOUSEL Michel (dir.), *Parti et mouvement social, Le chantier ouvert par le PSU*, Paris, L'Harmattan, 2011

HATZFELD N., PIGENET M., et VIGNA X. (dir.), *Travail, travailleurs et ouvriers d'Europe au XXe siècle*, Dijon, Éditions Universitaires de Dijon, coll. « Collection Histoires », 2016.

MARSAN Christine, « Chapitre 12. L'intégration des jeunes », *Violences en entreprise*, Louvain-la-Neuve, De Boeck Supérieur, coll. « New Management », 2006, p. 275-305.

NOIRIEL Gérard, *Les ouvriers dans la société française: XIXe-XXe siècle*, Paris, Points, 2011.

VIGNA Xavier, *L'espoir et l'effroi : luttes d'écritures et luttes de classes en France au XXe siècle*, Paris, La Découverte, 2016.

VIGNA Xavier, « Préserver l'ordre usinier en France à la fin des années 68 », *Agone*, vol. 50, n° 1, 2013, p. 115-133.

VIGNA Xavier, *Histoire des ouvriers en France au XXe siècle*, 2012, Paris, Perrin, coll. « Pour l'histoire », 2012

WILLARD Claude, *La France ouvrière. Tome 3 - De 1968 à nos jours*, Éditions de l'Atelier, coll. « Hors collection », 1994.

SUR L'ETABLISSEMENT EN USINE

COLLECTIF, *Ouvriers volontaires : les années 68 : L'"Etablissement" en usine.*, Gallimard., coll. « Les Temps Modernes », 2015.

DUBOST Nicolas, « Neuf ans et demi d'usine : aucun regret ? », *Les Temps Modernes*, vol. 684685, n° 3, 13 octobre 2015, p. 246-253.

DUBOST, NICOLAS, *Flins sans fin*, Paris, F. Maspero, coll. « Luttés sociales », 1979.

ETCHERELLI Claire, *Élise ou la vraie vie*, Paris, Gallimard, coll. « Collection Folio », 2002.

LINHART Robert, *L'Etabli*, Nachdr., Paris, Éd. de Minuit, coll. « Collection double », 1989.

LINHART Virginie, *Volontaires pour l'usine : vies d'établis, 1967-1977*, Paris, Éd. du Seuil, 2010.

AUTRES RÉFÉRENCE UTILISÉES

BOWEN Howard R., *Social Responsibilities of the Businessman*, New York, Harper & Row, 1953

BRINCOURT Thierry et PIERRE Magali, « Chapitre 12. Les véhicules électriques, des démonstrateurs au prisme d'approches multidisciplinaires », *Pratiques sociales et usages de l'énergie*, Cachan, Lavoisier, coll. « Socio-économie de l'énergie », 2016, p. 161-167

CRAGUE Gilles, « L'économie métropolitaine au-delà de la spécialisation sectorielle. Essai d'identification des économies d'agglomération de la région Ile-de-France à partir de l'étude de la structure urbaine », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, juillet, n° 3, 2002, p. 449-470.

DALLE François, *L'aventure L'Oréal*, Paris, Jacob, 2001

INRS, *Risques psychosociaux, bien-être au travail et qualité de vie au travail. De quoi parle-t-on ?*, Paris, avril 2019

LE GAC Julie, OLLIVIER Anne-Laure, SPINA Raphaël et WIEVIORKA Olivier, *La France en chiffres: de 1870 à nos jours*, Paris, Perrin, 2015

LEPINEUX François, ROSE Jean-Jacques, BONANNI Carole, HUDSON Sarah, *La RSE - La responsabilité sociale des entreprises*, Paris, « Coll. Management Sup' », Paris, Dunod, 2016

ANNEXES

En raison de leur taille importante, les annexes se répartissent sur deux volumes (dont le premier et présent volume contient également la bibliographie).

Pour plus de commodités, nous avons classé les annexes en fonction de la nature des sources et de leur importance :

1. **Sources quantitatives** : annexes A, B et C
2. **Sources visuelles** : annexes D à G
3. **Sources documentaires** : annexes H à L
4. **Sources « vivantes » (entretiens, témoignage, etc.)** : annexes O (volume II)

Les annexes M et N complètent la lecture en offrant une chronologie synthétique et un index des noms propres, des lieux, des marques, des véhicules et des démarches industrielles.

TABLE DES ANNEXES

- VOLUME II -

ANNEXE A : VEHICULES FABRIQUES A L'USINE DE FLINS DEPUIS SA CREATION EN 1952.....	13
ANNEXE B : DONNEES STATISTIQUES	15
ANNEXE C : TABLEAUX & SCHEMAS	68
ANNEXE D : PLANS & VUES AERIENNES AVEC LES PRINCIPAUX TRAVAUX - 1970-2012	88
ANNEXE E : QUELQUES EXEMPLES D'EVOLUTIONS DE PROCESS DANS LES ATELIERS.....	98
ANNEXE F : ETUDE SUR L'ERGONOMIE DES POSTES DE TRAVAIL, MENEES EN PARTENARIAT AVEC LE CNAM.....	116
ANNEXE G : PEINTURES & FRESQUES MURALES	134
ANNEXE H : ILLUSTRATIONS ET DOCUMENTS COMPLEMENTAIRES	146
ANNEXE I : ETUDE DE LA SOURCE MEDIA	174
ANNEXE J : LISTE DES MAGAZINES COURANTS A NOTRE DISPOSITION.....	190

ANNEXE K : AUTRES SOURCES DOCUMENTAIRES RELATIVES A L'USINE	194
ANNEXE L : EXTRAITS DU LIVRE D'OR DE L'USINE DE FLINS 1974-2003	199
ANNEXE M : PRINCIPAUX FAITS MARQUANTS DU GROUPE RENAULT, DE L'USINE DE FLINS & DE LA SOCIETE - 1980-2010	204
ANNEXE N : INDEX DES NOMS PROPRES, DES SITES MAJEURS, DES MARQUES, DES VEHICULES ET DES DEMARCHES INDUSTRIELLES	214

- VOLUME III -

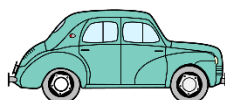
ANNEXE O : ENTRETIENS REALISES	2
---	----------

Annexe A :
Véhicules fabriqués à l'usine de Flins depuis
sa création en 1952

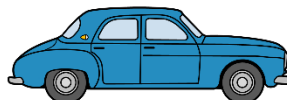
Pour chaque véhicule, sont indiqués les dates de début et de fin ainsi que les volumes totaux.



JUVAQUATRE
 1952 – 1956
 59 057 exemplaires produits



4 CV
 1952 – 1956
 59 545 exemplaires produits



FREGATE
 1952 – 1956
 126 958 exemplaires produits



DAUPHINE
 1955 – 1965
 1 390 891 exemplaires produits



RENAULT 4
 1961 - 1972
 546 492 exemplaires produits



RENAULT 8
 1962 – 1971
 841 947 exemplaires produits



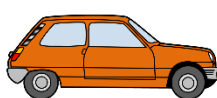
RENAULT 16
 1964 – 1973
 338 889 exemplaires produits



RENAULT 10
 1965 – 1971
 412 330 exemplaires produits



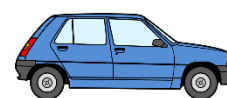
RENAULT 12
 1969 – 1978
 1 415 252 exemplaires produits



RENAULT 5
 1972 – 1984
 3 050 643 exemplaires produits



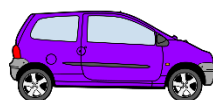
RENAULT 18
 1977 – 1986
 600 657 exemplaires produits



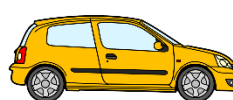
SUPERCINQ
 1984 – 1990
 1 815 805 exemplaires produits



CLIO
 1989 – 1997
 1 800 232 exemplaires produits



TWINGO
 1991 – 2007
 2 075 986 exemplaires produits



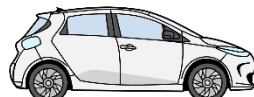
CLIO 2
 1998 – 2010
 1 499 786 exemplaires produits



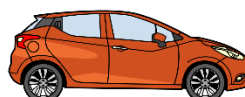
CLIO 3
 2005 – 2014
 1 305 826 exemplaires produits



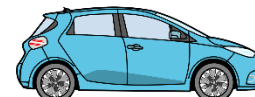
CLIO 4
 2012-2019
 649 499 exemplaires produits



ZOE
 2012-2019
 179 149 exemplaires produits



NISSAN MICRA
 Depuis 2016
 266 873 exemplaires produits*



Nouvelle ZOE
 Depuis 2019
 195 139 exemplaires produits*

Les illustrations des véhicules sont de l'auteur

Annexe B : Données statistiques

Les graphiques sont classés dans leur ordre d'apparition dans notre étude. Les sources sont indiquées en légende.

Note 1 : En tête de cette série de statistique, vous trouverez un graphique n° 0 qui n'est pas repris dans la table ci-dessous ni dans l'étude. En revanche, il permet d'avoir d'un seul coup d'œil les principales évolutions sociales et industrielles du site.

Note 2 : Nous n'avons généralement pas adopté de code visuel particulier pour les graphiques, le choix des couleurs, des traits, ou des marqueurs ayant été fait à la seule fin d'en faciliter la lecture.

LA SEULE EXCEPTION A CETTE REGLE CONCERNE LES GRAPHIQUES A DEUX AXES VERTICAUX :

Nous avons systématiquement associé des marqueurs évidés à l'axe secondaire (l'axe de droite qui est en pointillés avec des valeurs en italique). Dans l'exemple ci-contre, la courbe rouge avec le marqueur carré plein correspond à l'axe de gauche et la verte avec le marqueur rond évidé à celui de droite.

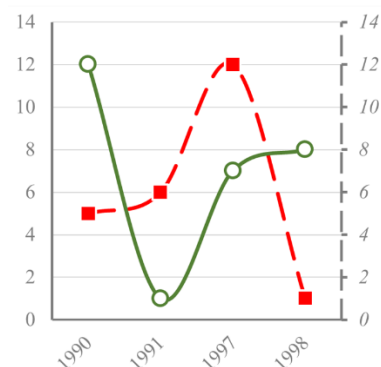


Table des graphiques

Graphique n° 1 – Comparatif des effectifs du Groupe Renault et de l'usine de Flins - 1898-2012	21
Graphique n° 2 - Taux de croissance du PIB de la France - 1978-2010	21
Graphique n° 3 - Taux de croissance du PIB et évolution de la production de l'usine (en pourcentage).....	22
Graphique n° 4 - Taux de chômage en France - 1975-2010	22
Graphique n° 5 – Evolution du chômage vs effectifs usine de Flins (base 100 en 1977) – 1977-2010	23
Graphique n° 6 - Comparaison entre la production et les effectifs de l'usine de Flins – 1952-2012	23
Graphique n° 7 - Volume des différents statuts au sein de l'usine de Flins – 1978-2011	24
Graphique n° 8 - Evolution des différents statuts (ouvriers, employés et cadres) en France (base 100 en 1960) – 1960-2015	24
Graphique n° 9 - Comparaison entre la revalorisation annuelle du SMIC et l'inflation – 1970-2010	25

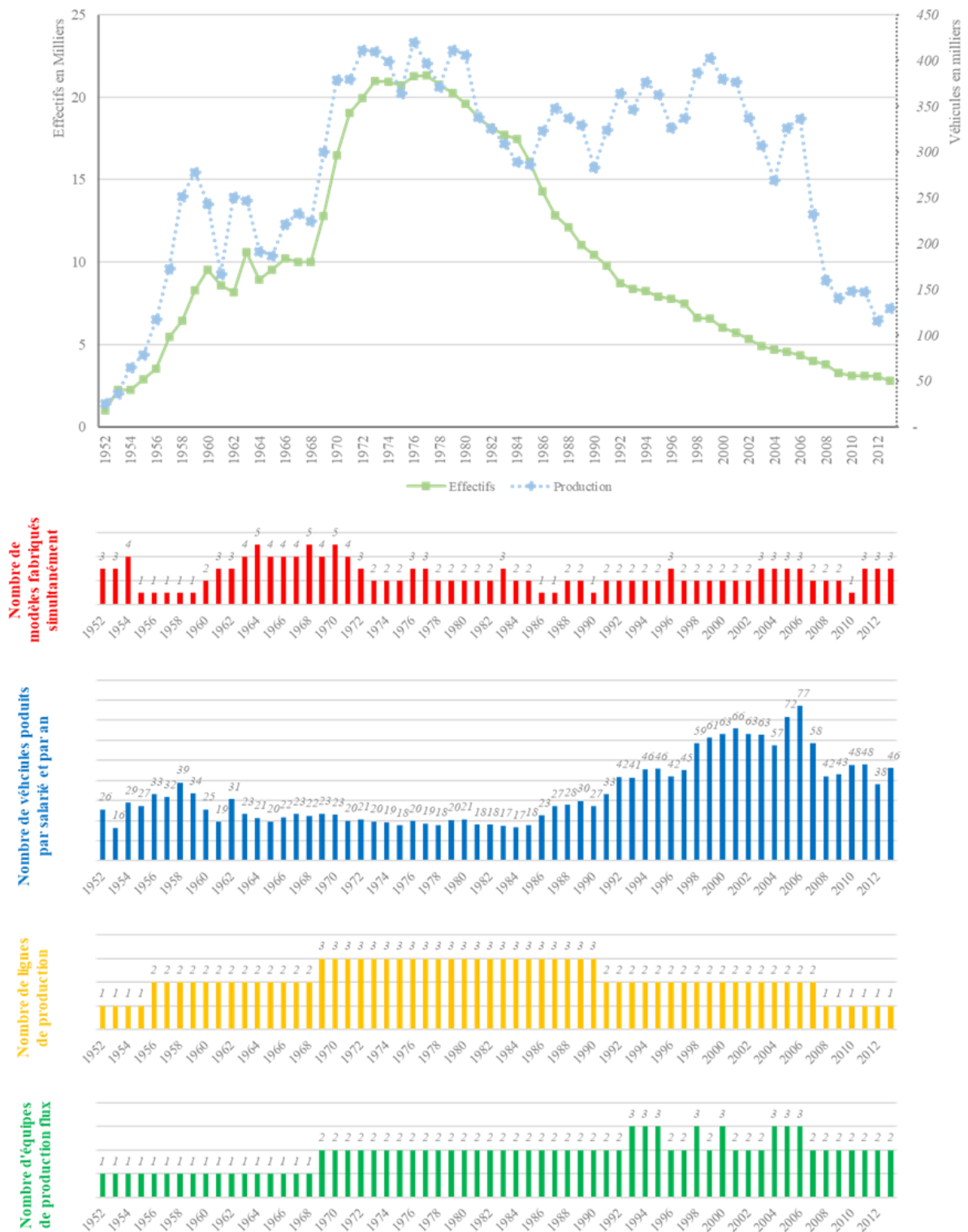
Graphique n° 10 – Evolution des salaires pondérés de l’usine de Flins vs salaires de base de l’industrie automobile (base 100 en 1993) – 1993-2003.....	25
Graphique n° 11 – Evolution des salaires par statut à Flins (base 100 en 1960) – 1960-2010	26
Graphique n° 12 – Evolution du salaire moyen des ouvriers de Flins vs salaire moyen des ouvriers en France (base 100 en 1980) – 1980-2010.....	26
Graphique n° 13 – Evolution de la part des ouvrières dans la population active en France (base 100 en 1970) – 1970-2012	27
Graphique n° 14 – Evolution de l’emploi ouvriers par genre (base 100 en 1982) – 1982-2010	27
Graphique n° 15 – Evolution de Indice de Productivité Industrielle – IPI (base 100 en 1978) - 1978-2010	28
Graphique n° 16 - Nombre de véhicules fabriqués par salarié et par an à Flins - 1952-2012 .	28
Graphique n° 17 - Externalisation Renault vs véh./sal. Flins (Base 100 : 1952).....	29
Graphique n° 18 - Taux d’équipement en automobile des ménages français - 1960-2011	29
Graphique n° 19 - Principaux marchés par continent – 1980-2010	30
Graphique n° 20 - Principaux marchés pour les véhicules fabriqués à l’usine de Flins – 2003-2010	30
Graphique n° 21 - Répartition des immatriculations par segment de véhicules – 1990-2010.	31
Graphique n° 22 - Croissance annuelle de la production des constructeurs japonais vs constructeurs occidentaux - 1960-2012	31
Graphique n° 23 - Volume de production des petites citadines Renault vs gamme Dacia - 2004-2012	32
Graphique n° 24 - Evolution en longue période du taux d’intégration Renault et de Peugeot.	32
Graphique n° 25 - Taux d’externalisation de Renault, PSA et Volkswagen - 1980-2010	33
Graphique n° 26 - Comparaison effectifs et volumes de Renault, PSA et VW - 1980-2010 (base 100 en 1980)	33
Graphique n° 27 - Age moyen de la population opérateurs Renault et Flins - 1978-2010	34
Graphique n° 28 – Evolution de la production en France vs immatriculations totales en France (base 100 en 1970) – 1970-2010.....	34
Graphique n° 29 - Production de l’usine de Flins vs production automobile française – 1970-2010	35
Graphique n° 30 - Nombre de publications citant « Social Responsibility » dans le corpus de la base ESBCO	35
Graphique n° 31 - Taux externalisation / Chiffres d’affaires Renault - 1952-2010.....	36

Graphique n° 32 - Effet de la crises des Subprimes sur la production automobile mondiale..	36
Graphique n° 33 - Top 10 des pays producteurs d'automobile avant et après la crise.....	37
Graphique n° 34 - Evolution des productions monde toute marque, Renault et Flins (base 100 en 1999) - 1999-2013.....	37
Graphique n° 35 - Résultats financiers du Groupe Renault – 1978-2010.....	38
Graphique n° 36 - Comparaison entre le nombre de véhicules produits par salariés à Flins par an et le Chiffre d’Affaires du Groupe Renault (base 100 en 1978).....	38
Graphique n° 37 - Volume des productions annuelles et cumulées Renault -1898-2010.....	39
Graphique n° 38 - Volume de production annuelle du Groupe Renault par zone géographique	39
Graphique n° 39 - Répartition de la part des productions en Europe de l'Ouest et dans le reste du monde.....	40
Graphique n° 40 - Evolution de la production des principaux sites de fabrication véhicules du Groupe Renault en Europe (base 100 en 1978) - 1978-2010	40
Graphique n° 41 - Part des effectifs en France et dans le reste du monde - 1978-2010	41
Graphique n° 42 - Effectifs des sites de fabrications véhicules majeurs de Renault en France - 1978-2010.....	41
Graphique n° 43 - Part de l’Etat français au capital de Renault – 1980-2010	42
Graphique n° 44 - Résultats AQR (Action Qualité Renault) Flins vs moyenne toute usine Groupe – 1985-2000	42
Graphique n° 45 - Résultats AVES (Alliance Véhicule Evaluation System) Flins – 1985	43
Graphique n° 46 - Production annuelle vs record de production de 1976 et moyenne annuelle de 1980 à 2010 - 1990-2007	43
Graphique n° 47 - Pourcentage de Twingo et de Clio fabriquées à Flins vs volumes tous sites Twingo et Clio -1990-2010.....	44
Graphique n° 48 - Volumes de Twingo, Clio I, II et III et totale des productions - 1990-2010	44
Graphique n° 49 - Nombre et nature des indicateurs majeurs entrant dans la prime Flins + - 1985-2010.....	45
Graphique n° 50 - Labellisations TPM et MSP de l’usine de Flins – 1995-1997.....	45
Graphique n° 51 - Trajectoire IMVP 15 heures Groupe Renault - 1992-2000.....	46
Graphique n° 52 - Comparatif du ratio véhicules par employés entre les usines de Boulogne-Billancourt et Flins.....	46

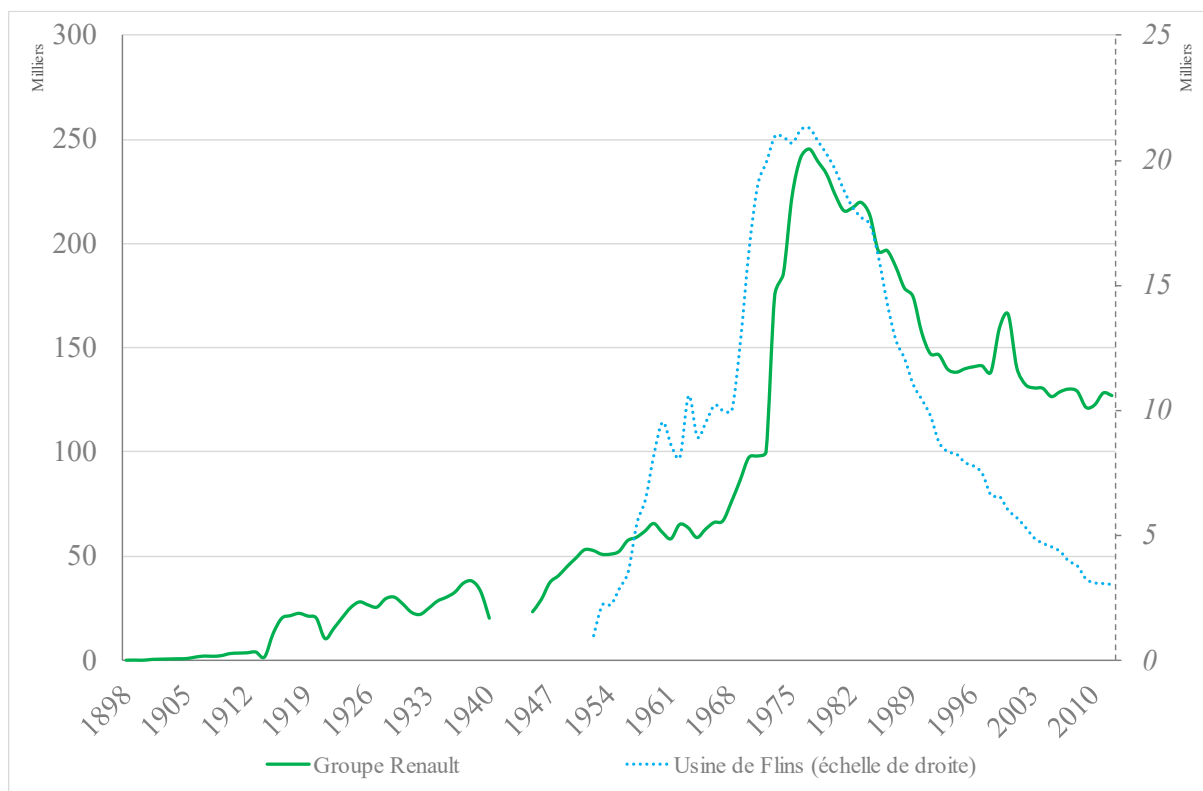
Graphique n° 53- Passage par Billancourt et/ou Flins avant une nomination comme directeur d'une usine en (Sandouville, Douai, Maubeuge, Batilly, Cléon) France (1952 à nos jours)	47
Graphique n° 54 - Evolution des effectifs des sites de production véhicule français (base 100 1980)	47
Graphique n° 55 - Volume d'articles relatifs à l'usine de Flins en Une du Courrier de Mantes de Mantes.....	48
Graphique n° 56 - Répétition par grandes thématiques - Tonalités négatives ou positives (1980-2010)	48
Graphique n° 57 - Evolution des thématiques par décennie - Tonalité négative	49
Graphique n° 58 - Evolution des thématiques par décennie - Tonalité positive	49
Graphique n° 59 - Occurrences des principales usines sur les chaînes de télévision nationales (1980-2010)	50
Graphique n° 60 - Audience télévisée des principales usines automobiles françaises par décennies (1980-2010).....	50
Graphique n° 61 - Répartition des reportages sur Flins sur les principales chaînes française (1980-2010)	51
Graphique n° 62 - Evolution de la présence de l'usine sur les différentes chaînes par décennies (1980-2010)	51
Graphique n° 63 - Ratio population intérimaire / populations Renault -1978-2012.....	52
Graphique n° 64 – Evolution démographique sur le territoire de l'usine 1968-2019 (base 100 en 1968)	52
Graphique n° 65 - Répartition par tranches d'âge - 1978-2012.....	53
Graphique n° 66 - Répartition par l'ancienneté - 1978-2012	53
Graphique n° 67 - Embauches et départs - 1978-2012.....	54
Graphique n° 68 - Répartitions Femmes vs Hommes - 1978-2012	54
Graphique n° 69 - Part des différents statuts (APR, Etam, Cadres) - 1978-2012	55
Graphique n° 70 - Part des salariés de nationalités étrangères vs française - 1978-2013	55
Graphique n° 71 - Répartitions par nationalités (1) – Les six nationalités majoritaires - 2001-2013	56
Graphique n° 72 – Répartitions par nationalités (2) - populations inférieures à 5% - 2001-2013	56
Graphique n° 73 - Volume intérim et durée moyenne des missions - 1978-2012	57

Graphique n° 74 - Apprentissage en volume et en pourcentage par rapport à la population totale - 1995-2012.....	57
Graphique n° 75 - Taux de recrutements par statut (opérateurs, Etam, cadres) - 1978-2012 ..	58
Graphique n° 76 - Absentions DP 1er collège - 1968-1989.....	58
Graphique n° 77 - Elections professionnelles - Total usine - 1988-2011	59
Graphique n° 78 - Elections professionnelles - 1er collège (opérateurs) - 1988-2011	59
Graphique n° 79 - Evolution du nombre d'accident du travail avec arrêt en France (1985-2012)	60
Graphique n° 80 - Accidents du travail avec arrêt usine de Flins vs France (Base 100 en 2012) - 1978-2012.....	60
Graphique n° 81 - Gravité des accidents usine de Flins vs France (Base 100 en 2012) - 1978- 2012	61
Graphique n° 82 - Accidentéisme de l'usine de Flins – 19è8-2012	61
Graphique n° 83 - Accidents mortel pour 1 000 salariés – 1978-2012	62
Graphique n° 84 – Absentéisme - 1978-2012	62
Graphique n° 85 - Absentéisme vs nombre d'APR avec une ancienneté supérieure ou égale à 25 ans	63
Graphique n° 86 - Salariés déclarant une maladie professionnelle – 1978-2012.....	63
Graphique n° 87 - Pourcentage de salariés exposés à un niveau supérieur à 85dB à leur poste de travail – 1978-2012	64
Graphique n° 88 - TMS et troubles auditifs pour 1 000 salariés - 1978-2012	64
Graphique n° 89 - Dépense de sécurité par salariés vs pourcentage de réalisation du prévisionnel – 1978-2012	65
Graphique n° 90 - Expériences de transformation du travail améliorant son contenu – 1978- 2012	65
Graphique n° 91 - Ancienneté moyenne des opérateurs dans le Groupe et à Flins - 1978-2010	66

Graphique n°0 – Synthèse des volumes, des effectifs, du nombre de modèles simultanés, de la productivité, du nombre de ligne et du nombre d'équipe – 1952-2012

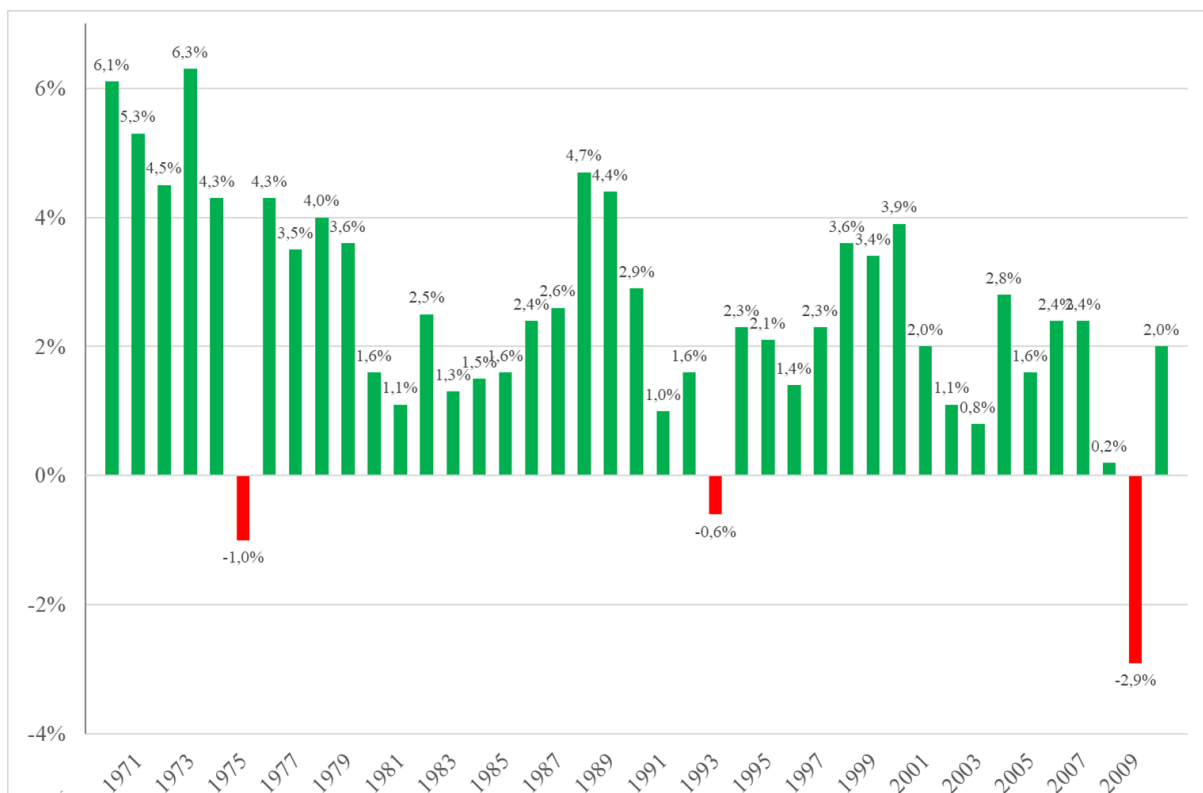


Graphique n° 1 – Comparatif des effectifs du Groupe Renault et de l'usine de Flins - 1898-2012



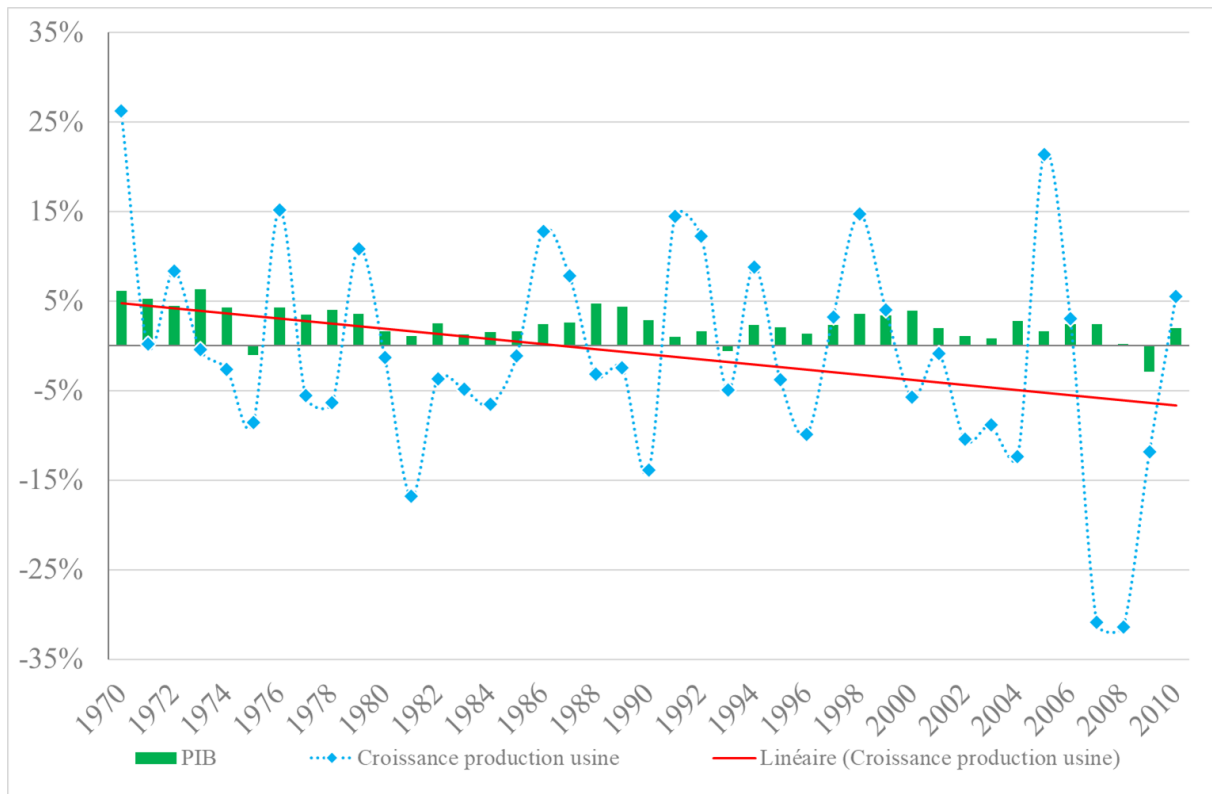
Source : Loubet Jean-Louis, *Carnet de route, ETAI, Boulogne Billancourt, 2009* et FREYSSINET Michel [freyssenet.com]

Graphique n° 2 - Taux de croissance du PIB de la France - 1978-2010



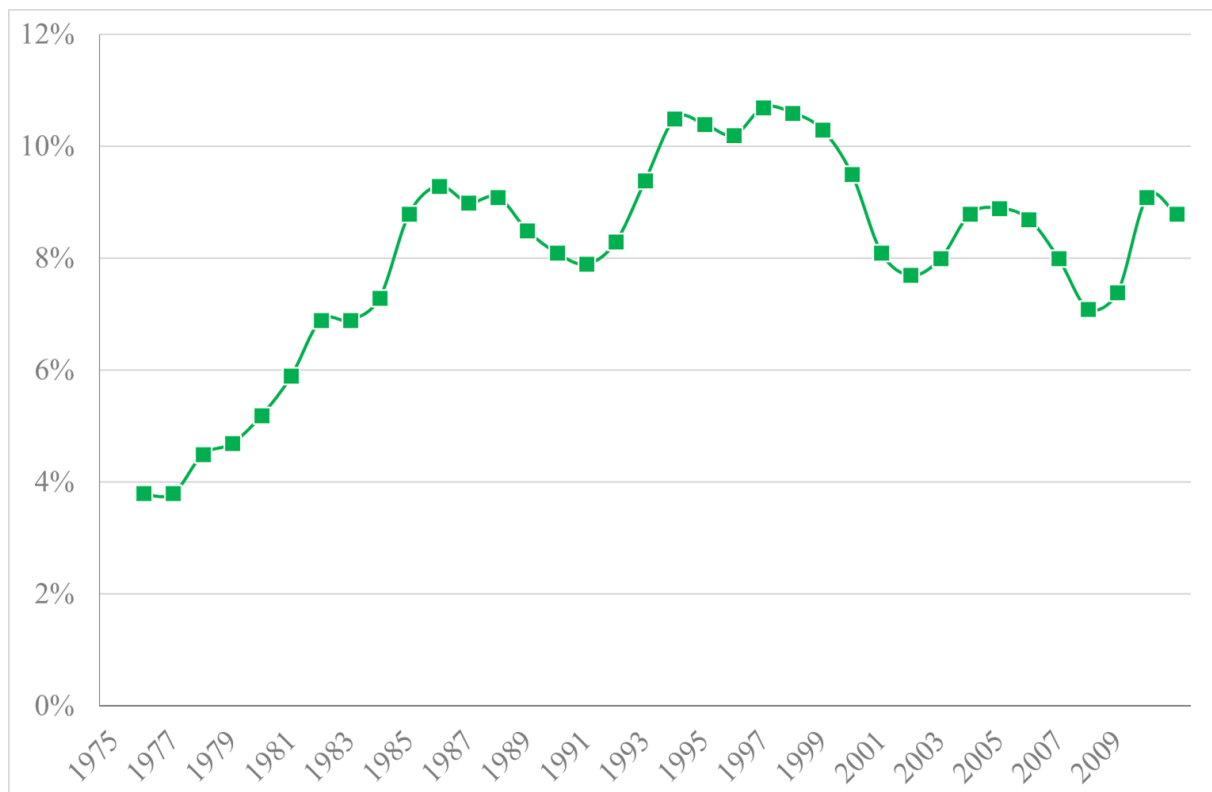
Source : Insee

Graphique n° 3 - Taux de croissance du PIB et évolution de la production de l'usine (en pourcentage)



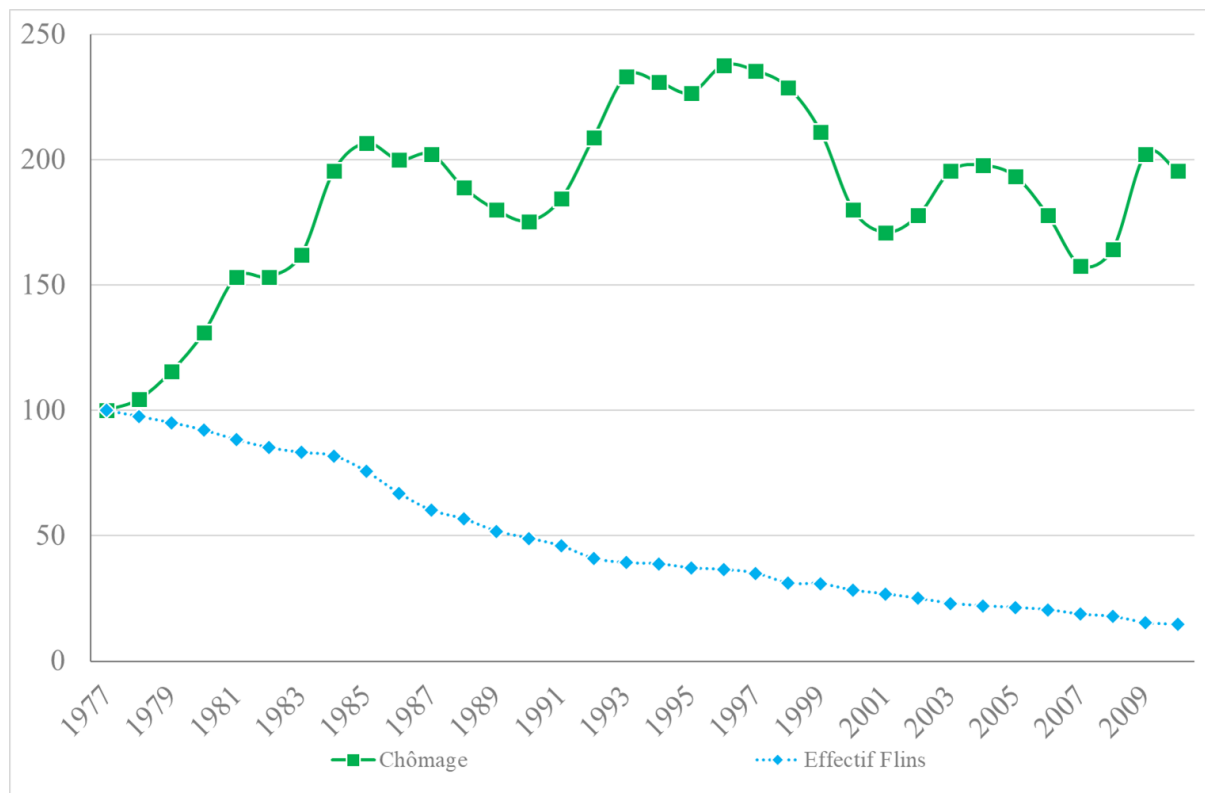
Sources Insee – Renault

Graphique n° 4 - Taux de chômage en France - 1975-2010



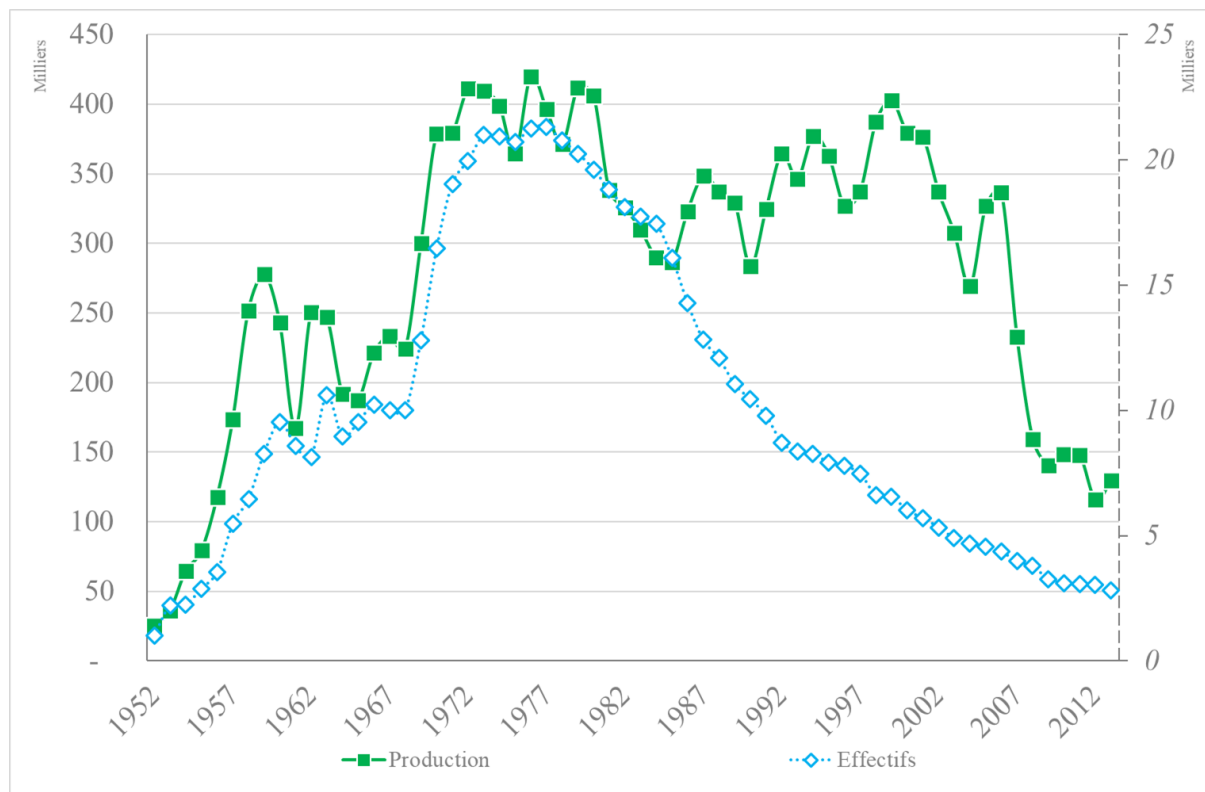
Source : Insee

Graphique n° 5 – Evolution du chômage vs effectifs usine de Flins (base 100 en 1977) – 1977-2010



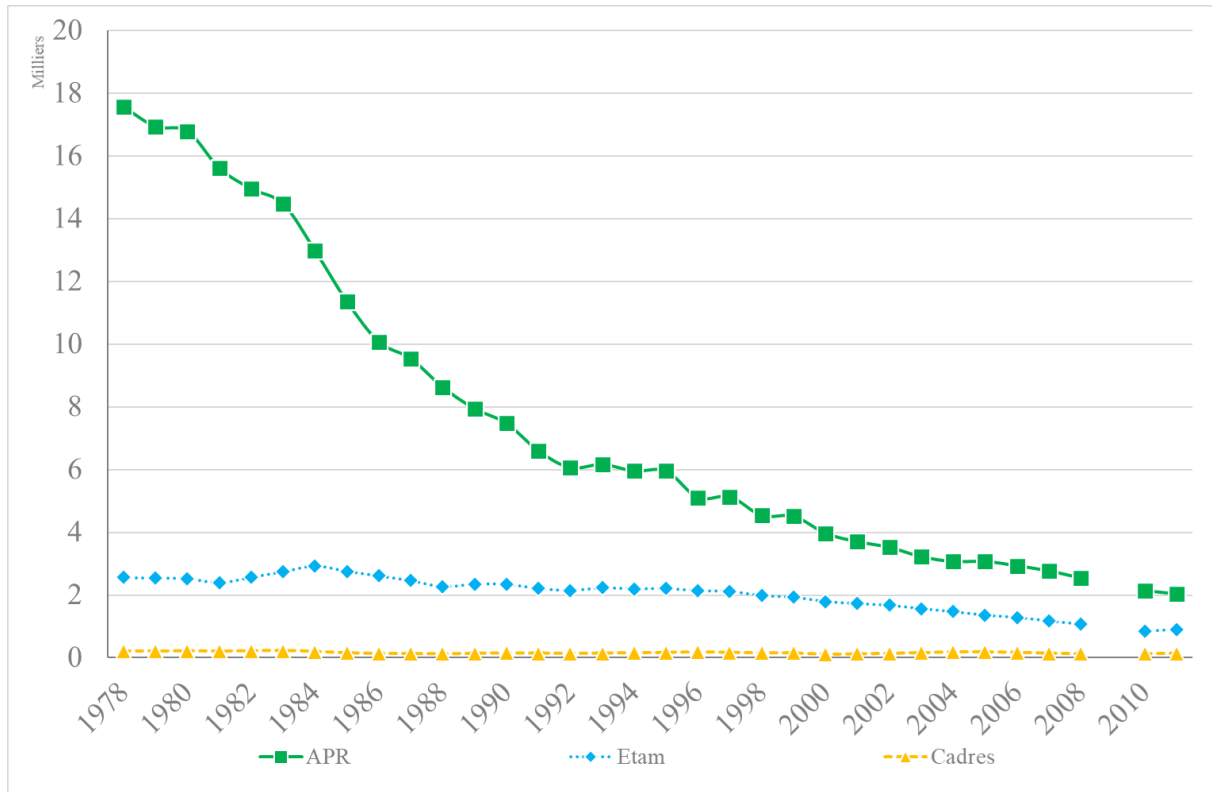
Sources : Insee – Bilans sociaux usine de Flins

Graphique n° 6 - Comparaison entre la production et les effectifs de l'usine de Flins – 1952-2012



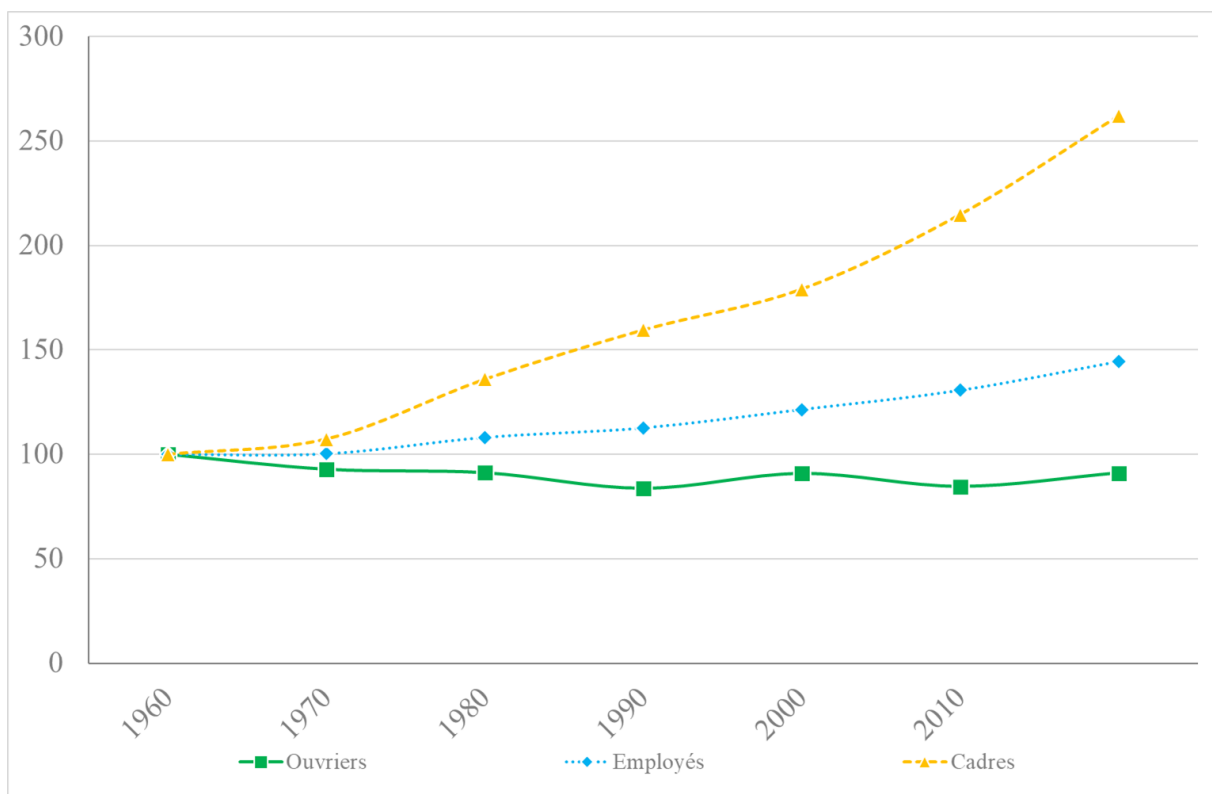
Sources : Renault – Bilans sociaux usine de Flins

Graphique n° 7 - Volume des différents statuts au sein de l'usine de Flins – 1978-2011



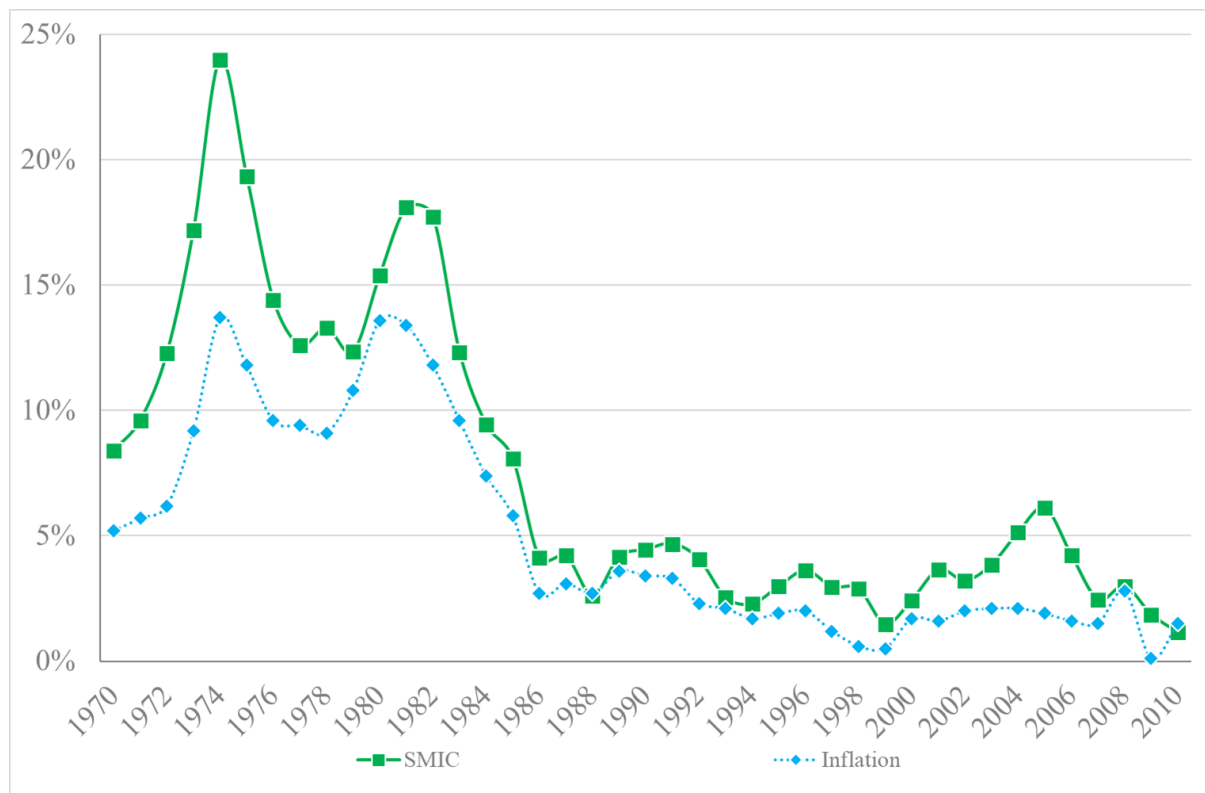
Source : Bilans sociaux usine de Flins

Graphique n° 8 - Evolution des différents statuts (ouvriers, employés et cadres) en France (base 100 en 1960) – 1960-2015



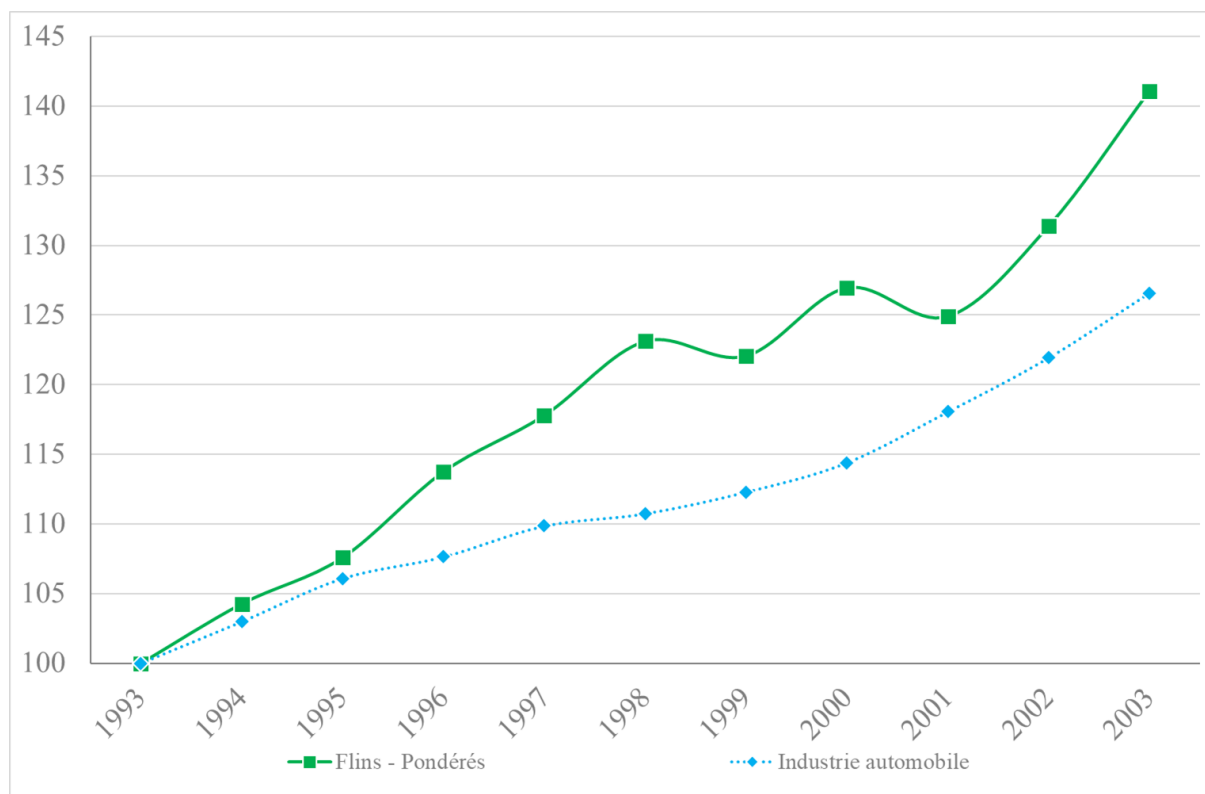
Source : Bilans sociaux usine de Flins

Graphique n° 9 - Comparaison entre la revalorisation annuelle du SMIC et l'inflation – 1970-2010



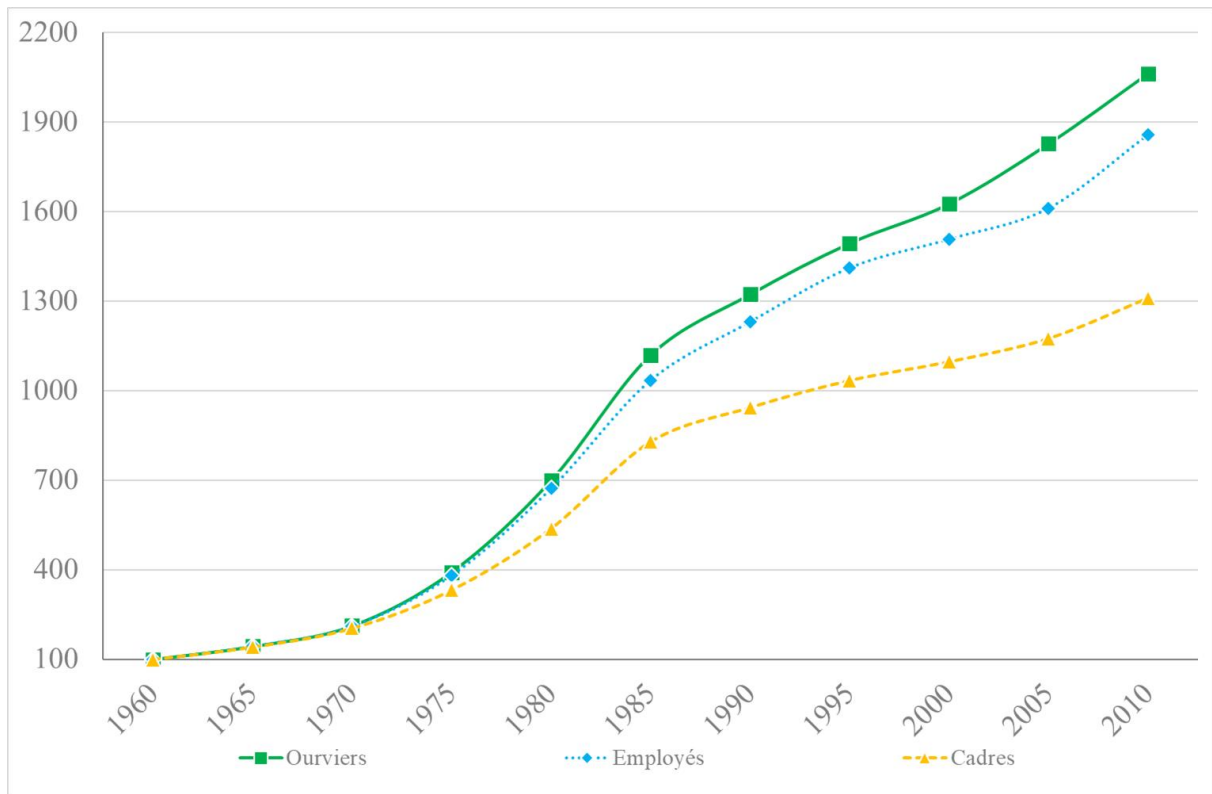
Source : Insee

Graphique n° 10 – Evolution des salaires pondérés de l'usine de Flins vs salaires de base de l'industrie automobile (basse 100 en 1993) – 1993-2003



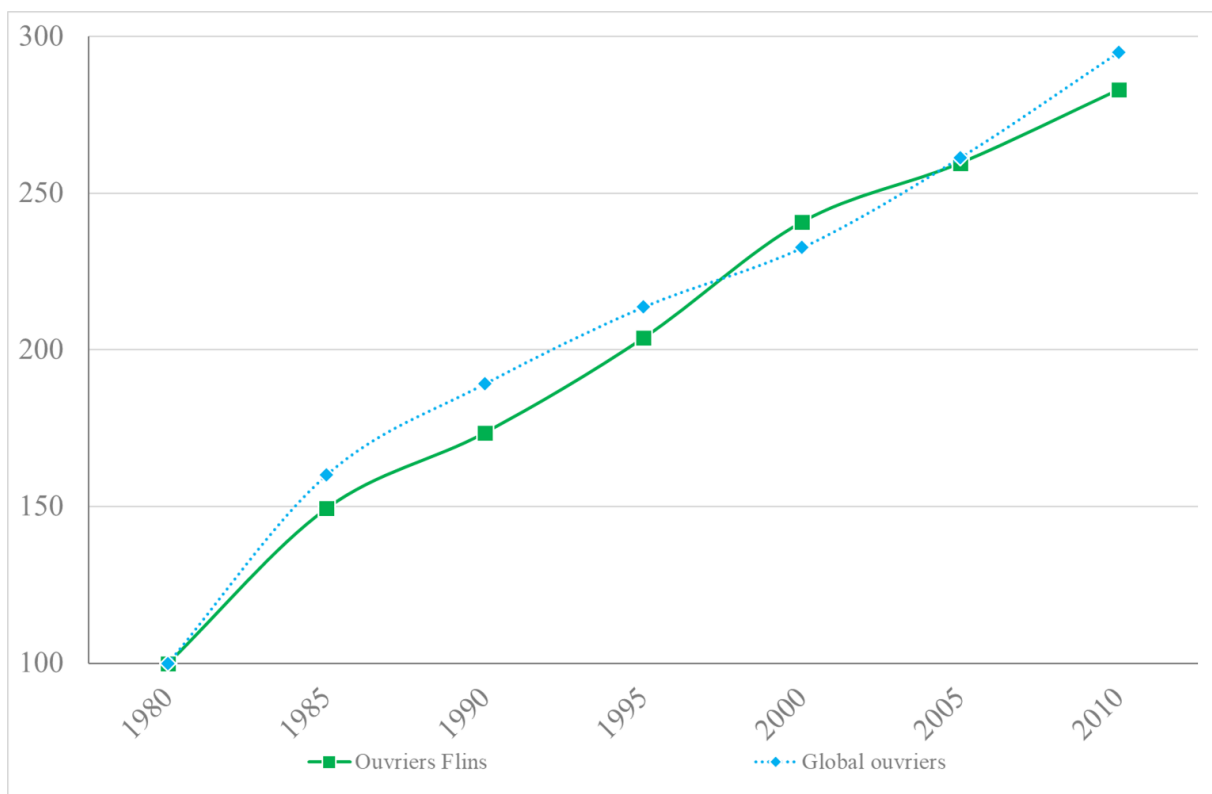
Sources : Insee – Bilans sociaux usine de Flins

Graphique n° 11 – Evolution des salaires par statut à Flins (base 100 en 1960) – 1960-2010



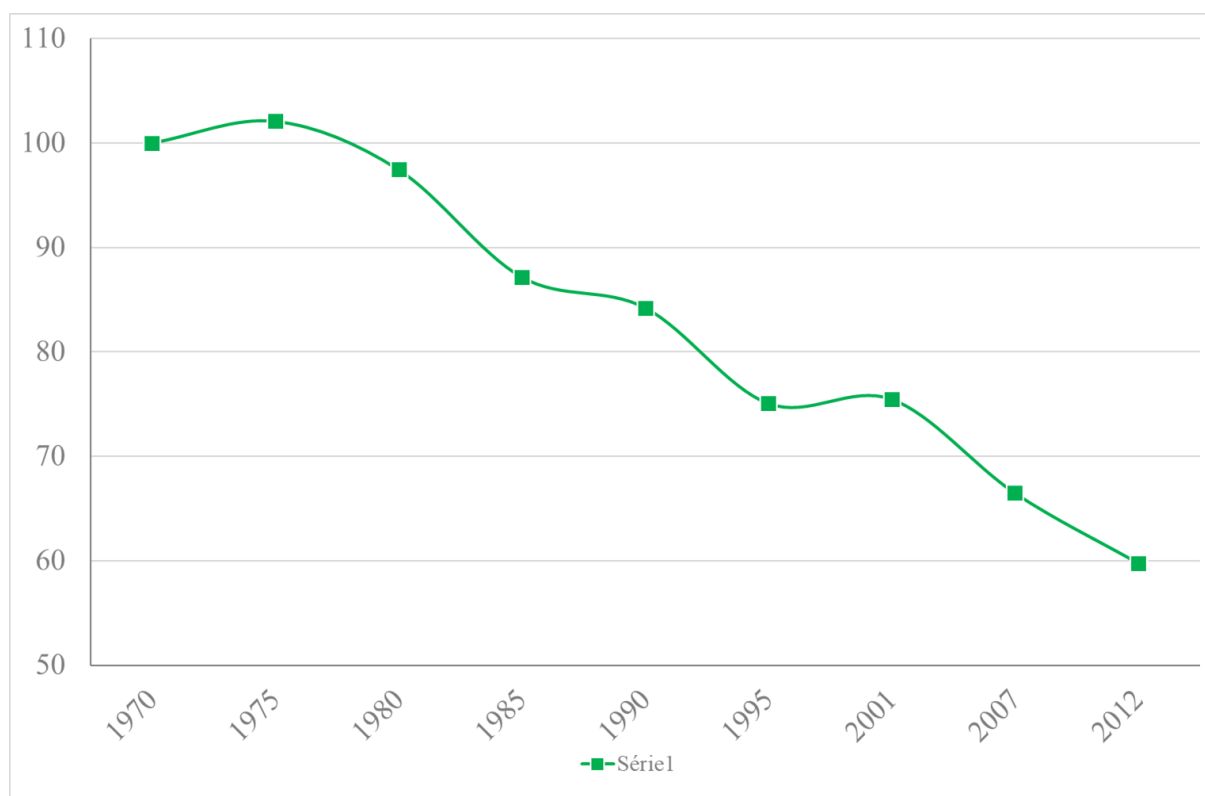
Source : Bilans sociaux usine de Flins

Graphique n° 12 – Evolution du salaire moyen des ouvriers de Flins vs salaire moyen des ouvriers en France (base 100 en 1980) – 1980-2010



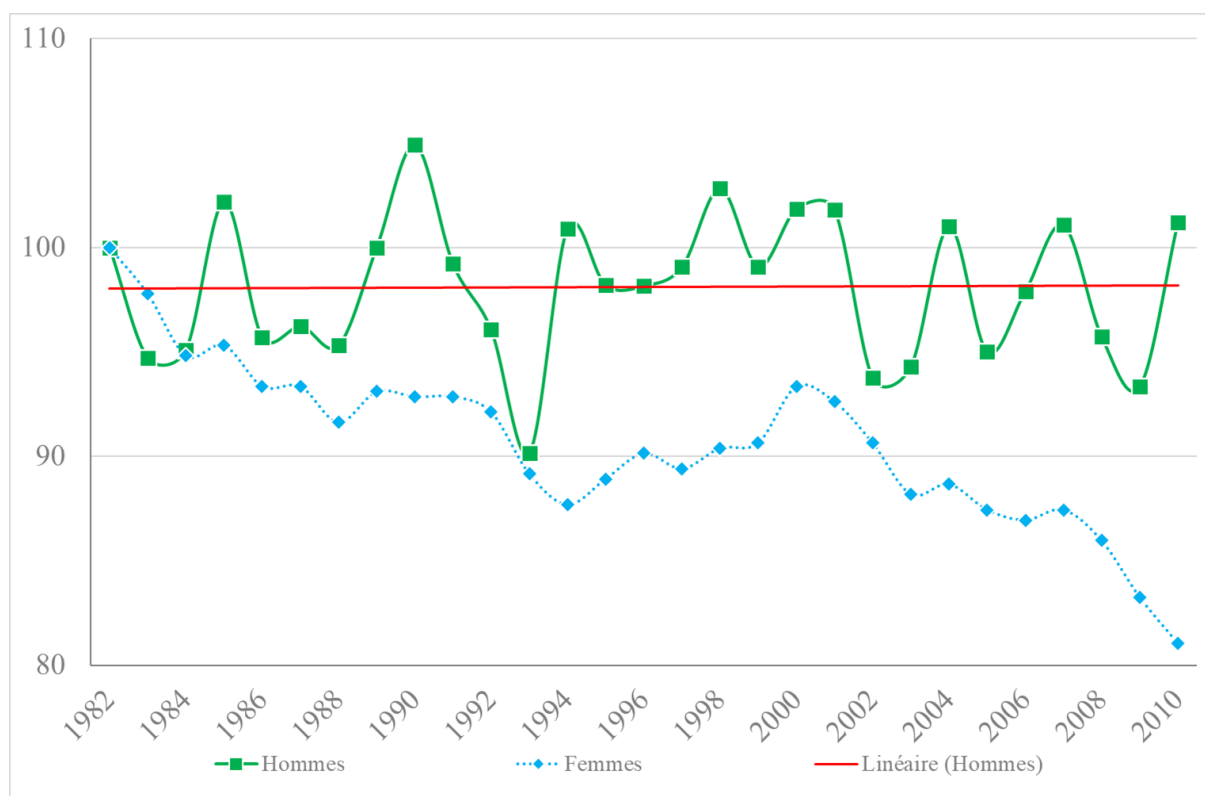
Source : Insee – Bilans sociaux usine de Flins

Graphique n° 13 – Evolution de la part des ouvrières dans la population active en France (base 100 en 1970) – 1970-2012



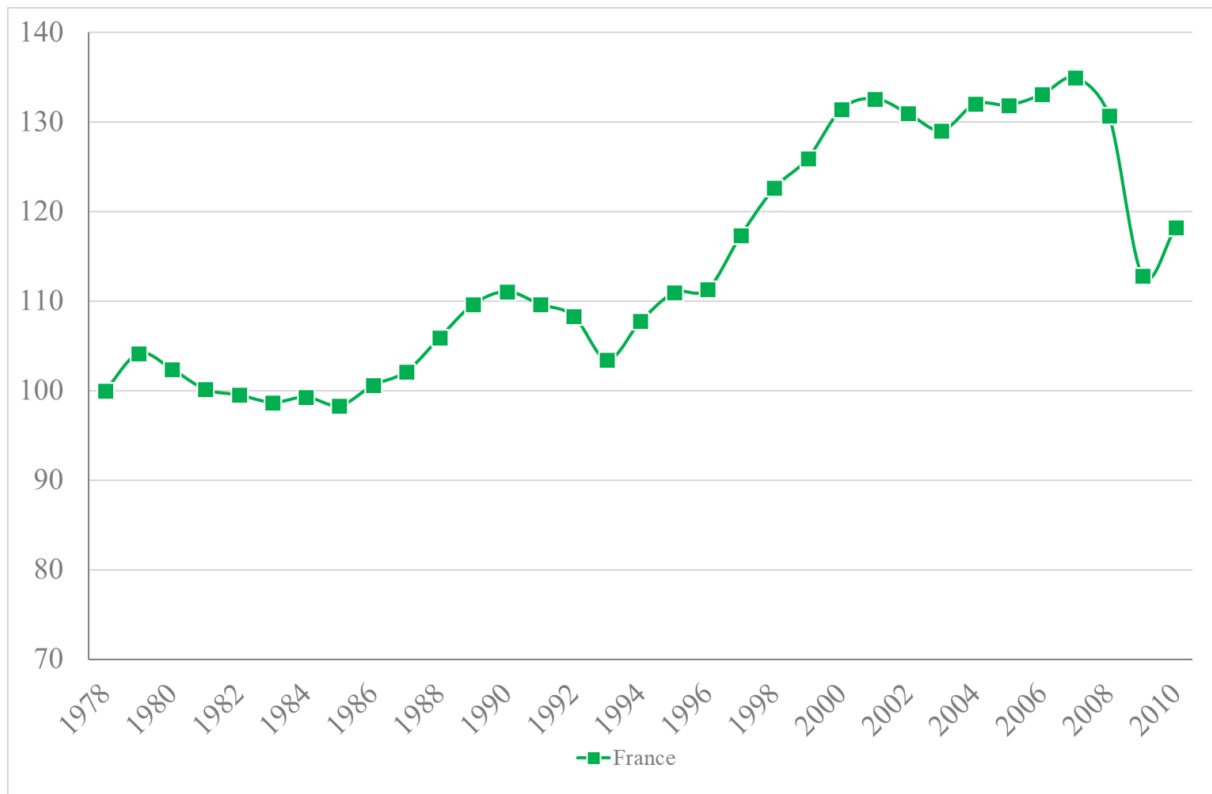
Source : Insee

Graphique n° 14 – Evolution de l'emploi ouvriers par genre (base 100 en 1982) – 1982-2010



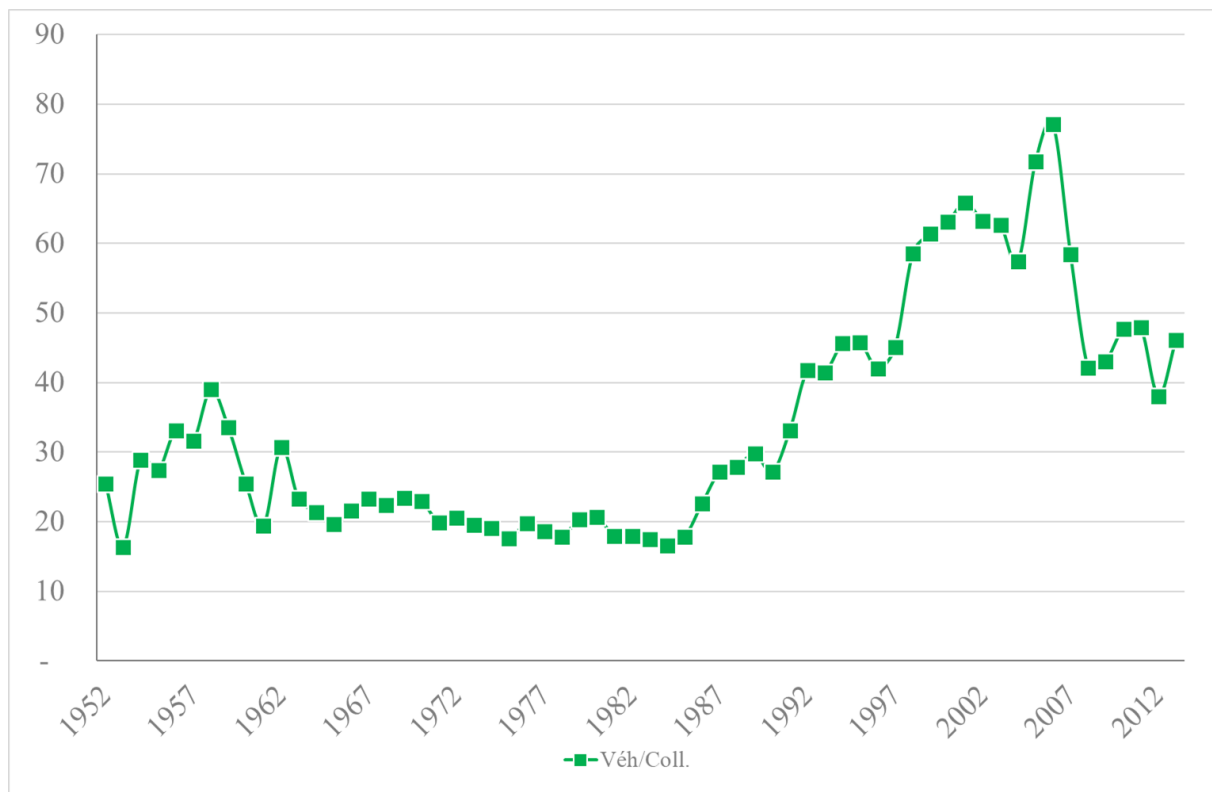
Source : Insee

Graphique n° 15 – Evolution de Indice de Productivité Industrielle – IPI (base 100 en 1978) - 1978-2010



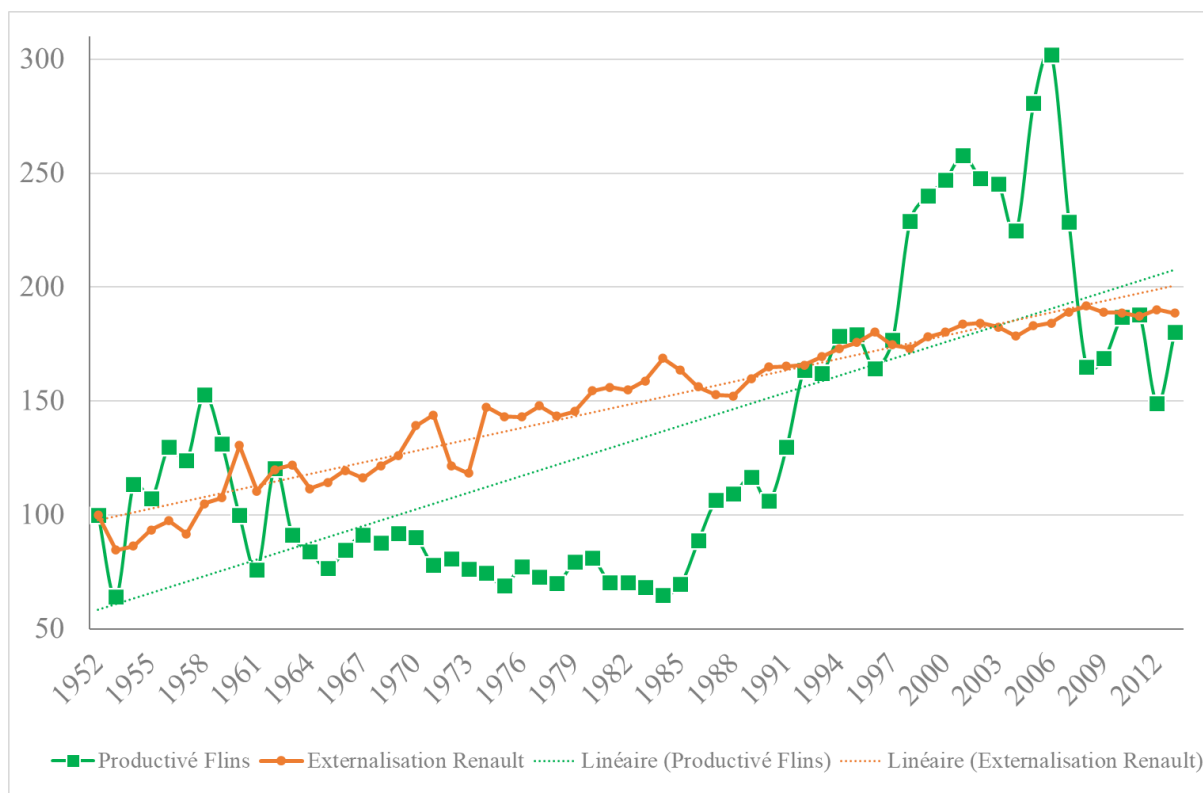
Source : Insee

Graphique n° 16 - Nombre de véhicules fabriqués par salarié et par an à Flins - 1952-2012



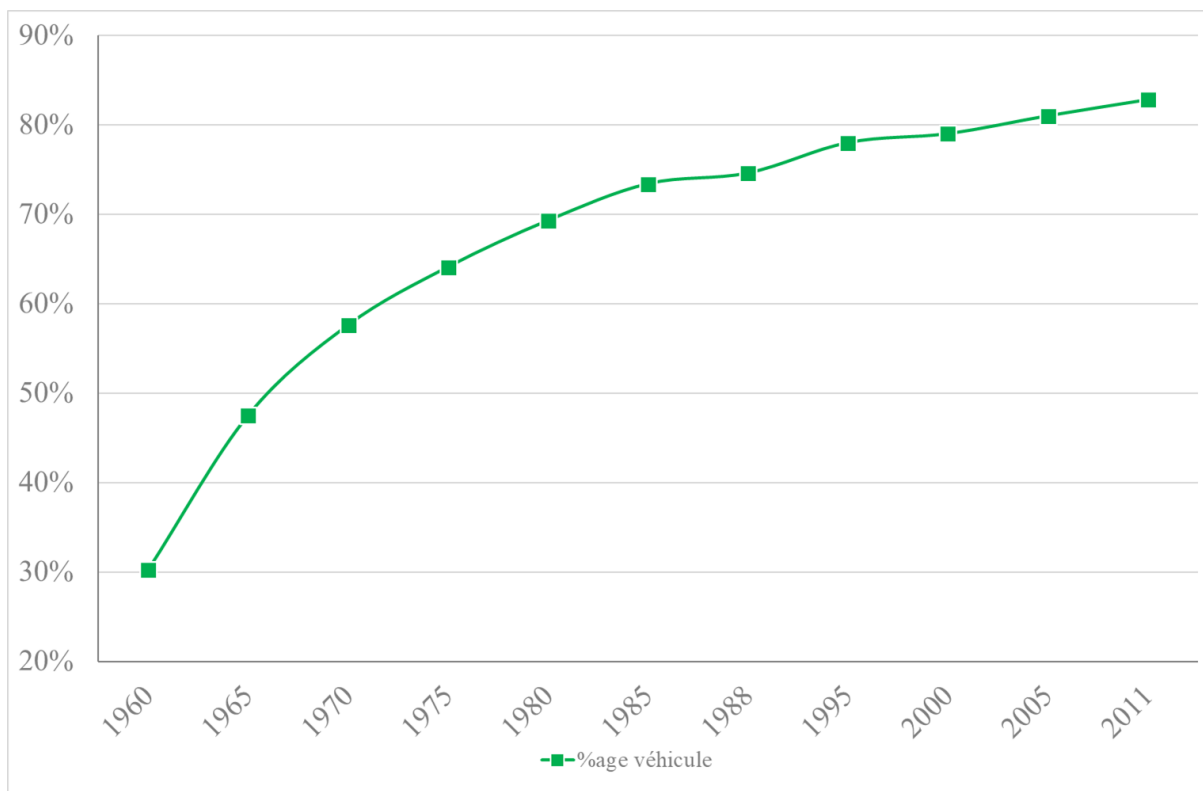
Source : Département Logistique – Usine de Flins

Graphique n° 17 - Externalisation Renault vs véh./sal. Flins (Base 100 : 1952)



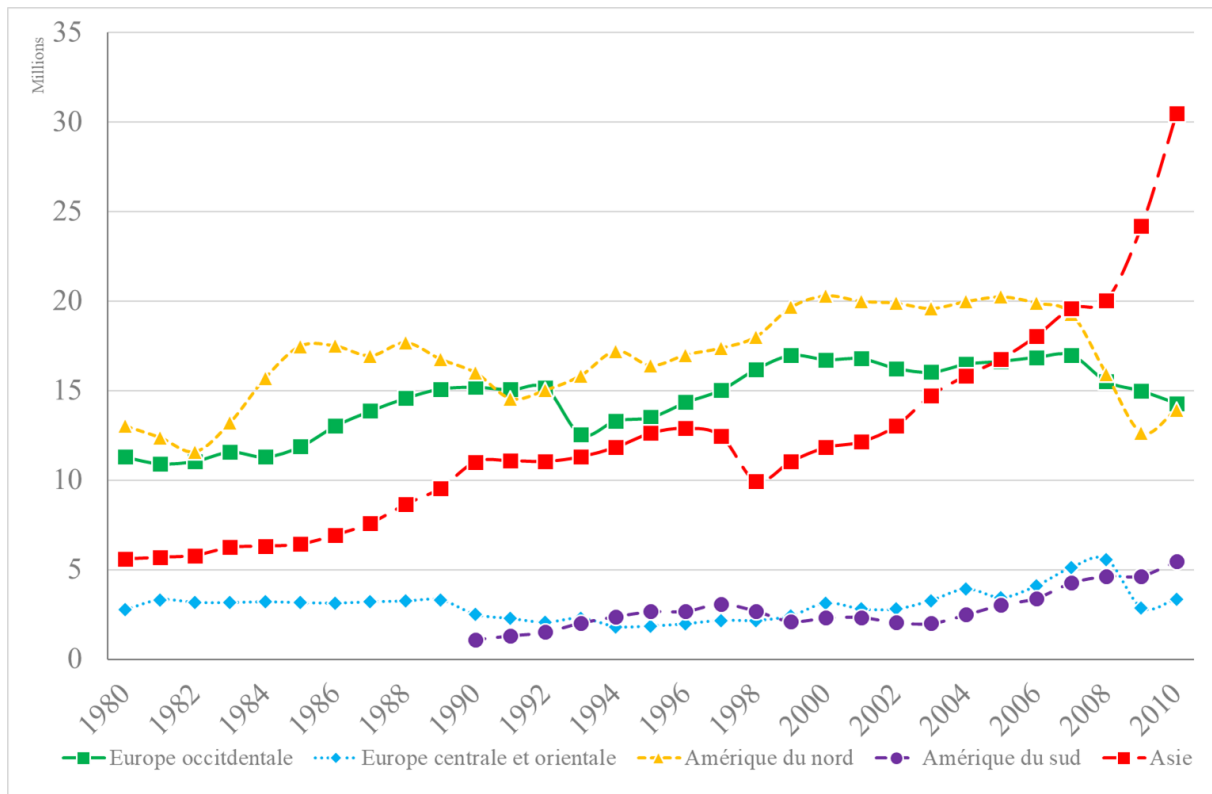
Sources : Freyssenet.com

Graphique n° 18 - Taux d'équipement en automobile des ménages français - 1960-2011



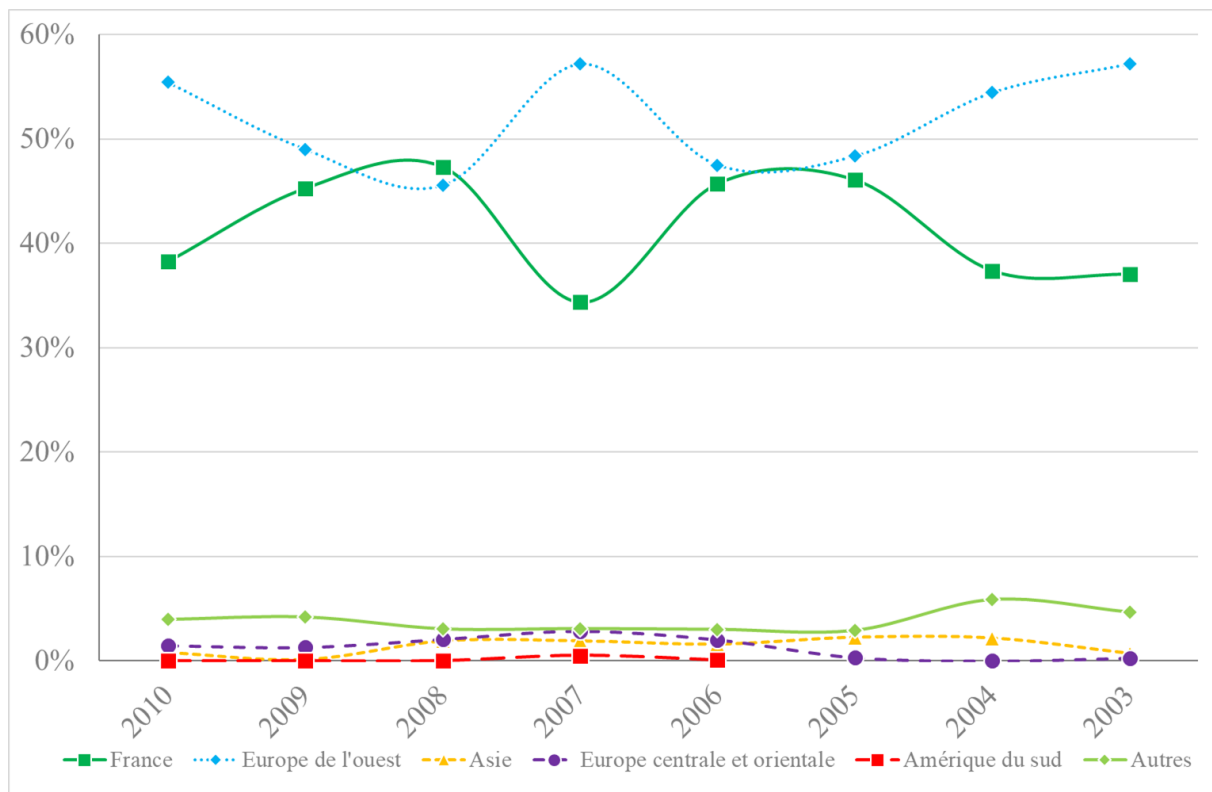
Source : Insee

Graphique n° 19 - Principaux marchés par continent – 1980-2010



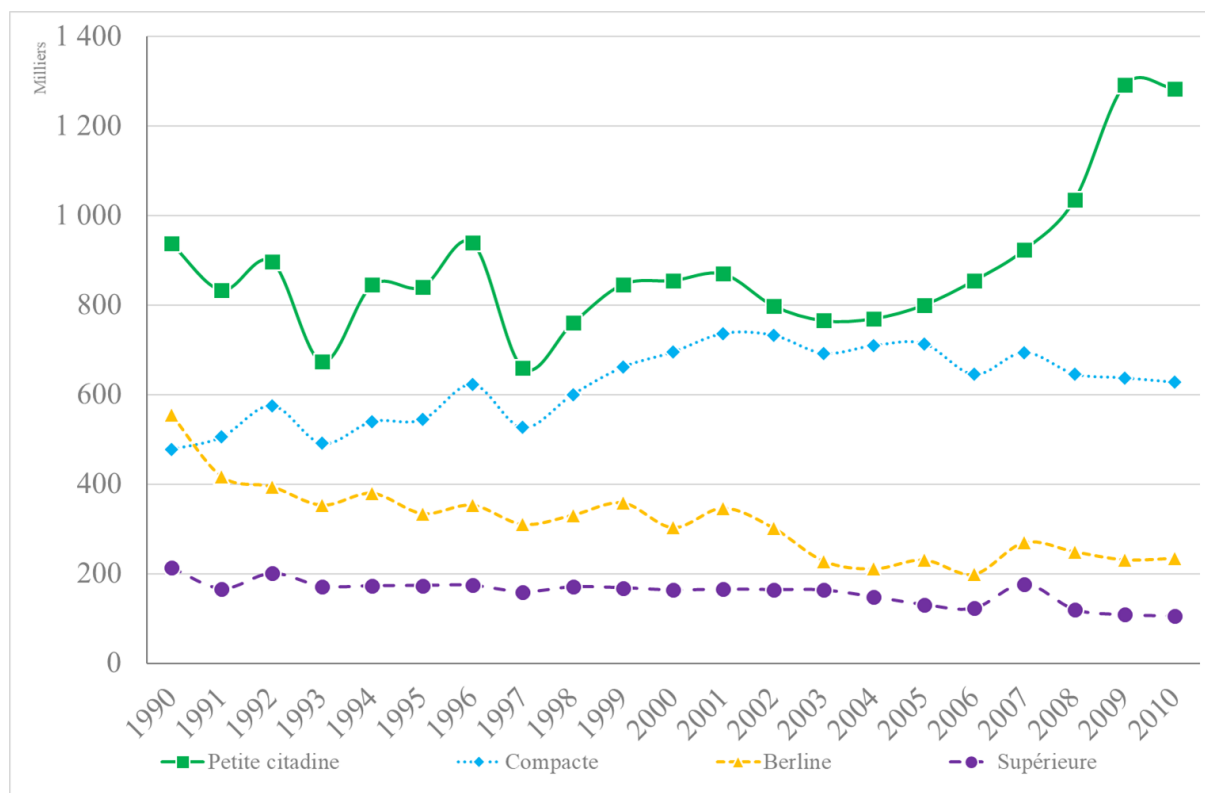
Source : Michel FREYSSENET – freyssenet.com

Graphique n° 20 - Principaux marchés pour les véhicules fabriqués à l'usine de Flins – 2003-2010



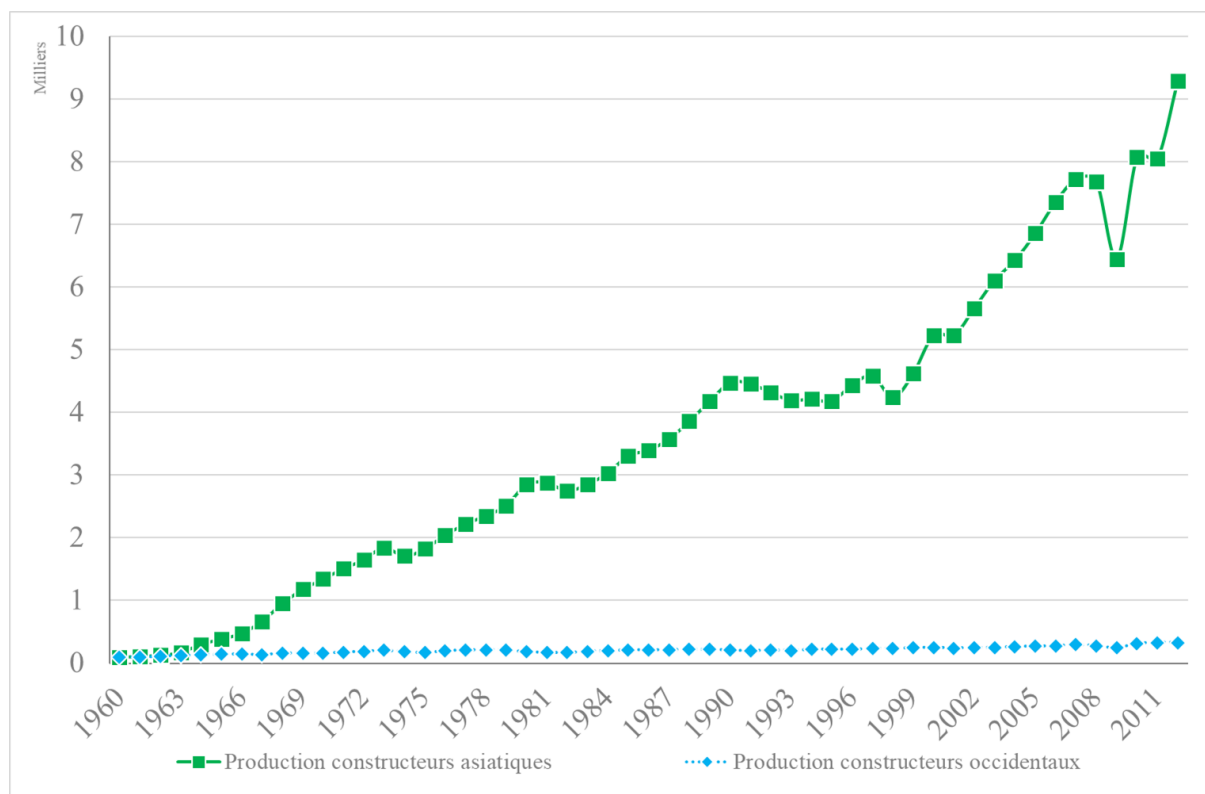
Source : Département logistique – Usine de Flins

Graphique n° 21 - Répartition des immatriculations par segment de véhicules – 1990-2010



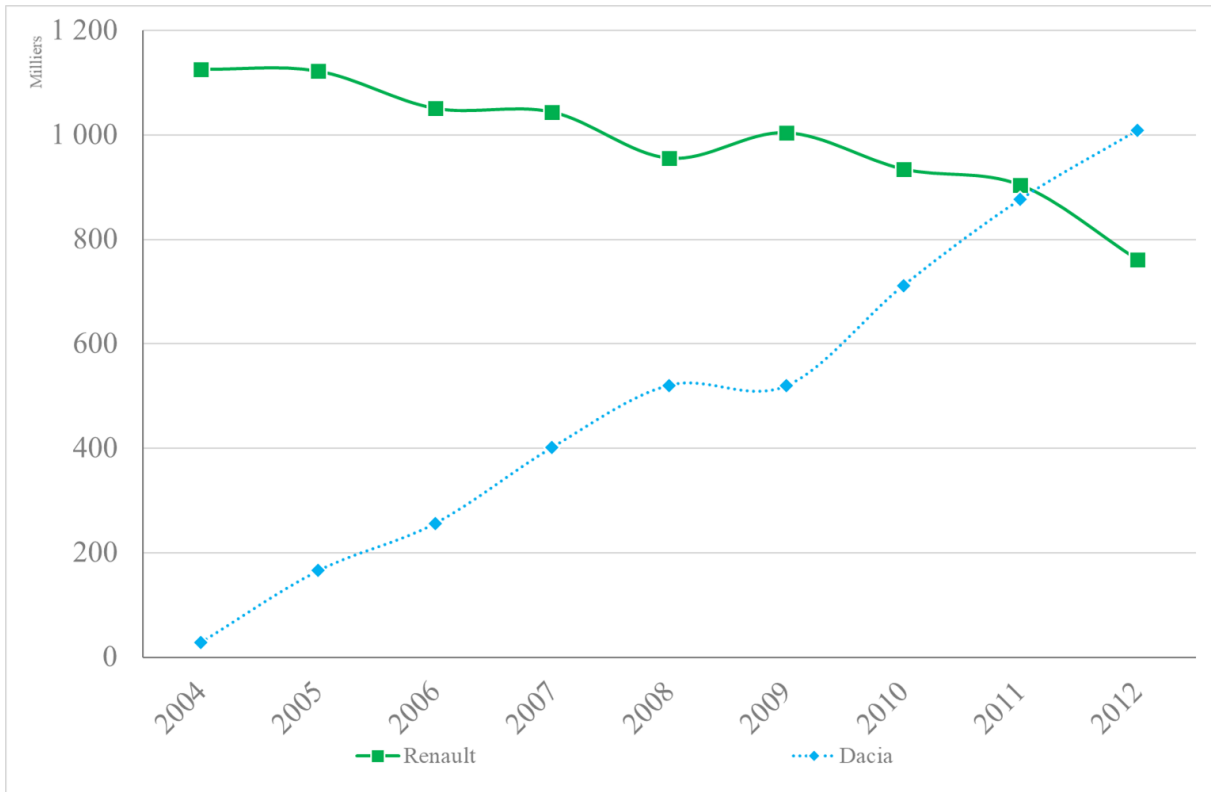
Source : Michel FREYSSNET -freyssenet.com

Graphique n° 22 - Croissance annuelle de la production des constructeurs japonais vs constructeurs occidentaux - 1960-2012



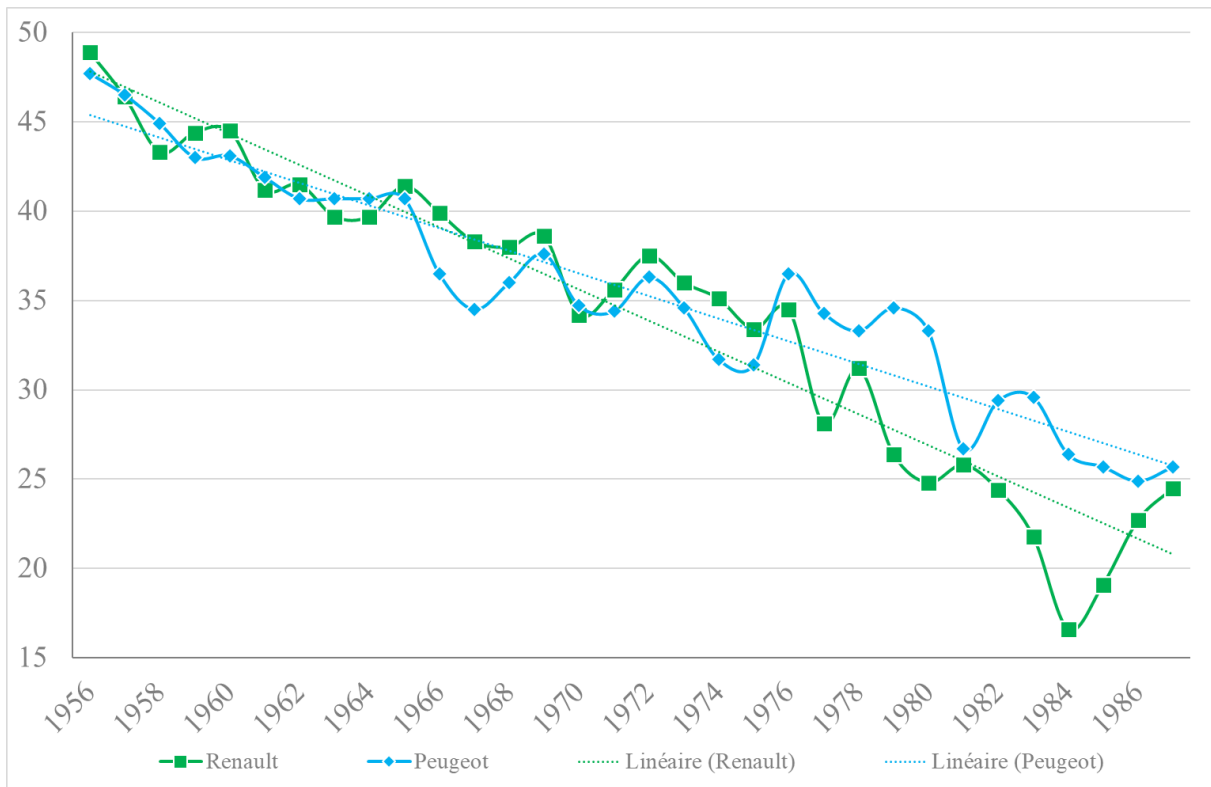
Source : FREYSSNET Michel – freyssenet.com

Graphique n° 23 - Volume de production des petites citadines Renault vs gamme Dacia - 2004-2012



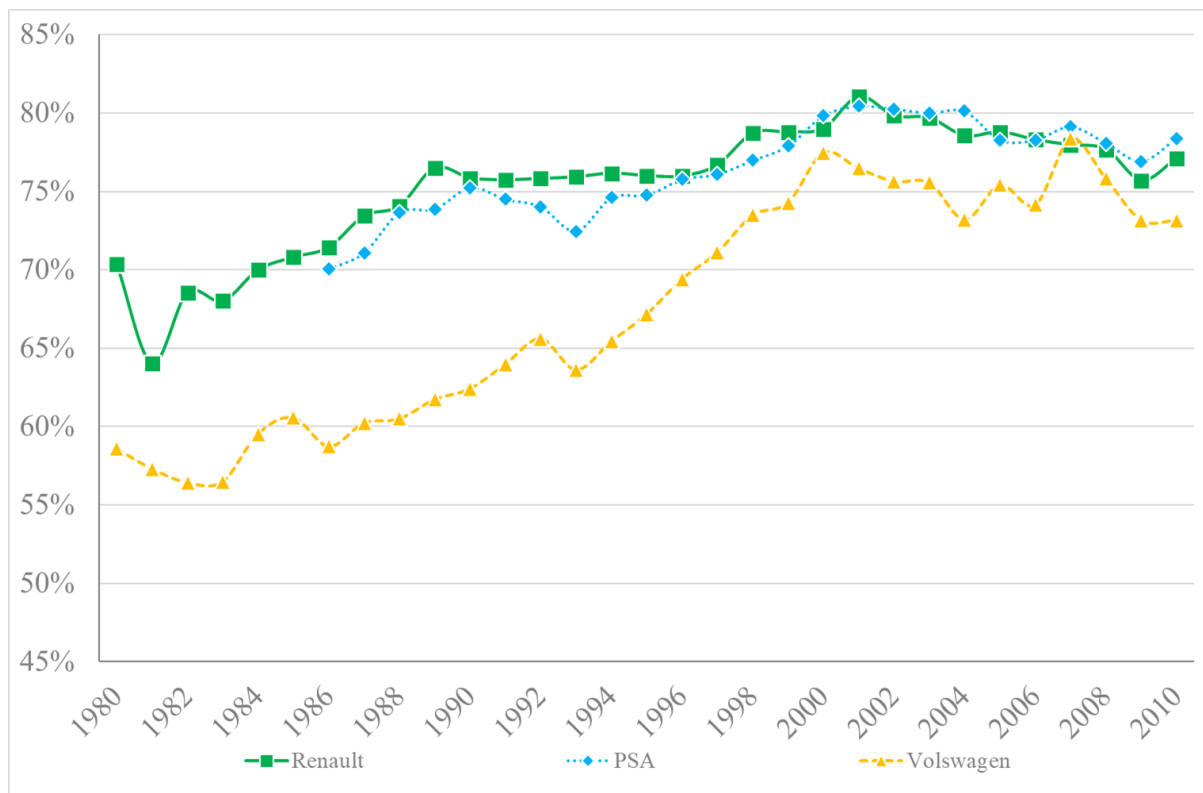
Source : Renault

Graphique n° 24 - Evolution en longue période du taux d'intégration Renault et de Peugeot



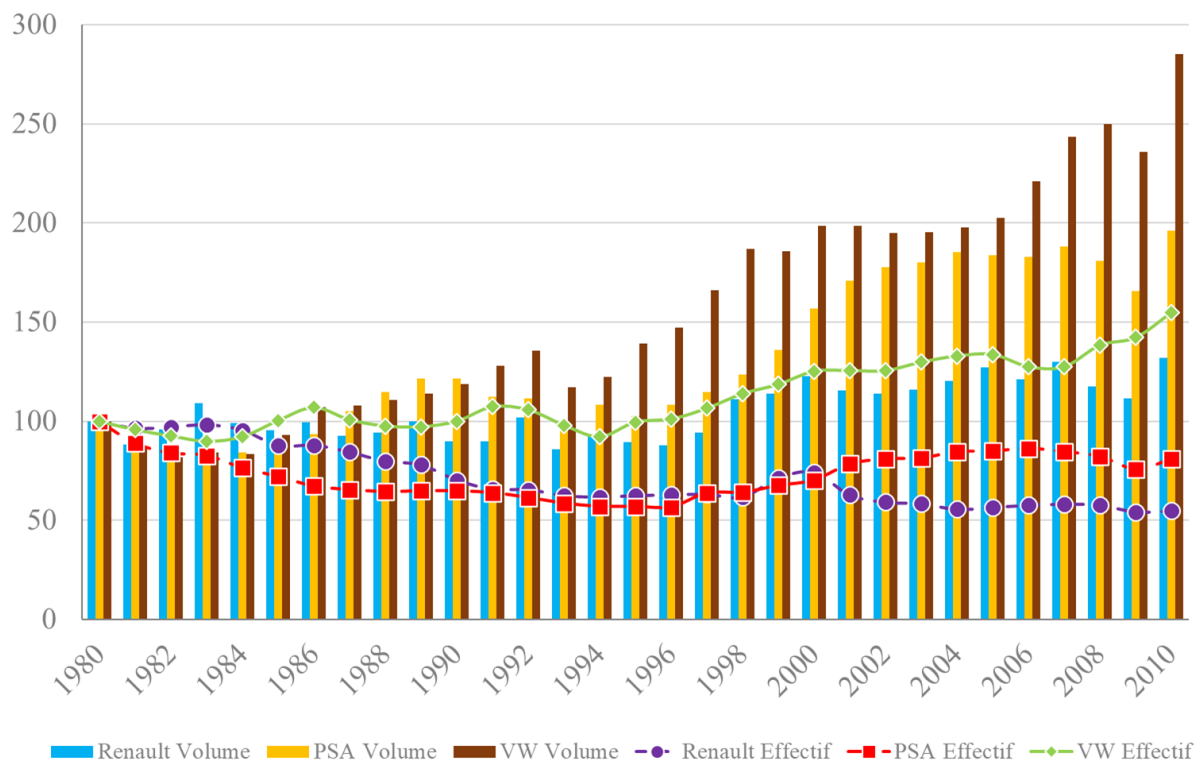
Sources : GERPISA - LAIGLE Lydie, « De la sous-traitance classique au co-développement », Actes du GERPISA n°14, 1993

Graphique n° 25 - Taux d'externalisation de Renault, PSA et Volkswagen - 1980-2010



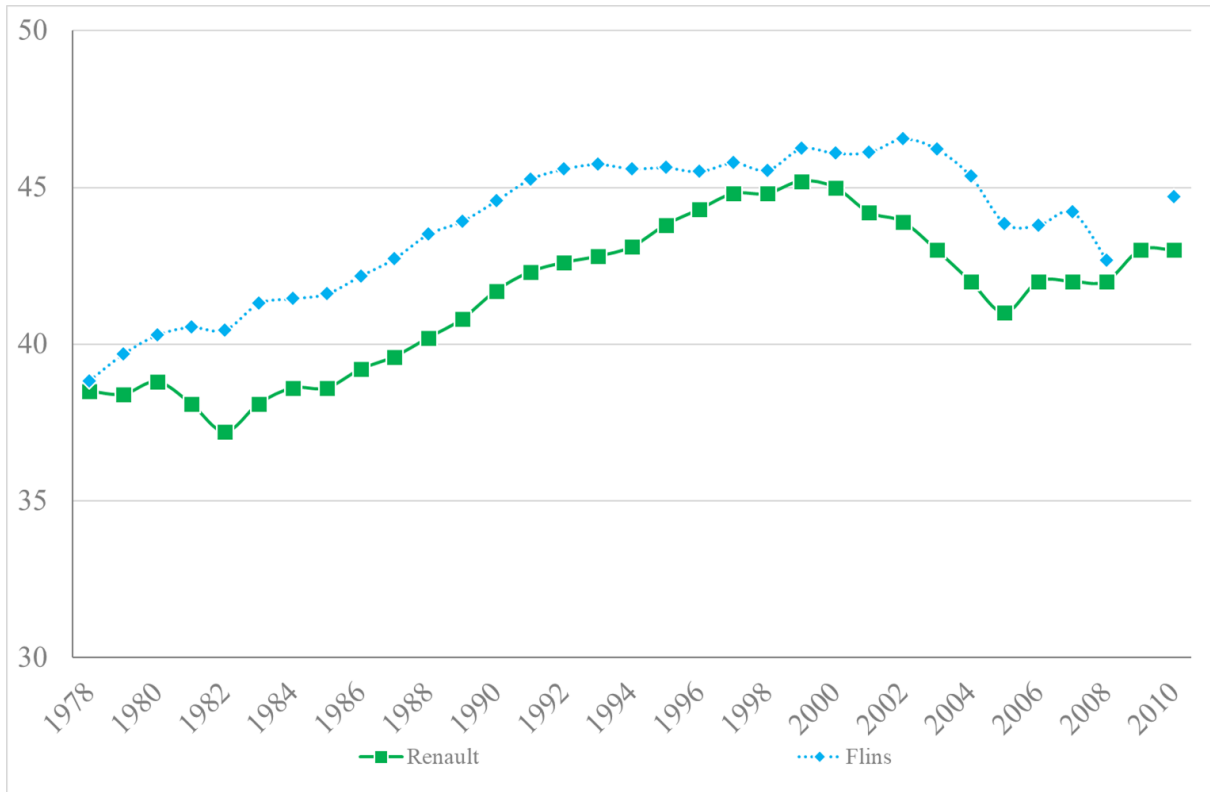
Source : FREYSSSENT Michel – freyssenet.com

Graphique n° 26 - Comparaison effectifs et volumes de Renault, PSA et VW - 1980-2010 (base 100 en 1980)



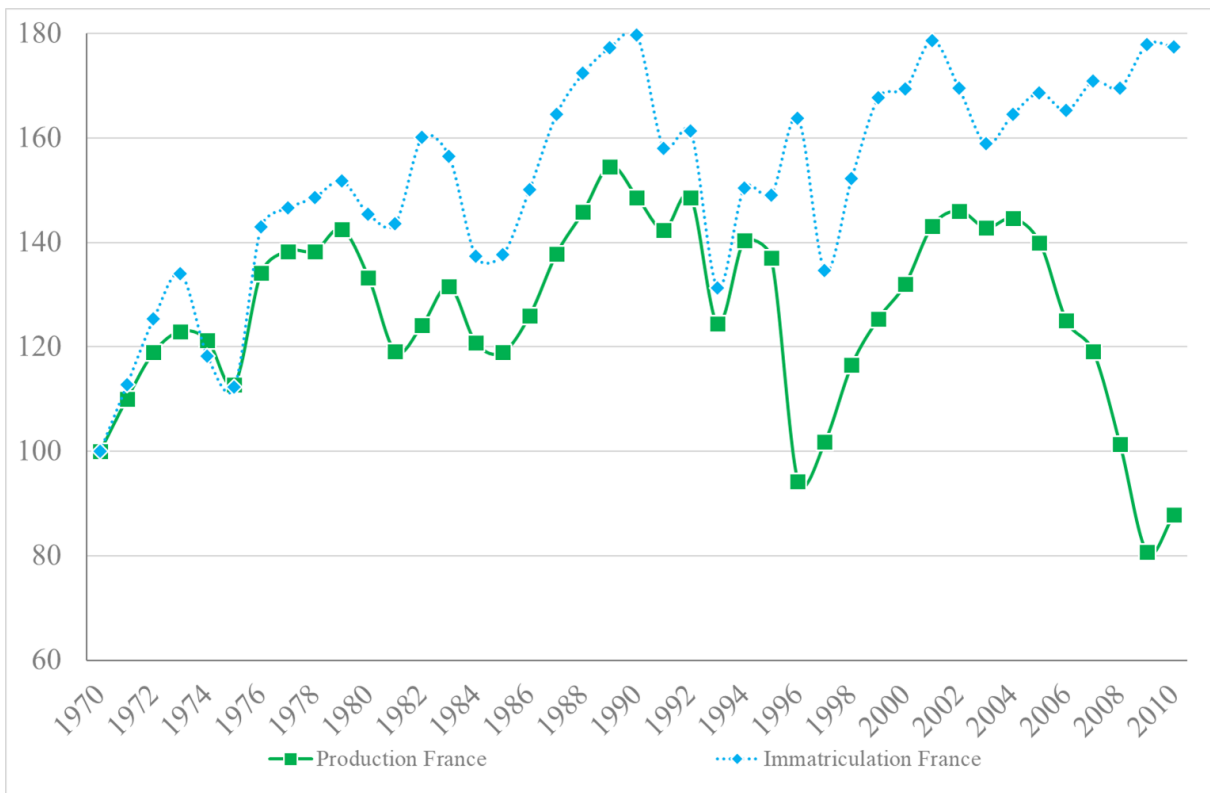
Source : FREYSSSENT MICHEL – freyssenet.com

Graphique n° 27 - Age moyen de la population opérateurs Renault et Flins - 1978-2010



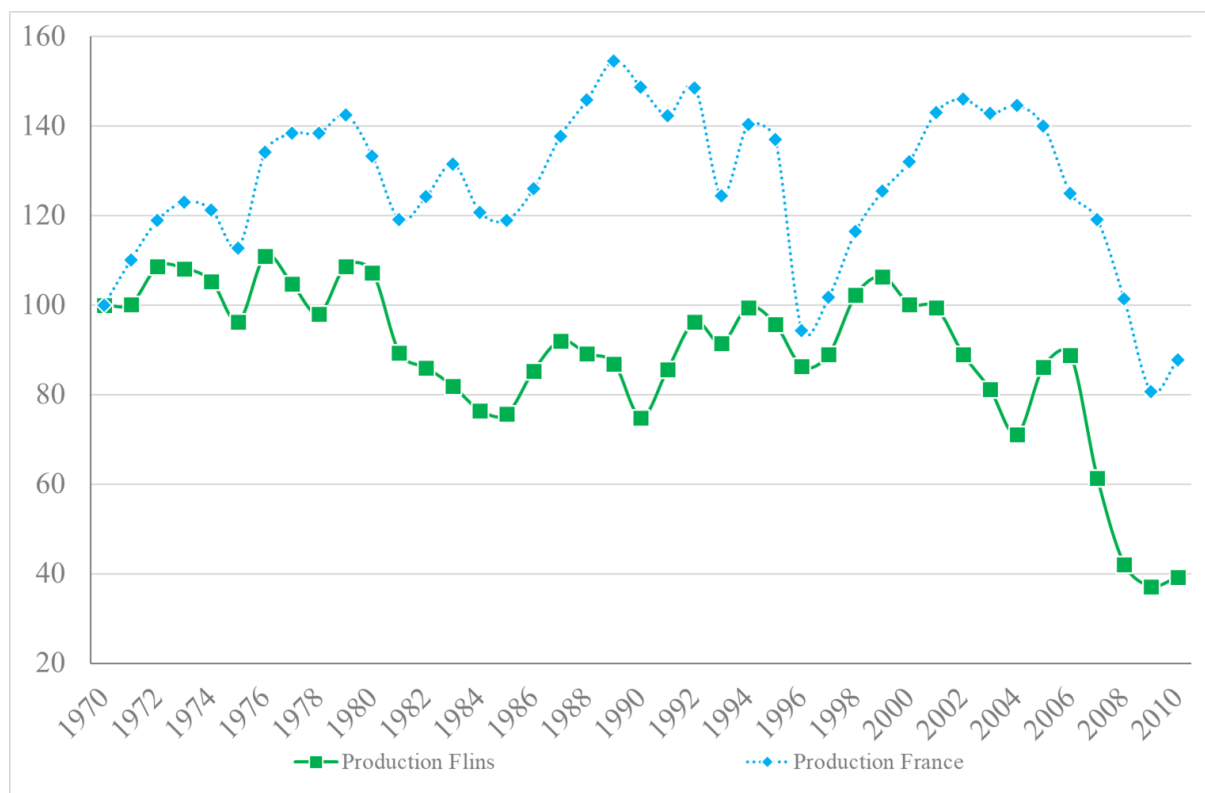
Sources : FREYSSENET MICHEL – Bilans sociaux usine de Flins

Graphique n° 28 – Evolution de la production en France vs immatriculations totales en France (base 100 en 1970) – 1970-2010



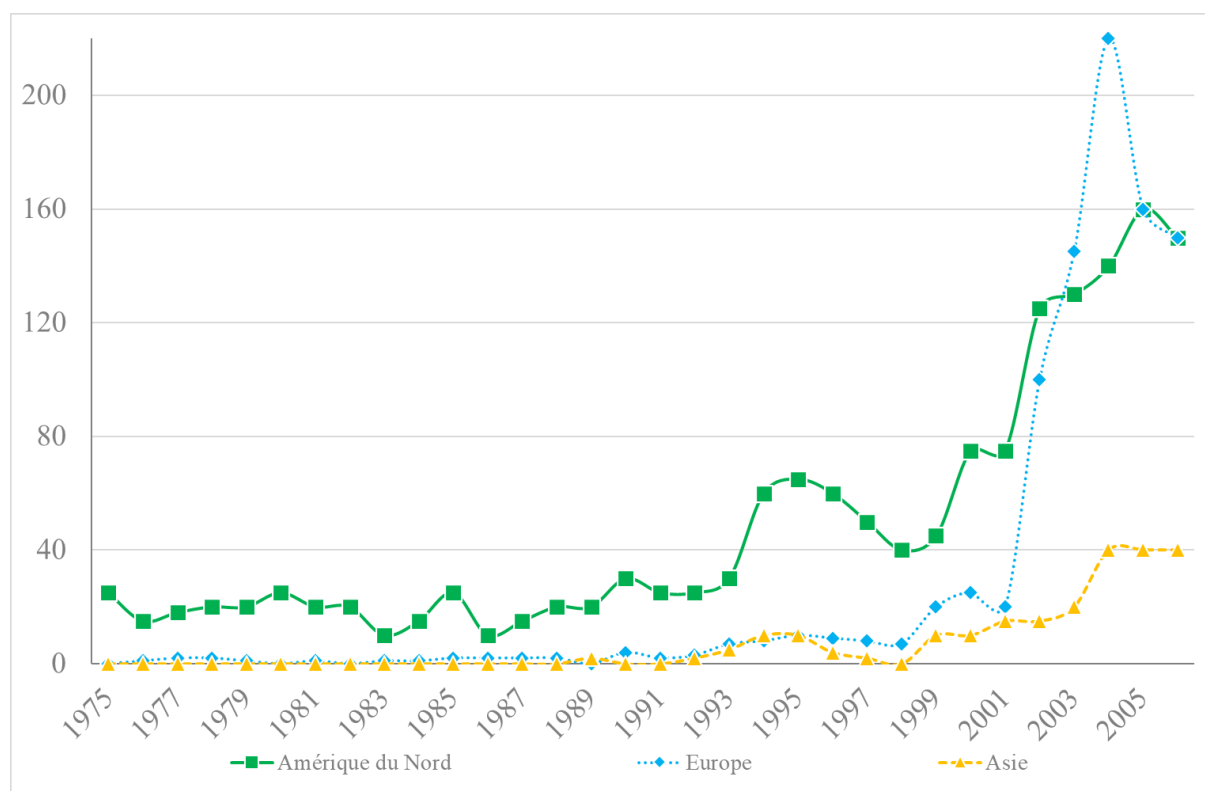
Source : CCFA

Graphique n° 29 - Production de l'usine de Flins vs production automobile française – 1970-2010



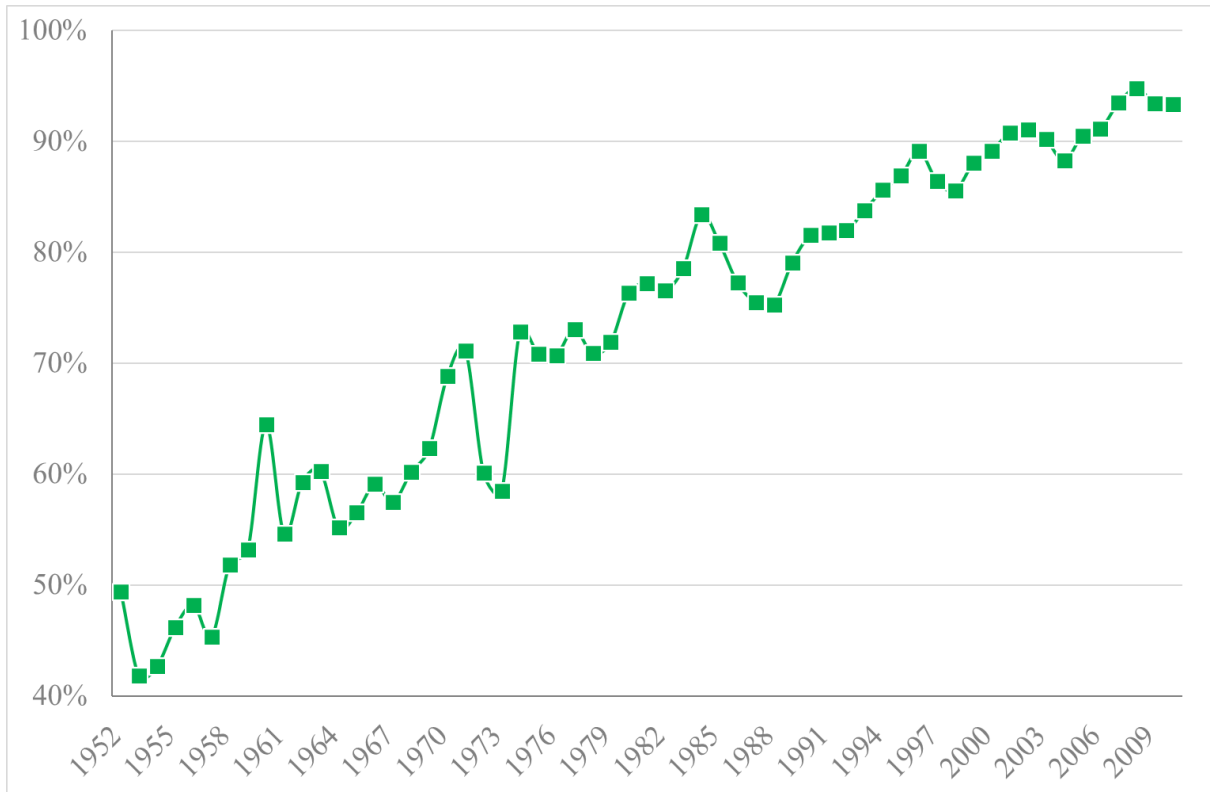
Source : CCFA - Renault

Graphique n° 30 - Nombre de publications citant « Social Responsibility » dans le corpus de la base ESBCO



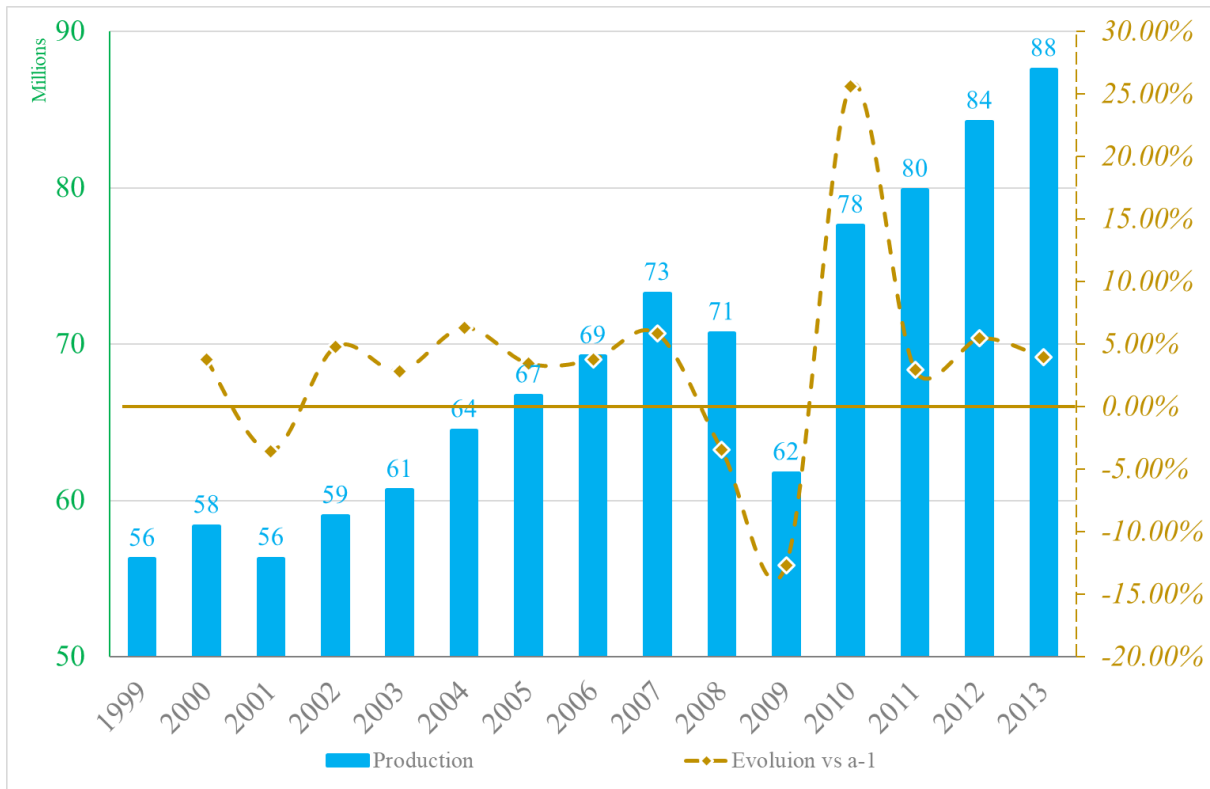
D'après J.-J. Rosé et A. Delanoë, 2010 – Source : Ebsco

Graphique n° 31 - Taux externalisation / Chiffres d'affaires Renault - 1952-2010



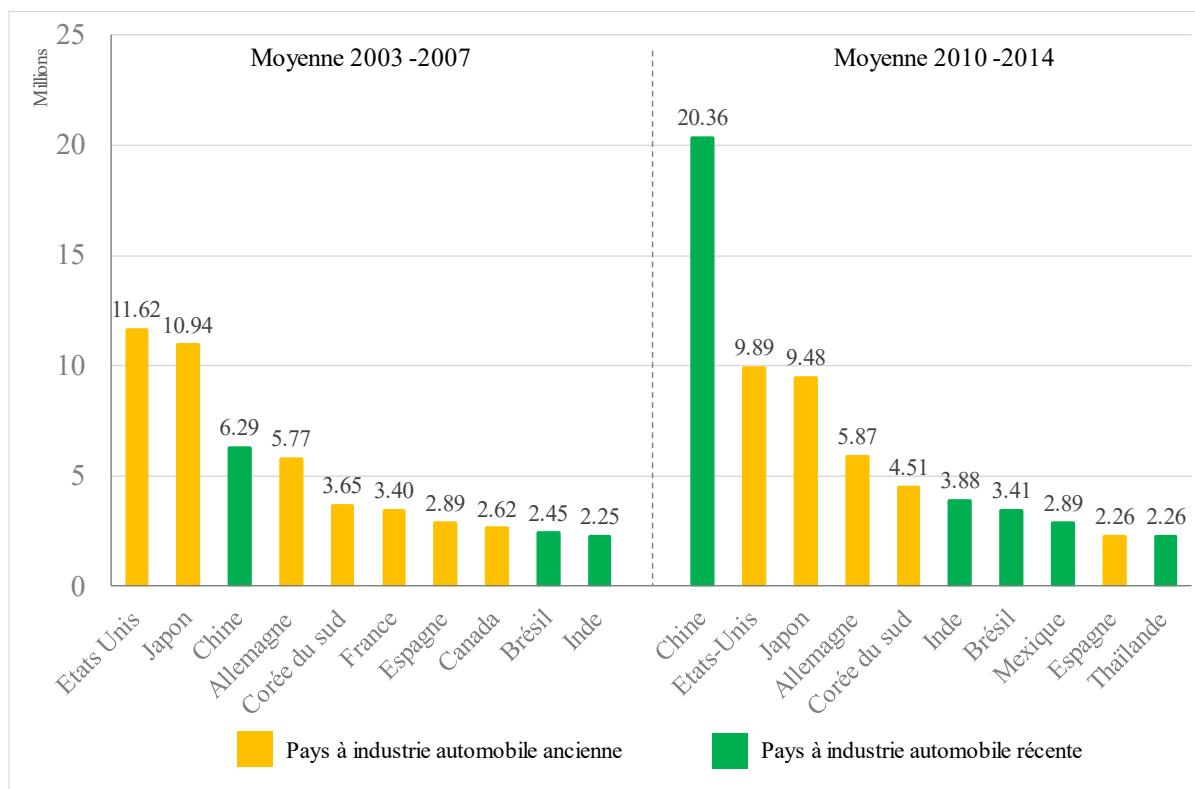
Sources : FREYSSENET Michel, freysenet.com

Graphique n° 32 - Effet de la crises des Subprimes sur la production automobile mondiale



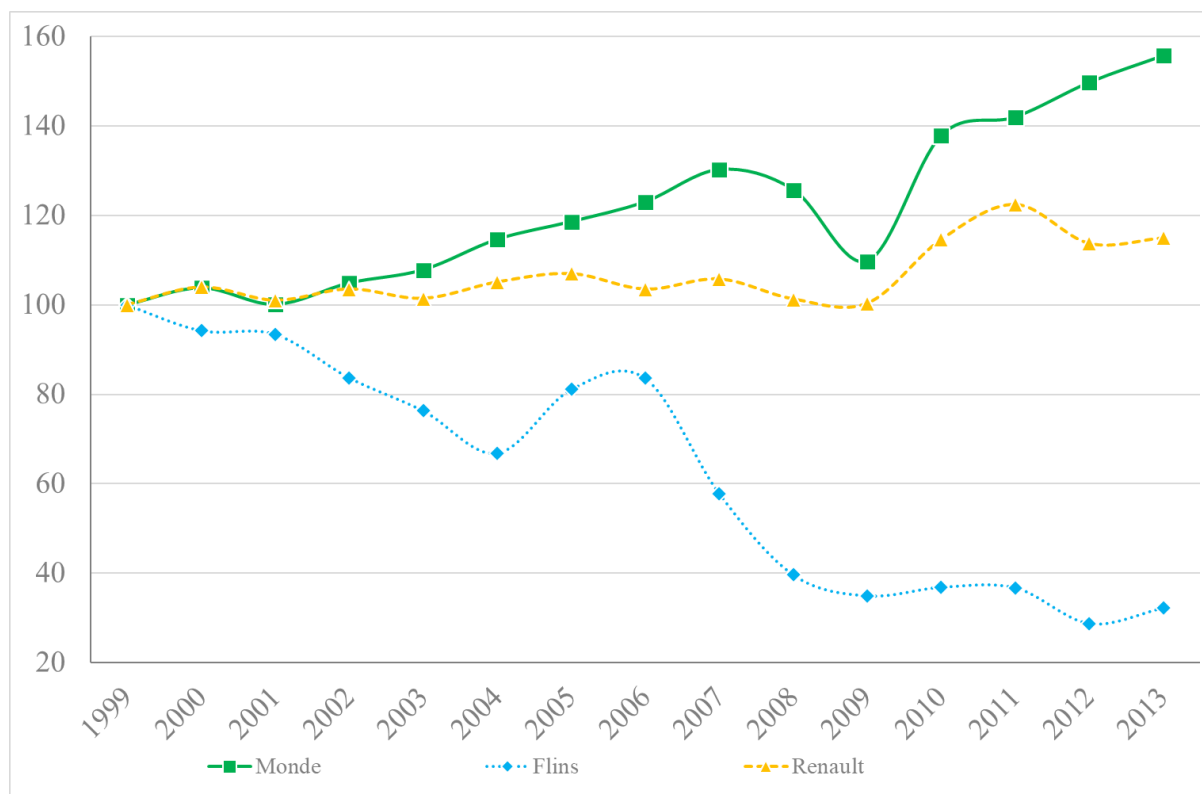
Source : International Organization of Motor Vehicle Manufacturers - OICA - <http://www.oica.net>

Graphique n° 33 - Top 10 des pays producteurs d'automobile avant et après la crise



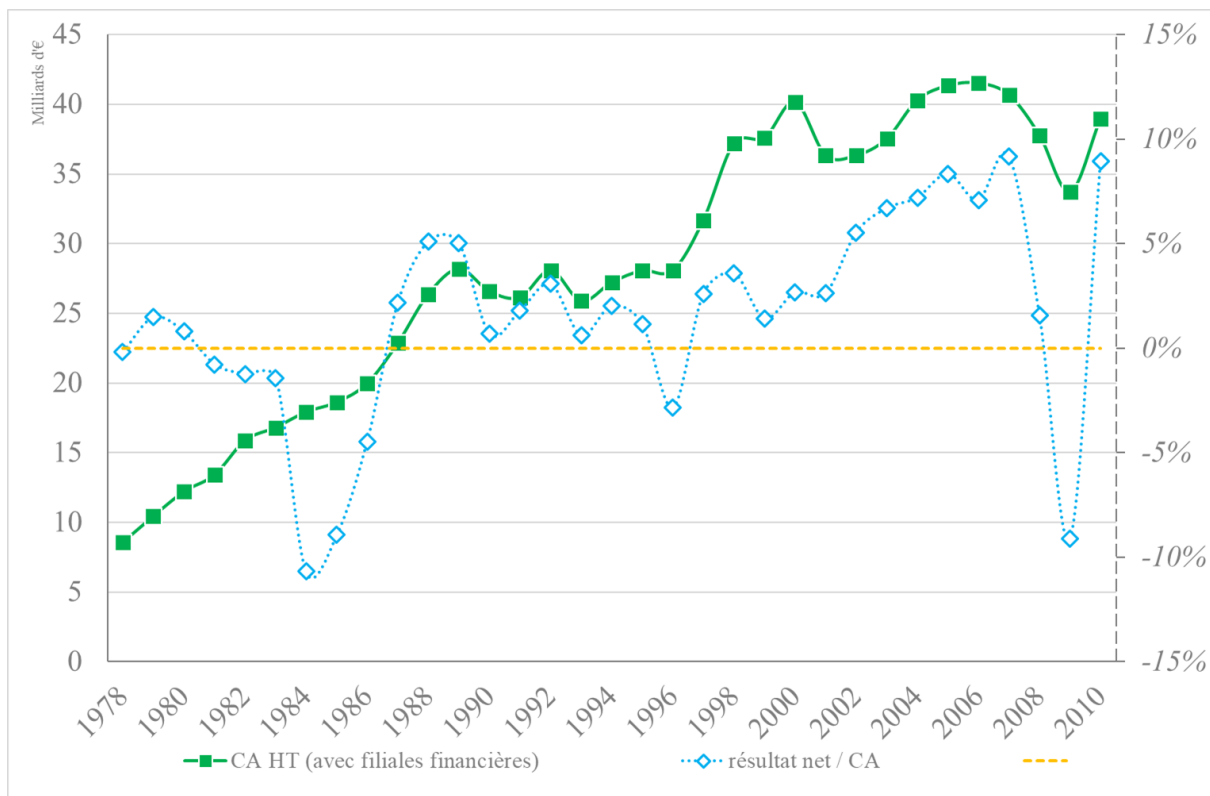
Source : International Organization of Motor Vehicle Manufacturers - OICA – <http://www.oica.net>

Graphique n° 34 - Evolution des productions monde toute marque, Renault et Flins (base 100 en 1999) - 1999-2013



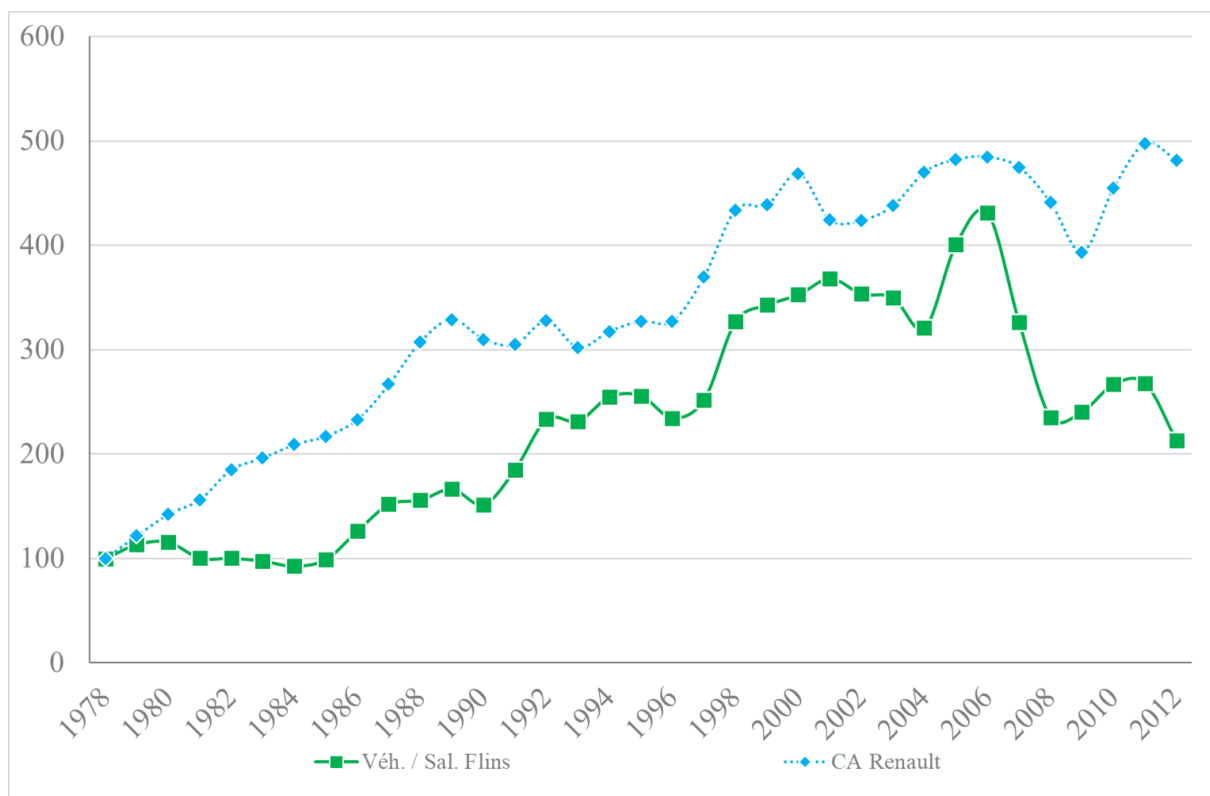
Source :Renault - International Organization of Motor Vehicle Manufacturers - OICA – <http://www.oica.net>

Graphique n° 35 - Résultats financiers du Groupe Renault – 1978-2010



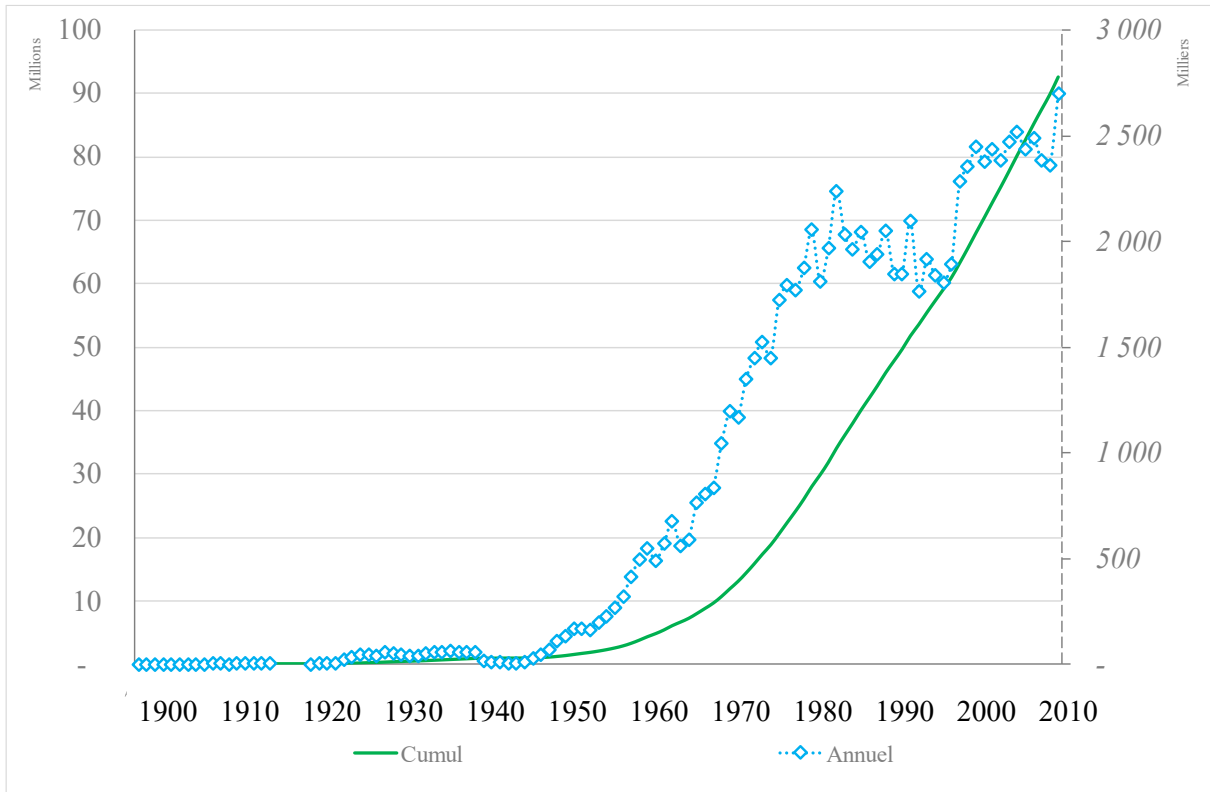
Source : Renault – Rapport financier

Graphique n° 36 - Comparaison entre le nombre de véhicules produits par salariés à Flins par an et le Chiffre d'Affaires du Groupe Renault (base 100 en 1978)



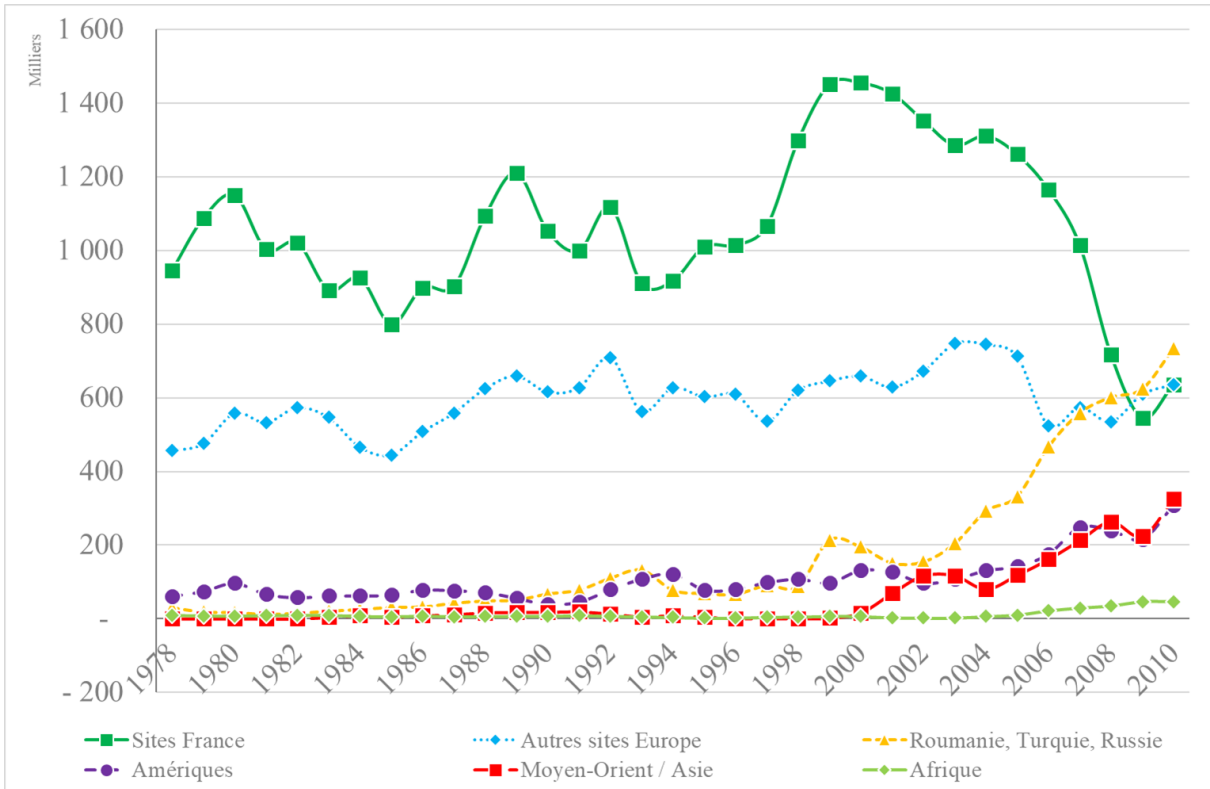
Source : Renault – Rapports Financiers – Bilans sociaux usine de Flins

Graphique n° 37 - Volume des productions annuelles et cumulées Renault -1898-2010



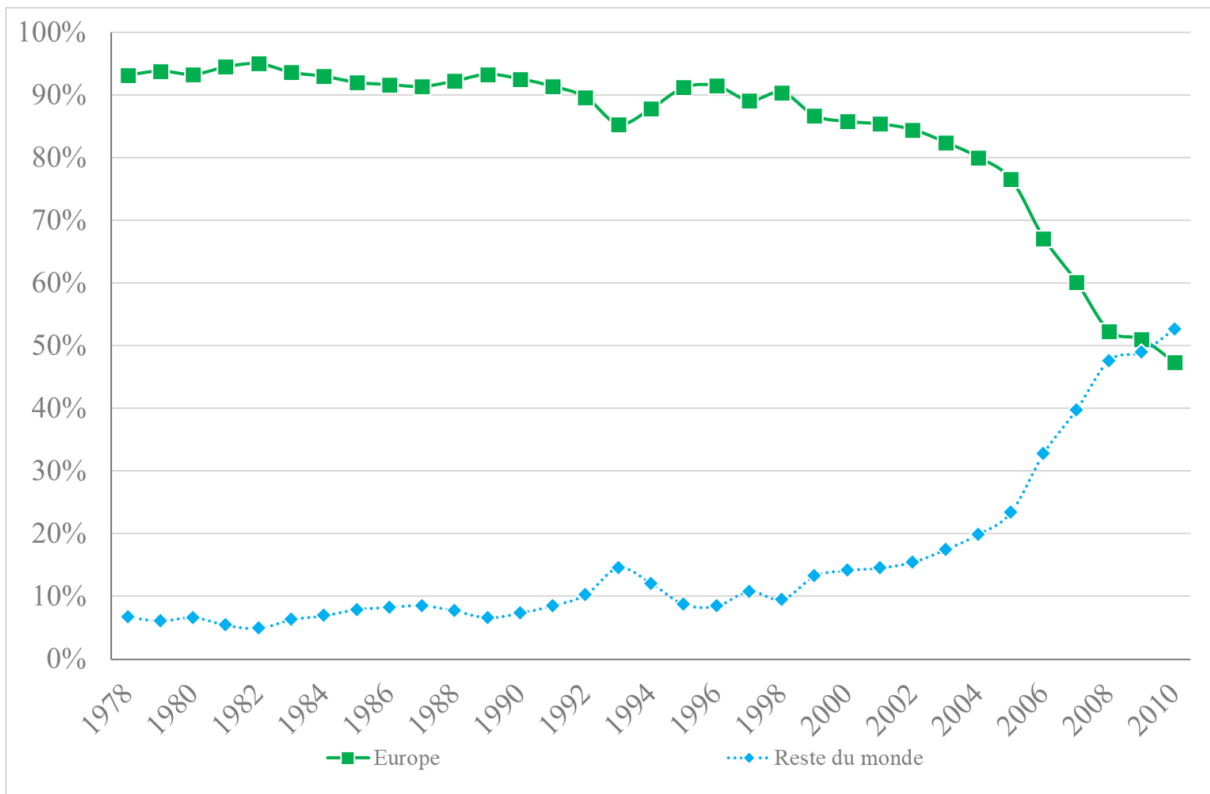
Source : LOUBET JEAN-LOUIS, Carnet de Route

Graphique n° 38 - Volume de production annuelle du Groupe Renault par zone géographique



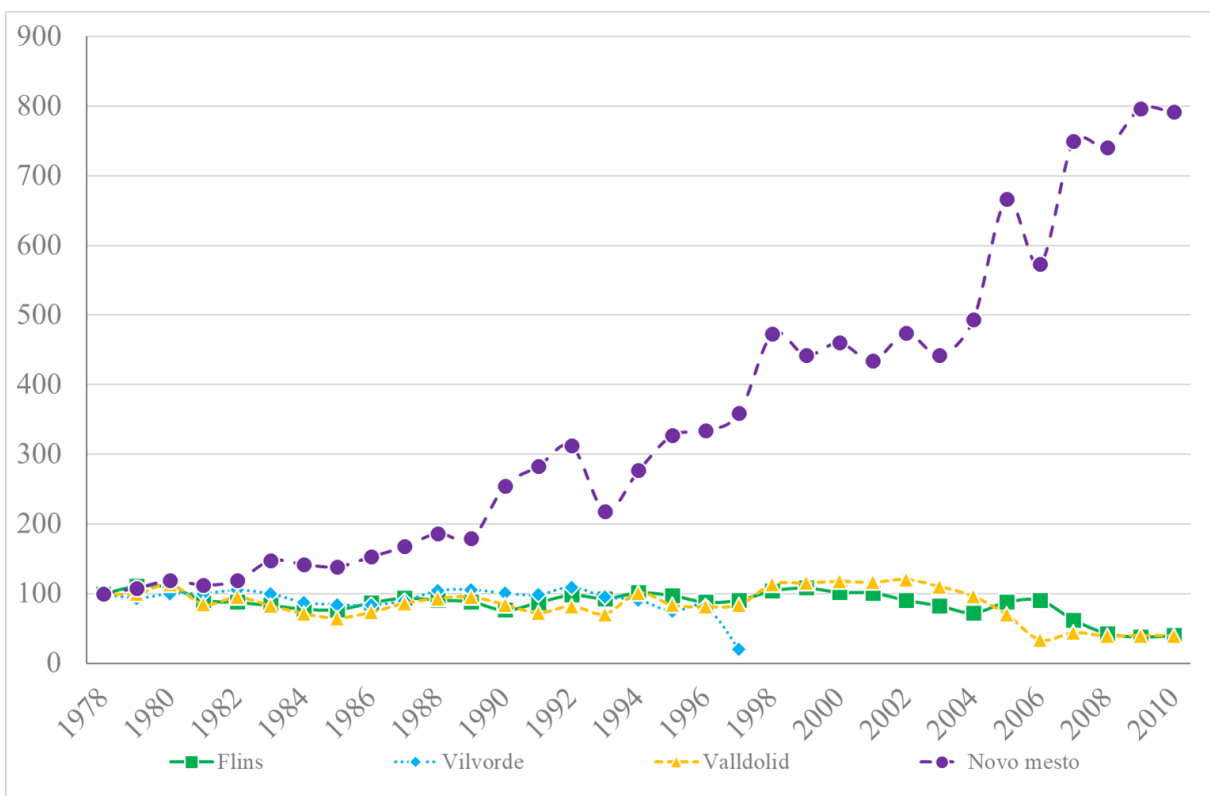
Source : FREYSSINET MICHEL – freyssenet.com

Graphique n° 39 - Répartition de la part des productions en Europe de l'Ouest et dans le reste du monde



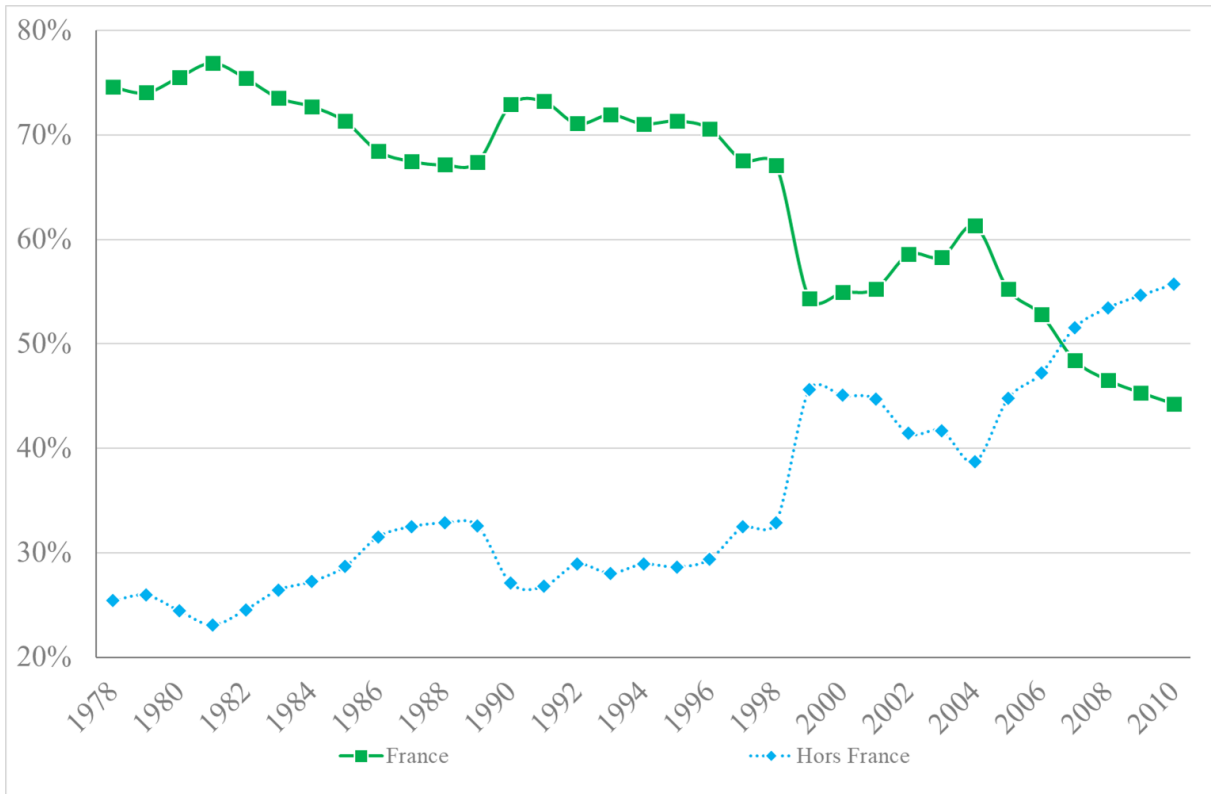
Source : FREYSSINET MICHEL – freyssenet.com

Graphique n° 40 - Evolution de la production des principaux sites de fabrication véhicules du Groupe Renault en Europe (base 100 en 1978) - 1978-2010



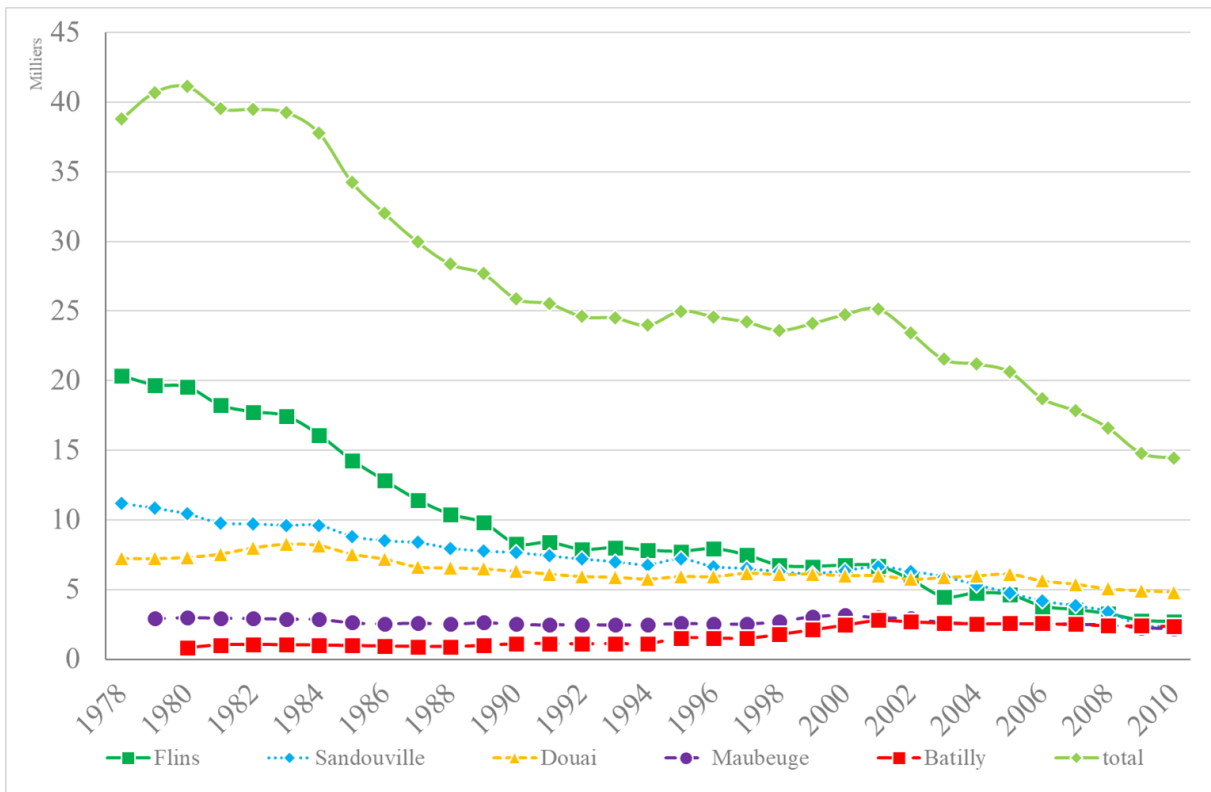
Source : FREYSSINET MICHEL – freyssenet.com

Graphique n° 41 - Part des effectifs en France et dans le reste du monde - 1978-2010



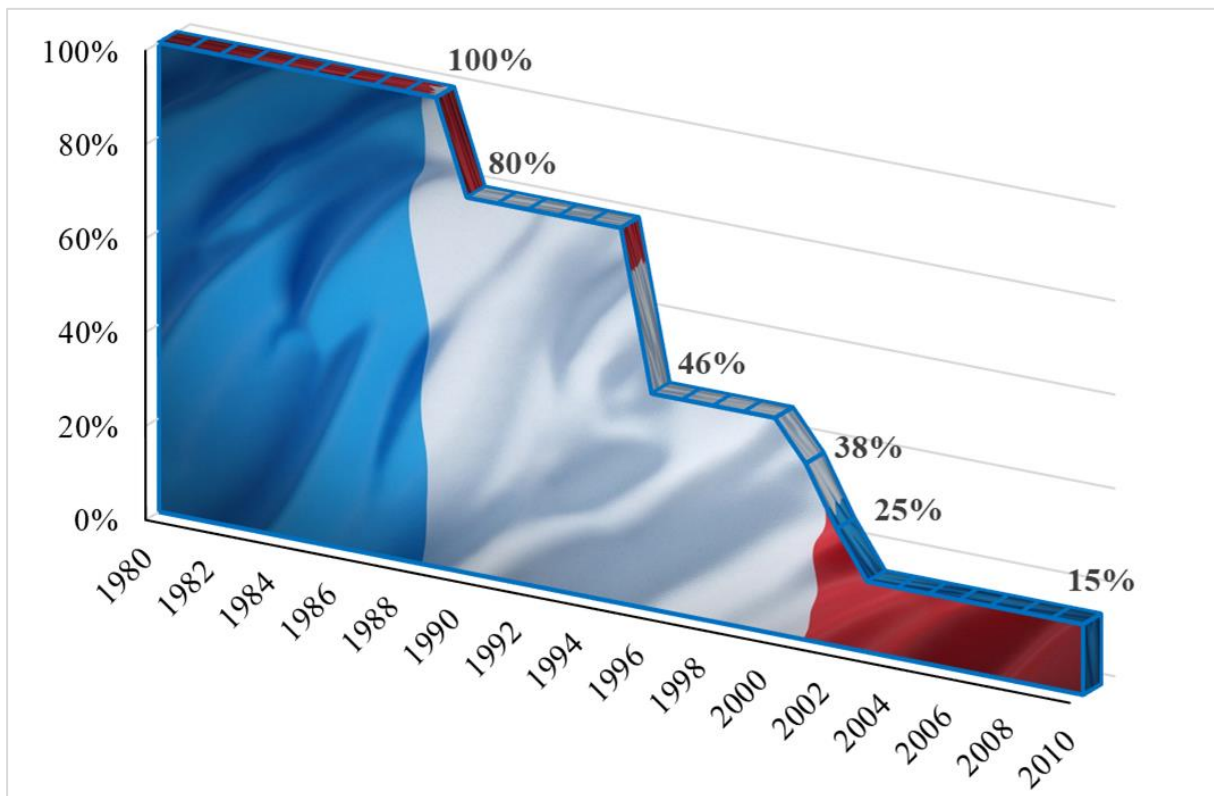
Sources : FREYSSENET Michel, freyssenet.com

Graphique n° 42 - Effectifs des sites de fabrications véhicules majeurs de Renault en France - 1978-2010



Source : Renault

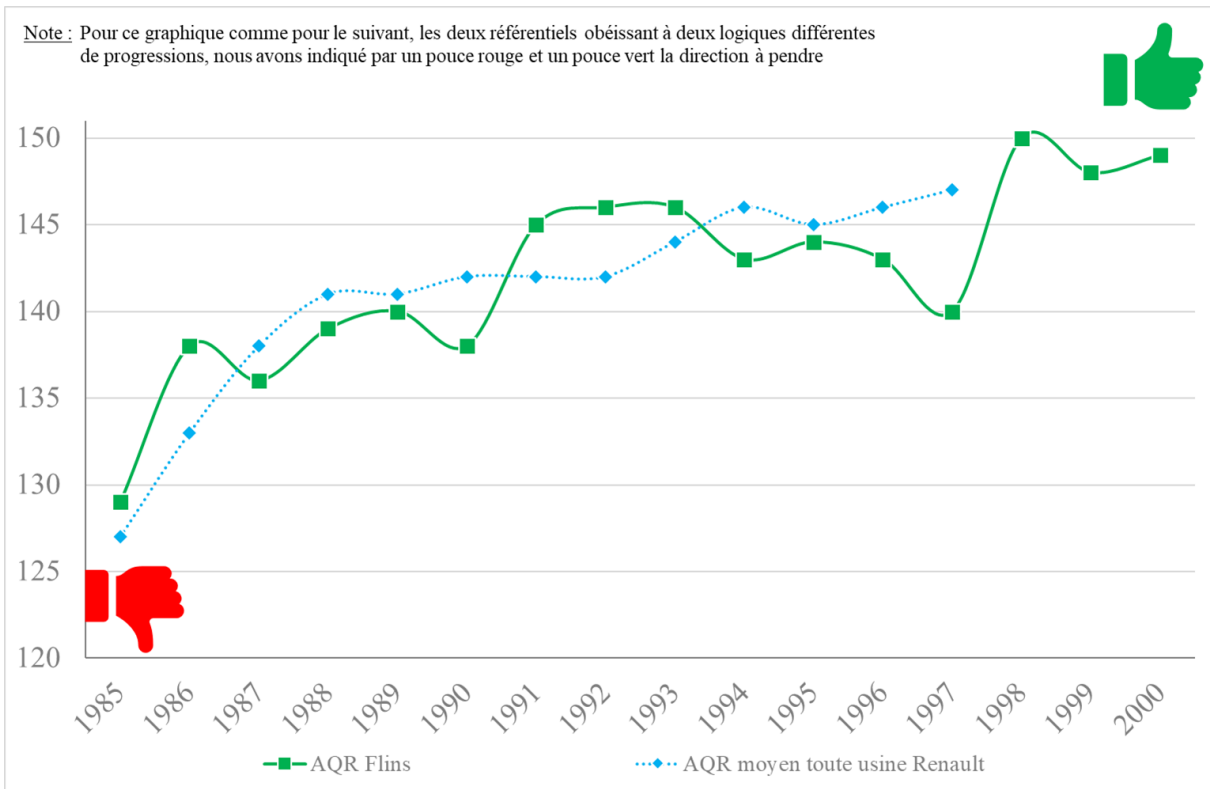
Graphique n° 43 - Part de l'Etat français au capital de Renault – 1980-2010



Source : Renault – Service relation avec les actionnaires

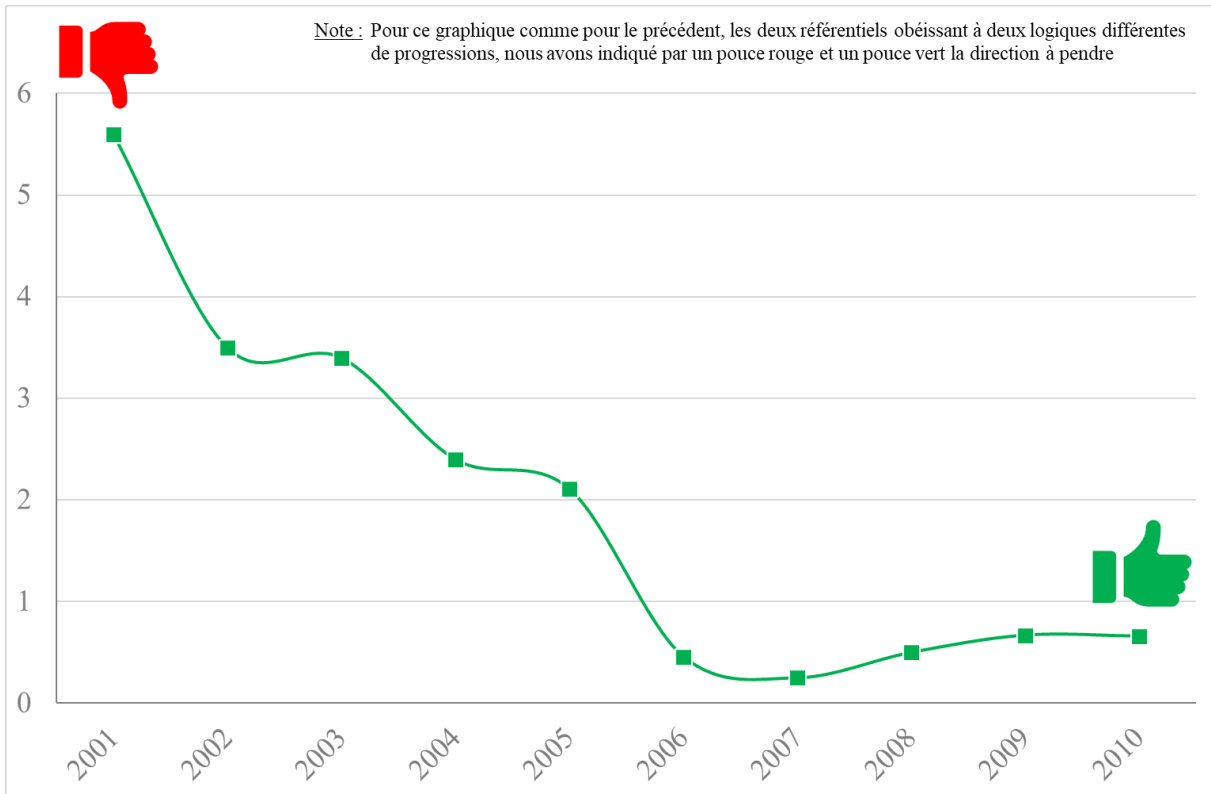
Graphique n° 44 - Résultats AQR (Action Qualité Renault) Flins vs moyenne toute usine Groupe – 1985-2000

Note : Pour ce graphique comme pour le suivant, les deux référentiels obéissant à deux logiques différentes de progressions, nous avons indiqué par un pouce rouge et un pouce vert la direction à pendre



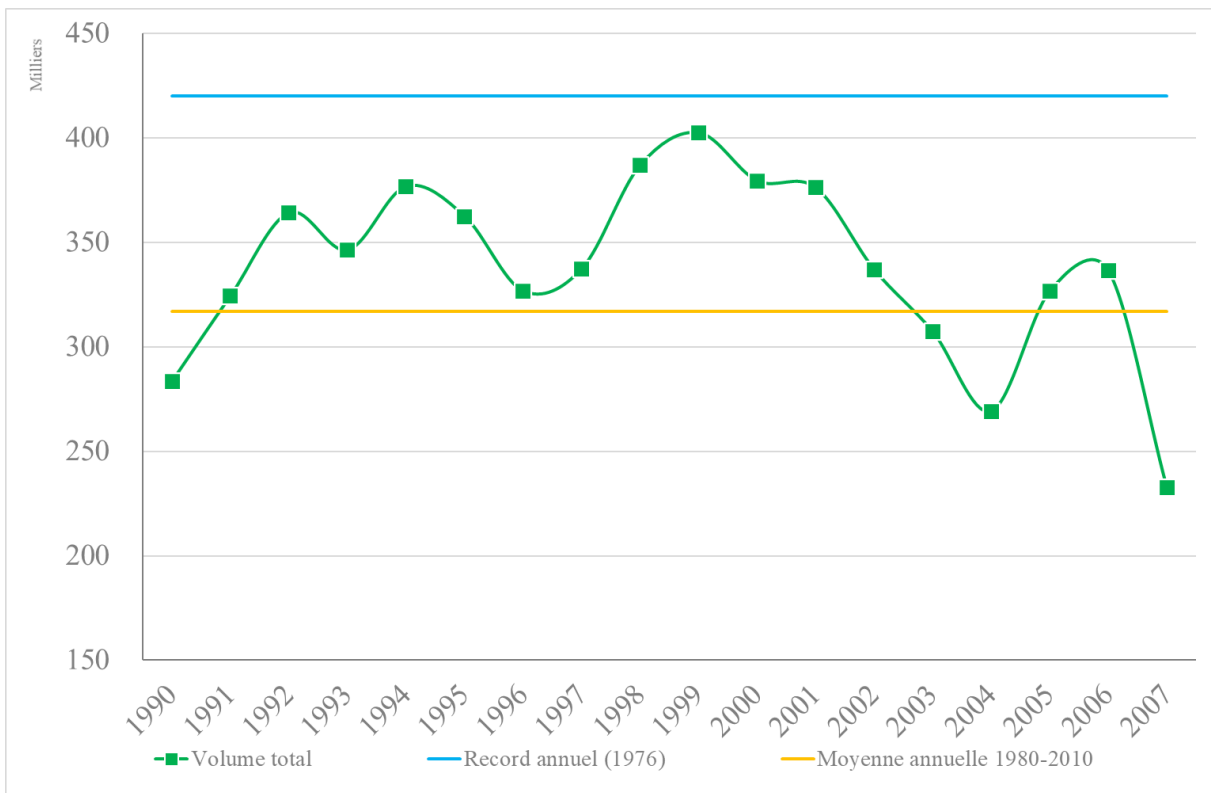
Source : Média – Communication usine de Flins

Graphique n° 45 - Résultats AVES (Alliance Véhicule Evaluation System) Flins – 1985



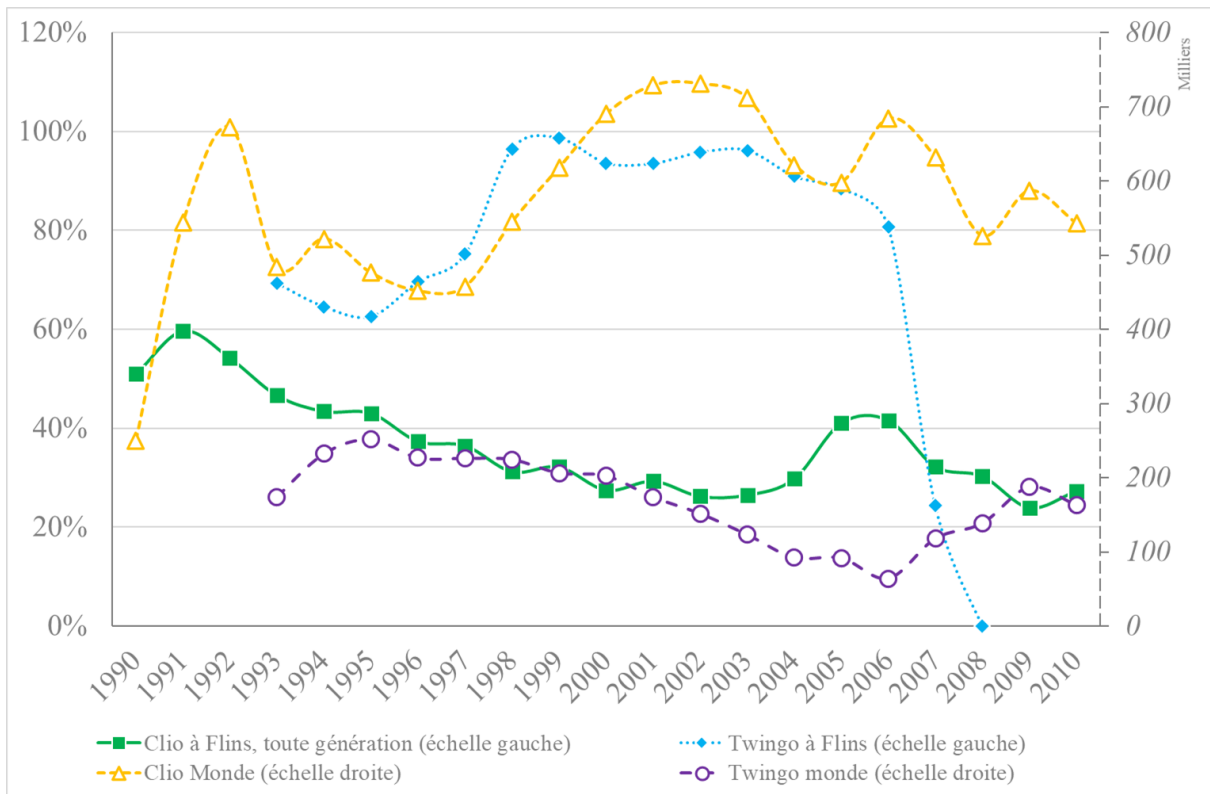
Sources : Flins Hbedo – Communication usine de Flins

Graphique n° 46 - Production annuelle vs record de production de 1976 et moyenne annuelle de 1980 à 2010 - 1990-2007



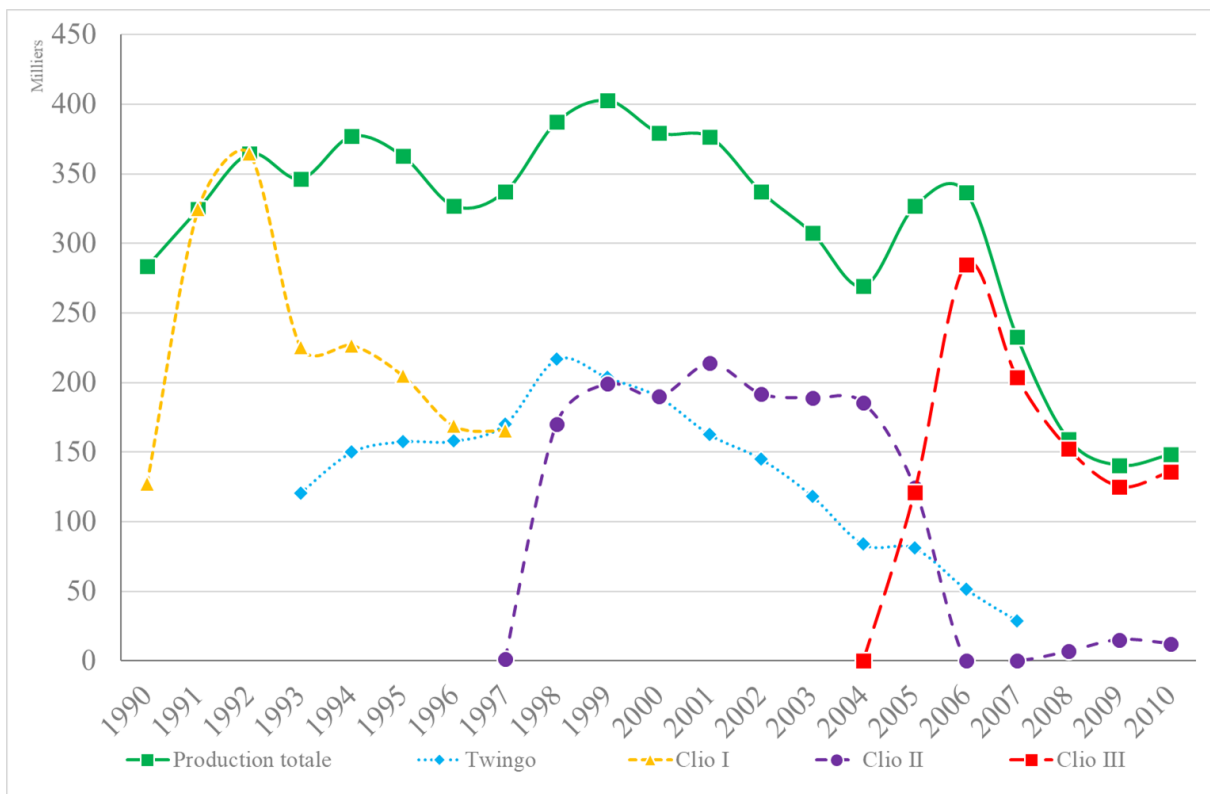
Source : Département Logistique Industrielle – Usine de Flins

Graphique n° 47 - Pourcentage de Twingo et de Clio fabriquées à Flins vs volumes tous sites Twingo et Clio -1990-2010



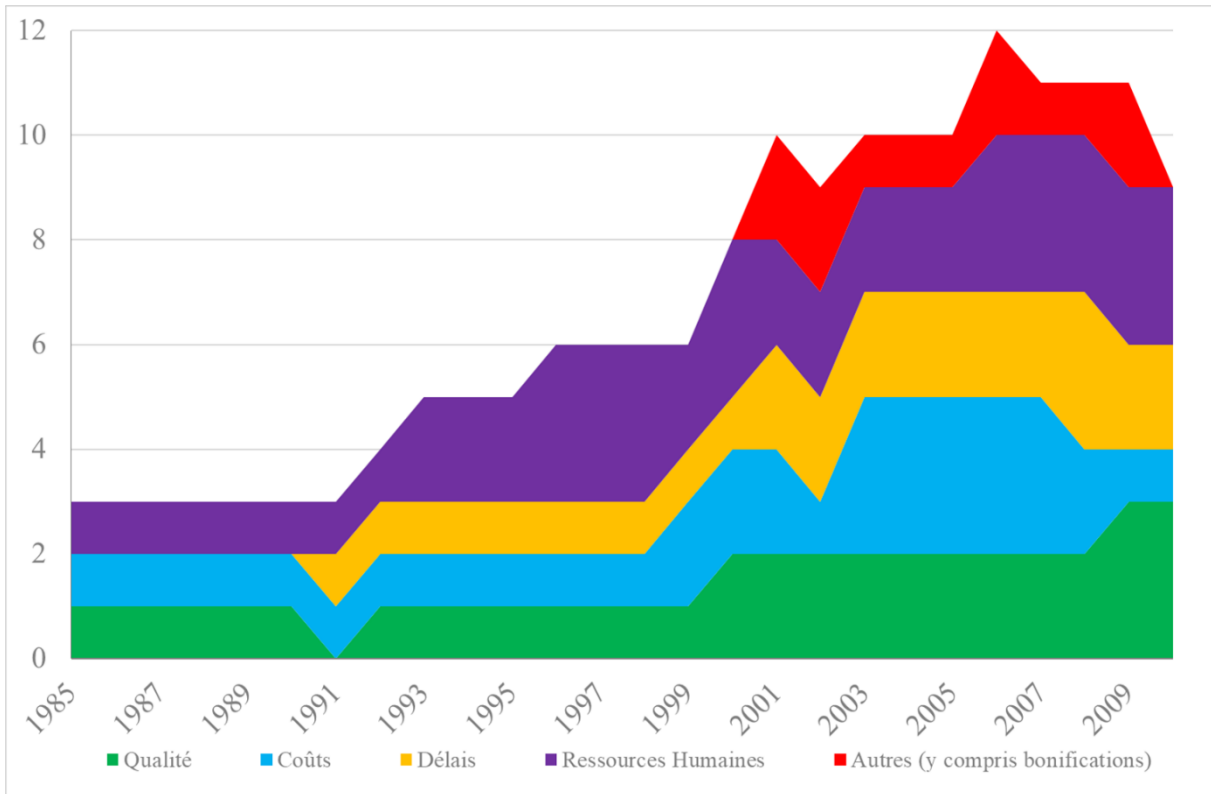
Source : FREYSSENET Michel – freyssenet.com - Département logistique – Usine de Flins

Graphique n° 48 - Volumes de Twingo, Clio I, II et III et totale des productions - 1990-2010



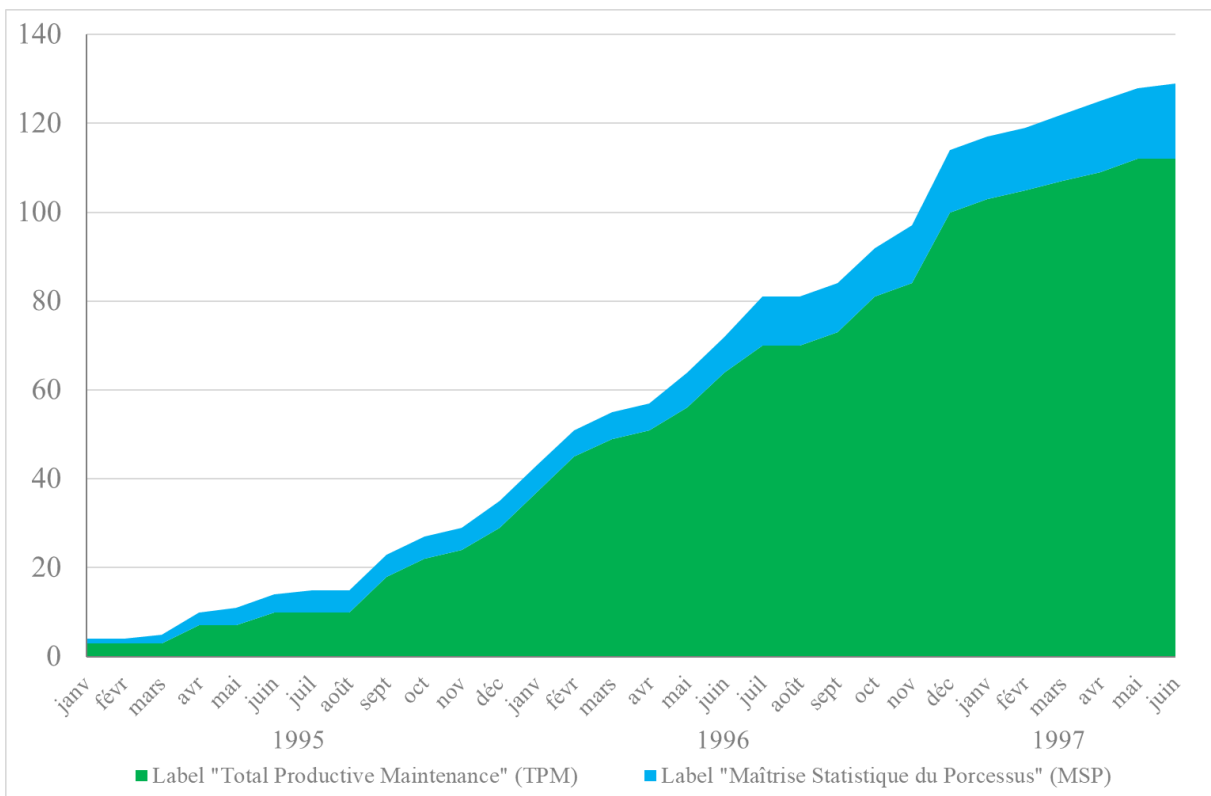
Source : Département logistique – Usine de Flins

Graphique n° 49 - Nombre et nature des indicateurs majeurs entrant dans la prime Flins + - 1985-2010



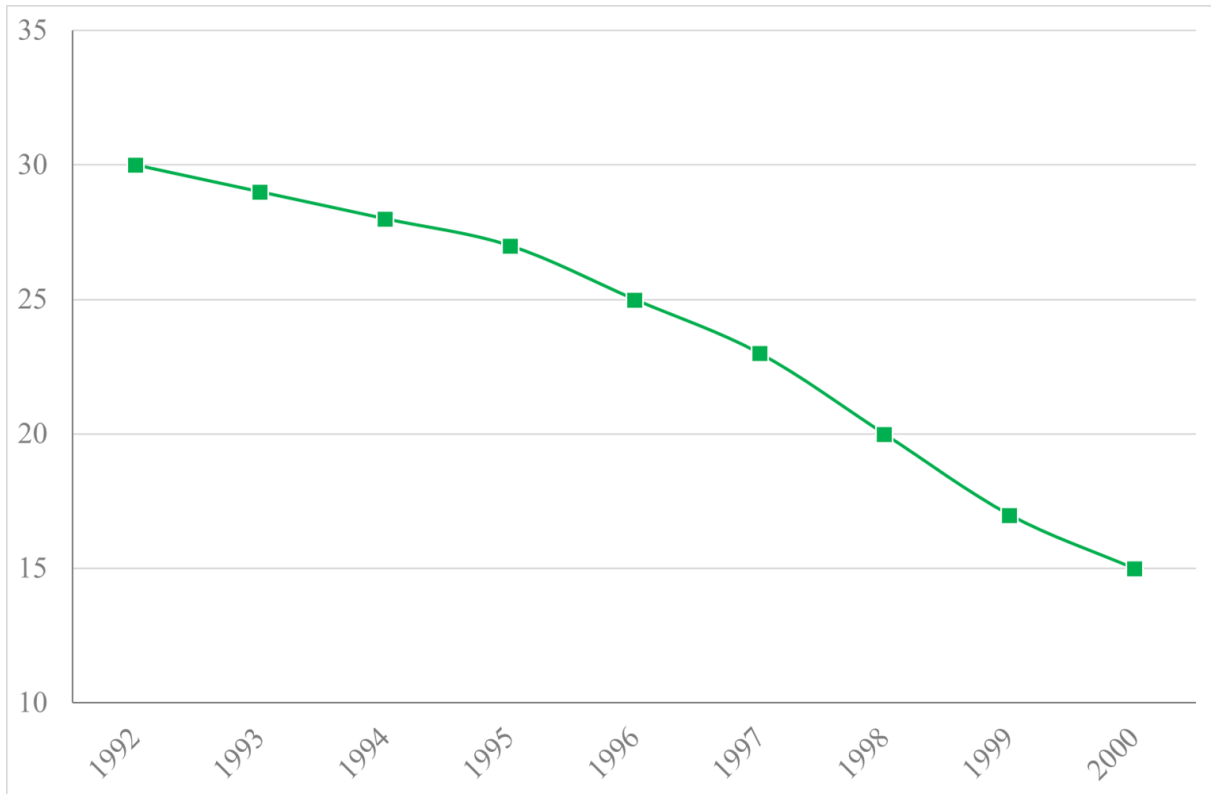
Sources : Médias

Graphique n° 50 - Labellisations TPM et MSP de l'usine de Flins – 1995-1997



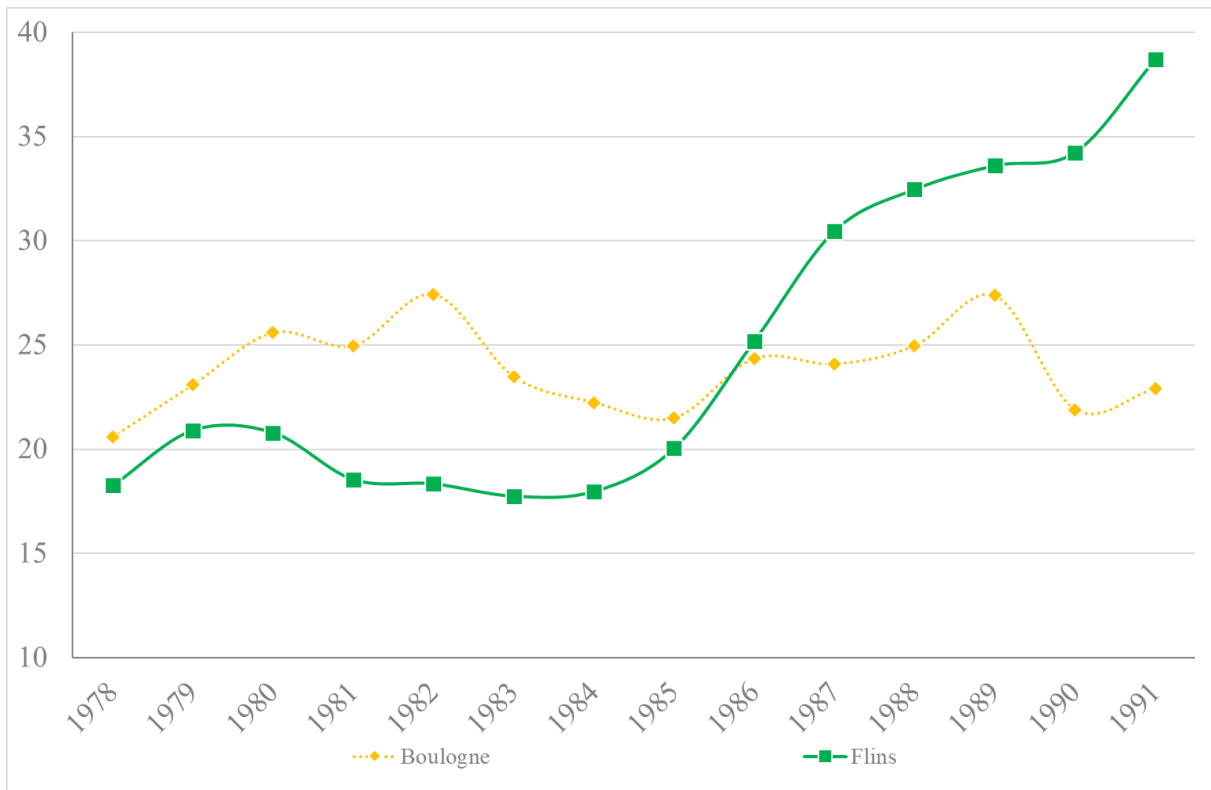
source – Média – Communication usine de Flins

Graphique n° 51 - Trajectoire IMVP 15 heures Groupe Renault - 1992-2000



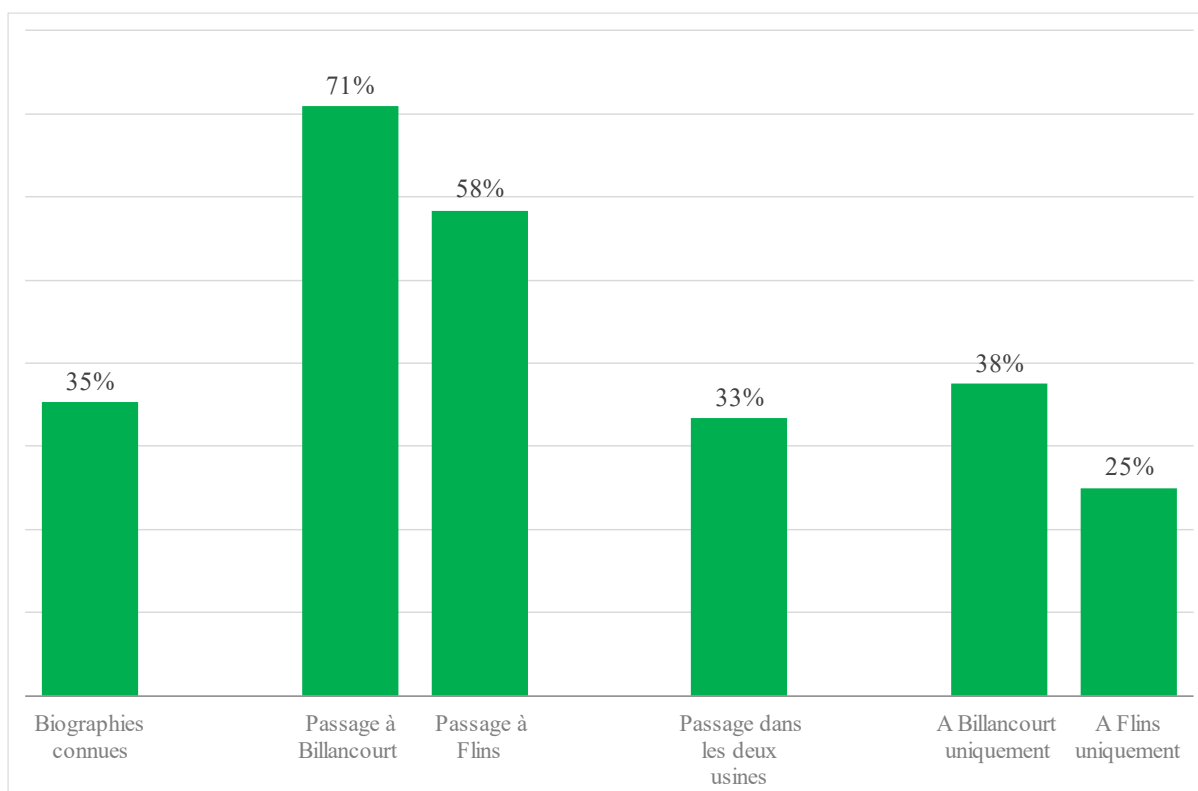
Sources : Renault Histoire

Graphique n° 52 - Comparatif du ratio véhicules par employés entre les usines de Boulogne-Billancourt et Flins



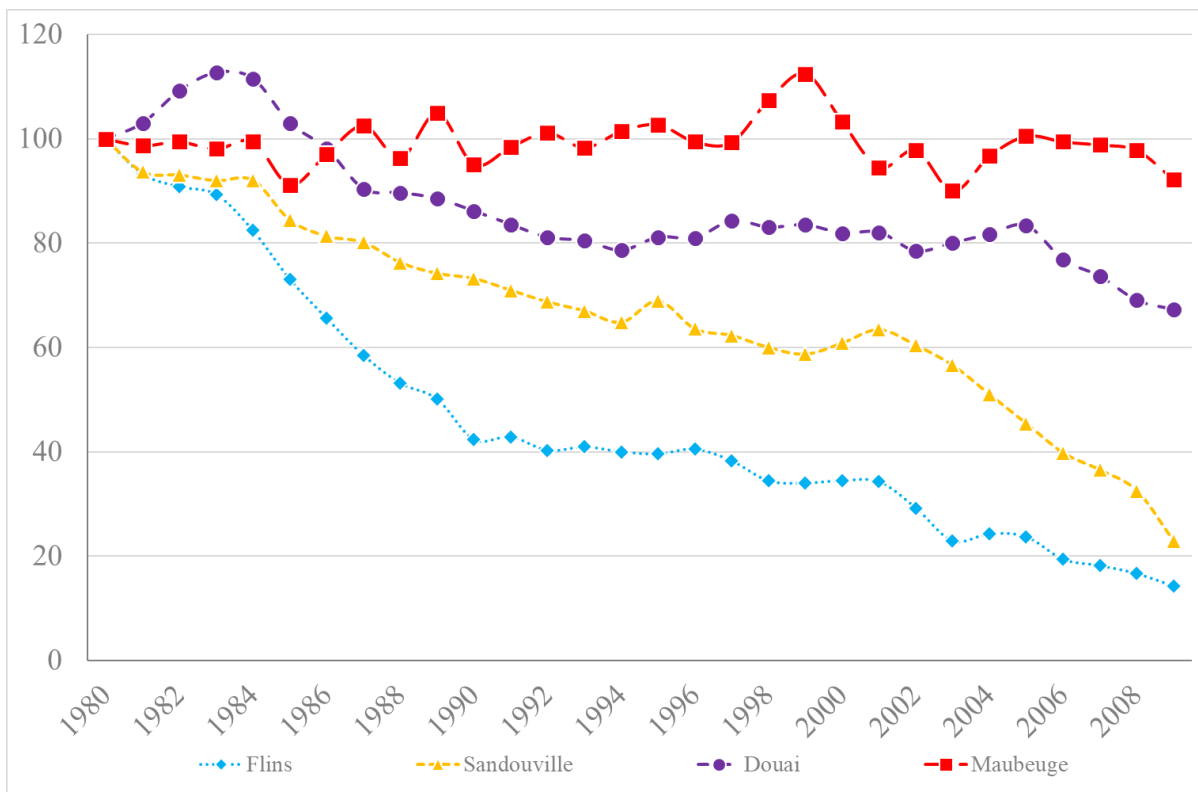
Sources : Rapports annuels Régie Nationale des Usines Renault

Graphique n° 53- Passage par Billancourt et/ou Flins avant une nomination comme directeur d'une usine en (Sandouville, Douai, Maubeuge, Batilly, Cléon) France (1952 à nos jours)



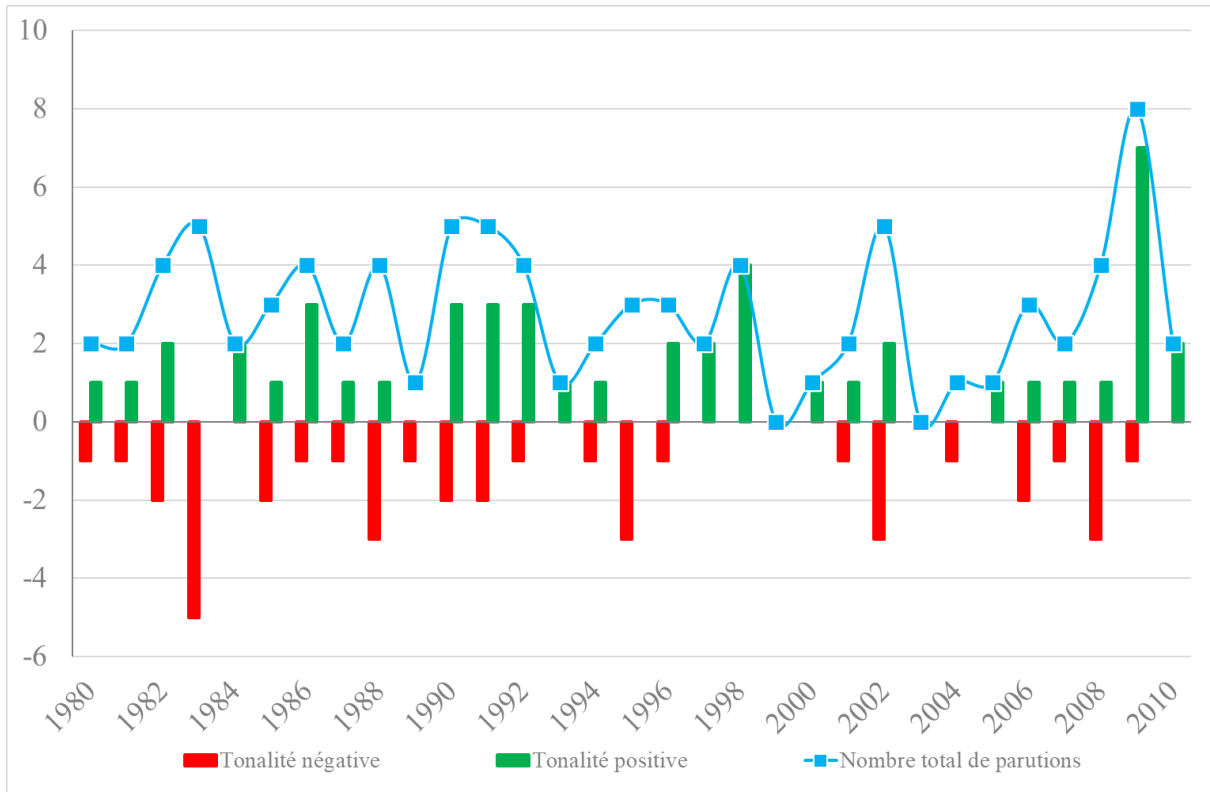
Sources : Renault Histoire – Notices bibliographiques (6 volumes)

Graphique n° 54 - Evolution des effectifs des sites de production véhicule français (base 100 1980)



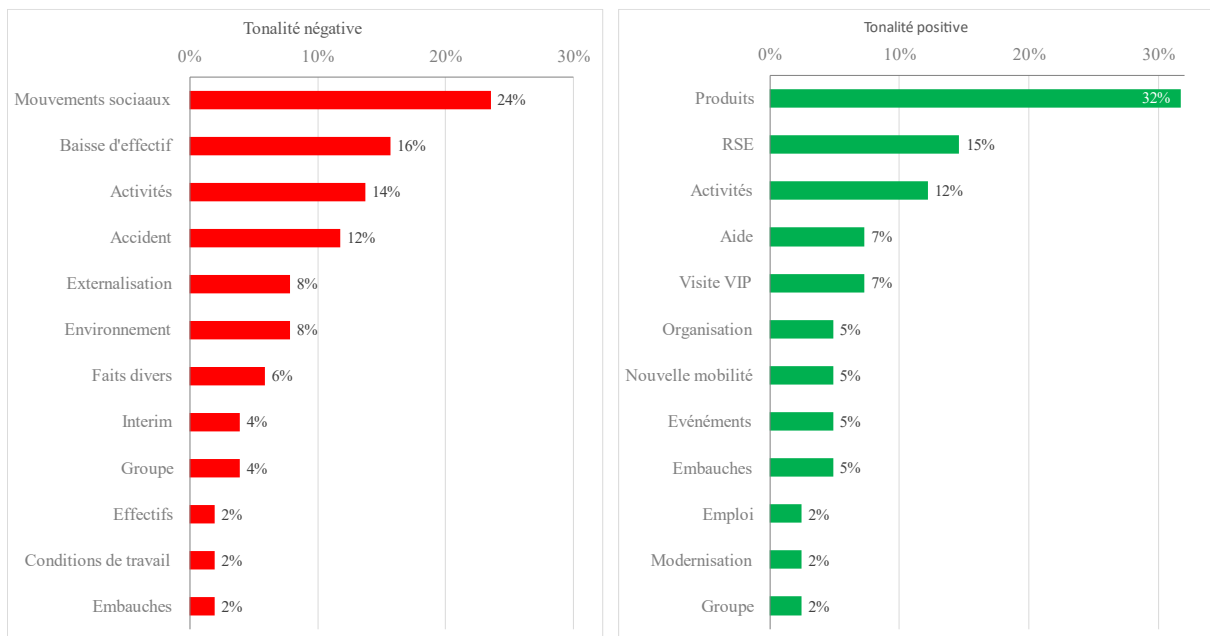
Source : Renault

Graphique n° 55 - Volume d'articles relatifs à l'usine de Flins en Une du Courrier de Mantes de Mantes



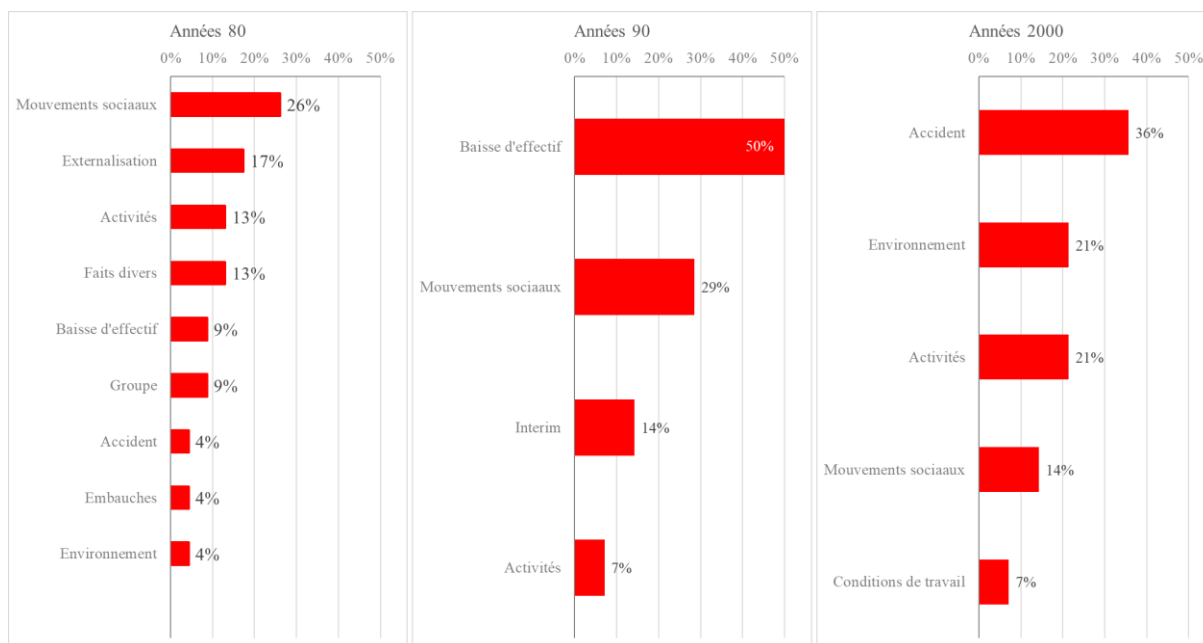
Sources : Le Courrier de Mantes de Mantes, Archives Départementales des Yvelines, PER 2000/47 à PER 2000/102

Graphique n° 56 - Répétition par grandes thématiques - Tonalités négatives ou positives (1980-2010)



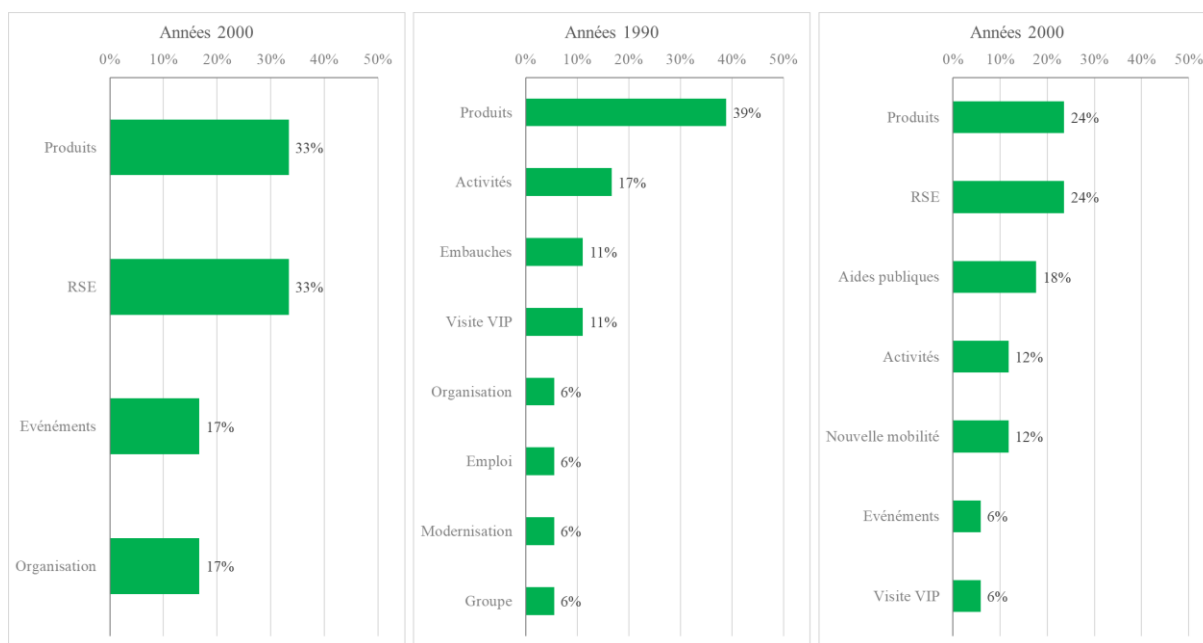
Sources : Le Courrier de Mantes de Mantes, Archives Départementales des Yvelines, PER 2000/47 à PER 2000/102

Graphique n° 57 - Evolution des thématiques par décennie - Tonalité négative



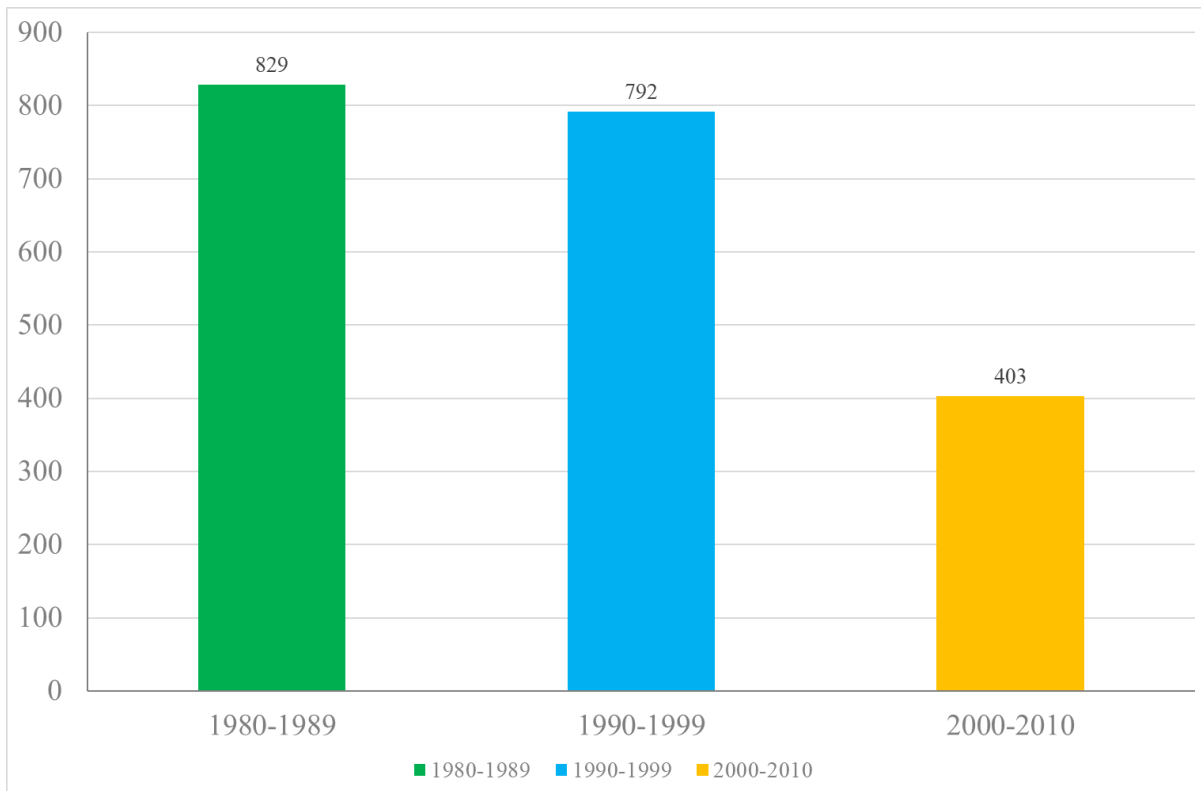
Sources : Le Courrier de Mantes de Mantes, Archives Départementales des Yvelines, PER 2000/47 à PER 2000/102

Graphique n° 58 - Evolution des thématiques par décennie - Tonalité positive



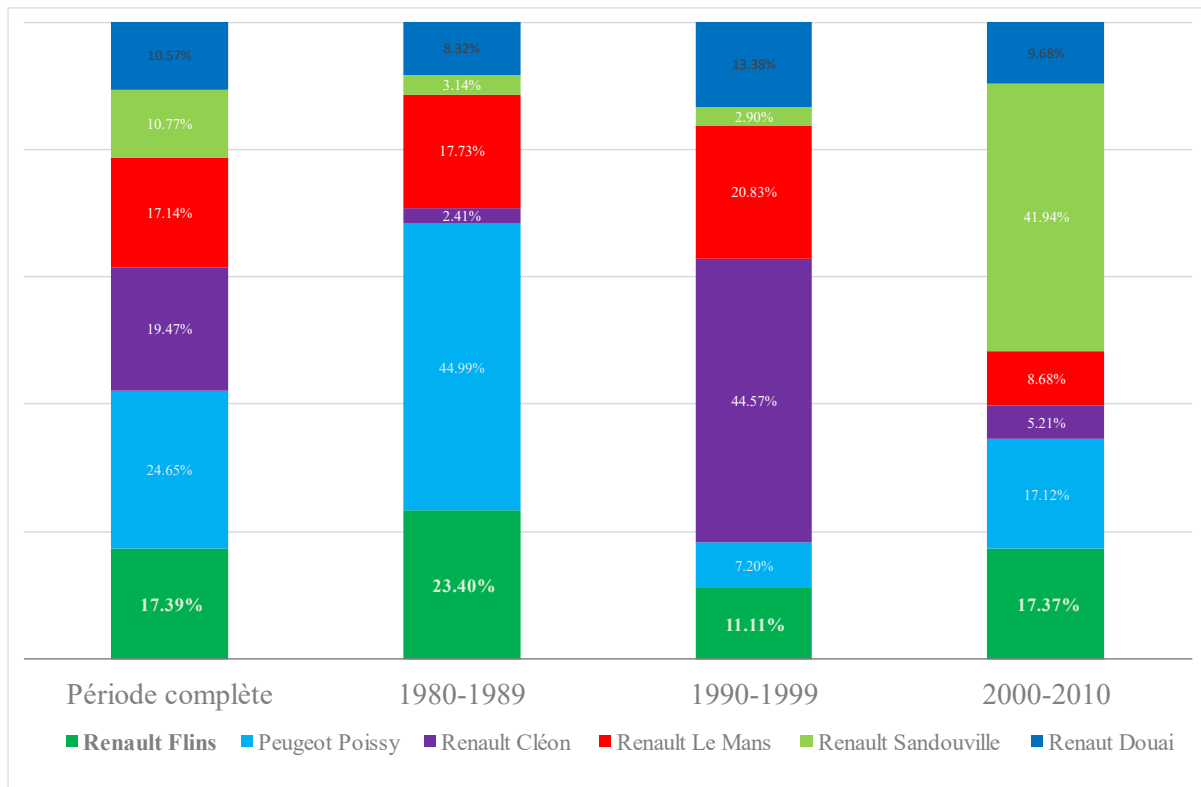
Sources : Le Courrier de Mantes de Mantes, Archives Départementales des Yvelines, PER 2000/47 à PER 2000/102

Graphique n° 59 - Occurrences des principales usines sur les chaînes de télévision nationales (1980-2010)



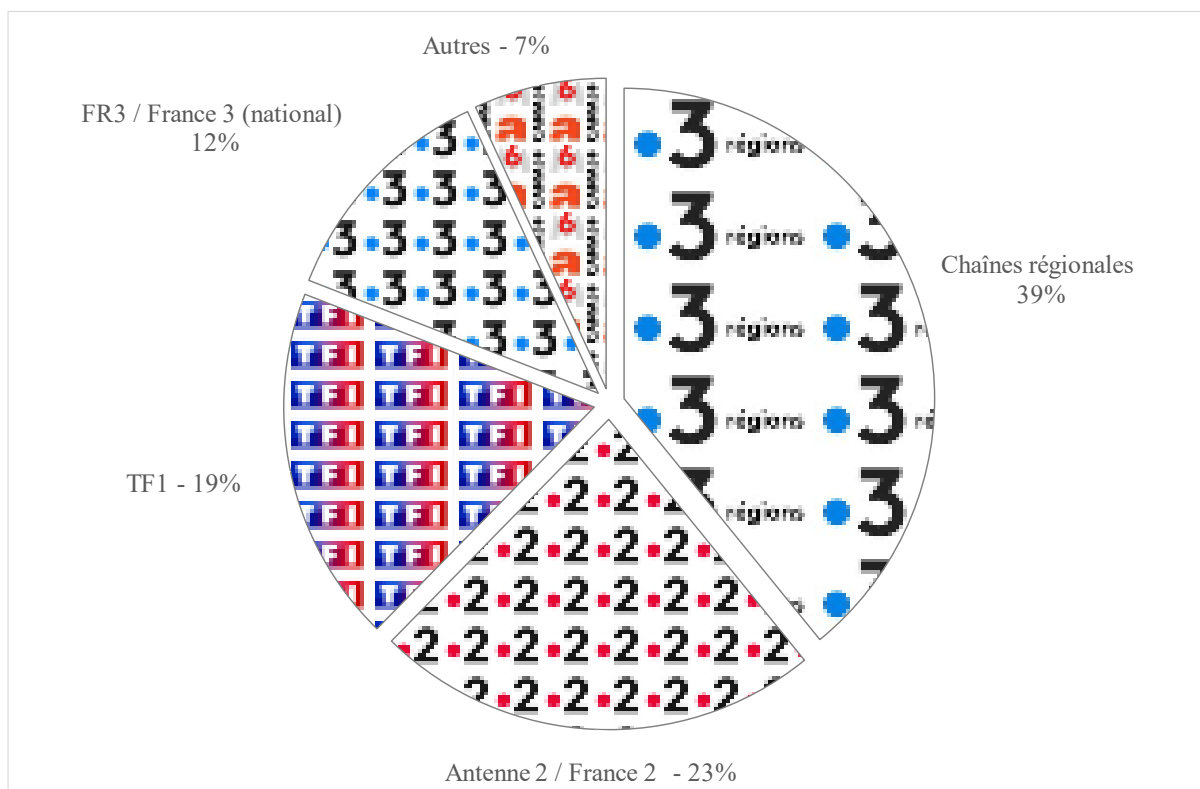
Sources : Institut Nationale de l'Audiovisuel – ina.fr

Graphique n° 60 - Audience télévisée des principales usines automobiles françaises par décennies (1980-2010)



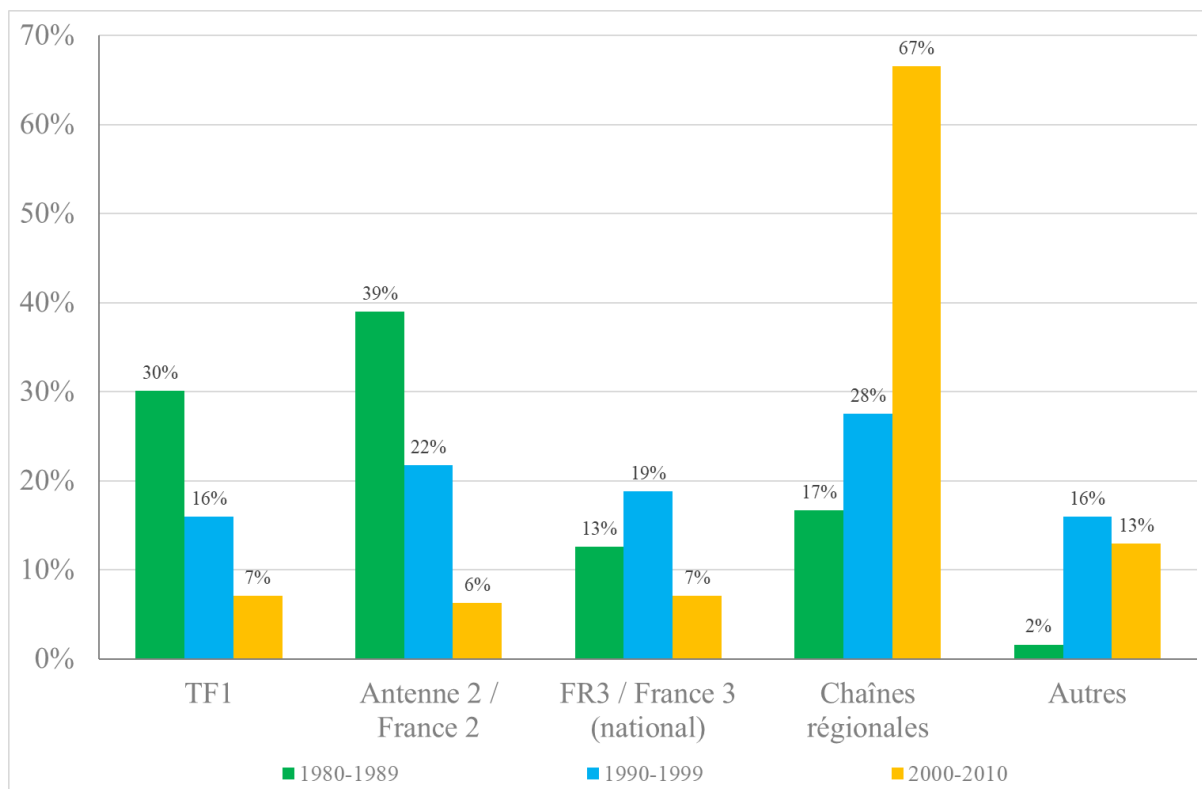
Sources : Institut National de l'Audiovisuel – ina.fr

Graphique n° 61 - Répartition des reportages sur Flins sur les principales chaînes française (1980-2010)



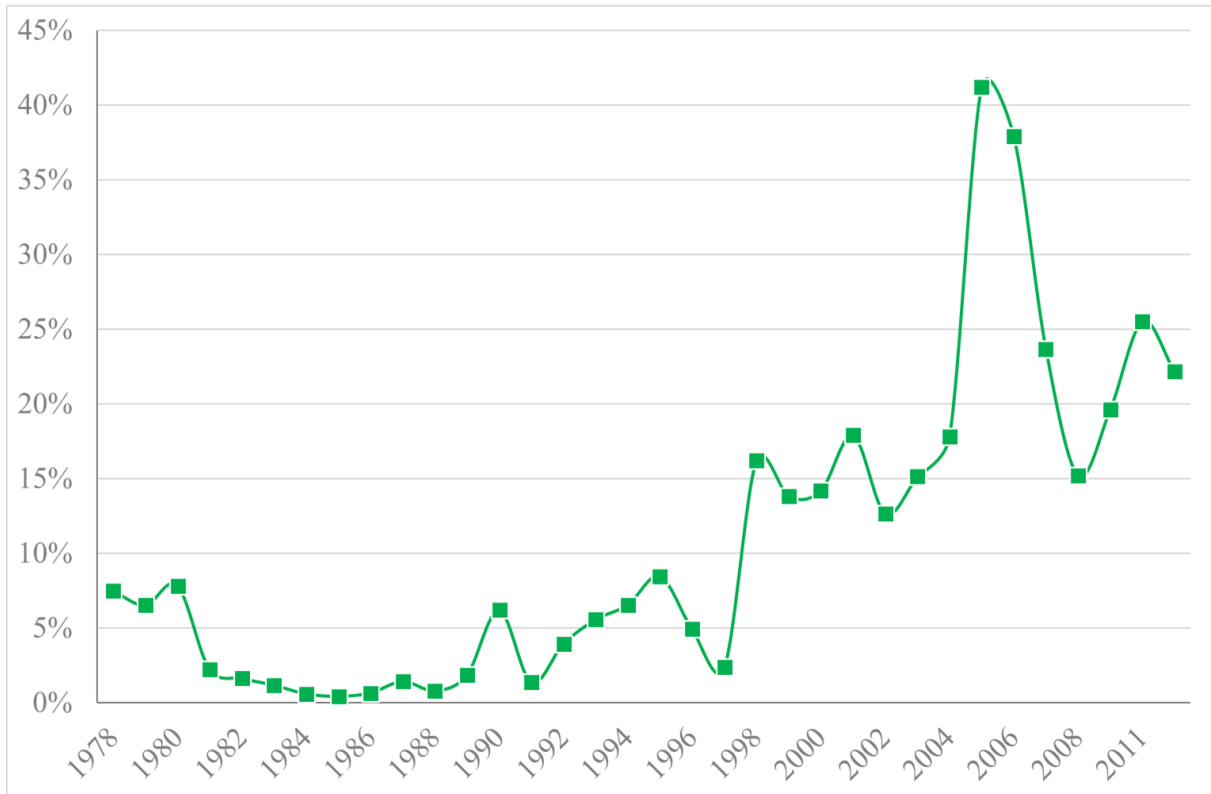
Sources : Institut Nationale de l'Audiovisuel – ina.fr

Graphique n° 62 - Evolution de la présence de l'usine sur les différentes chaînes par décennies (1980-2010)



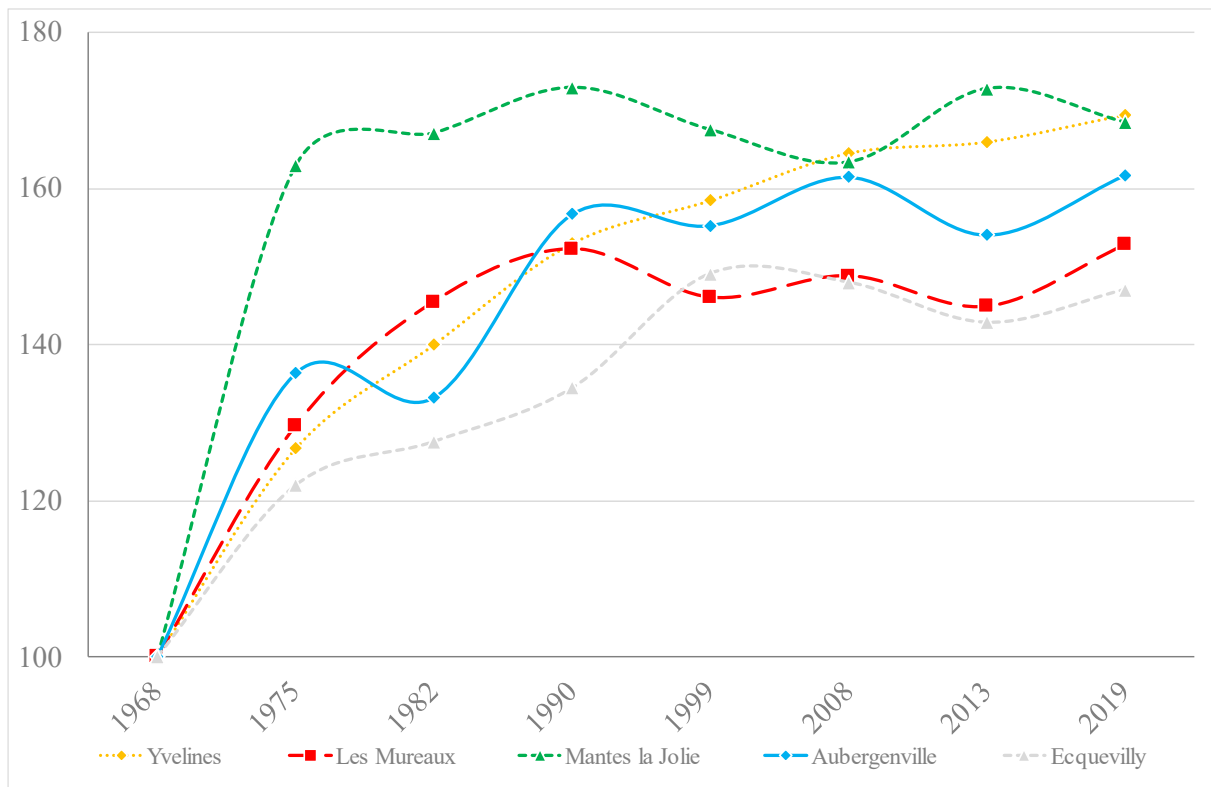
Sources : Institut Nationale de l'Audiovisuel – ina.fr

Graphique n° 63 - Ratio population intérimaire / populations Renault -1978-2012



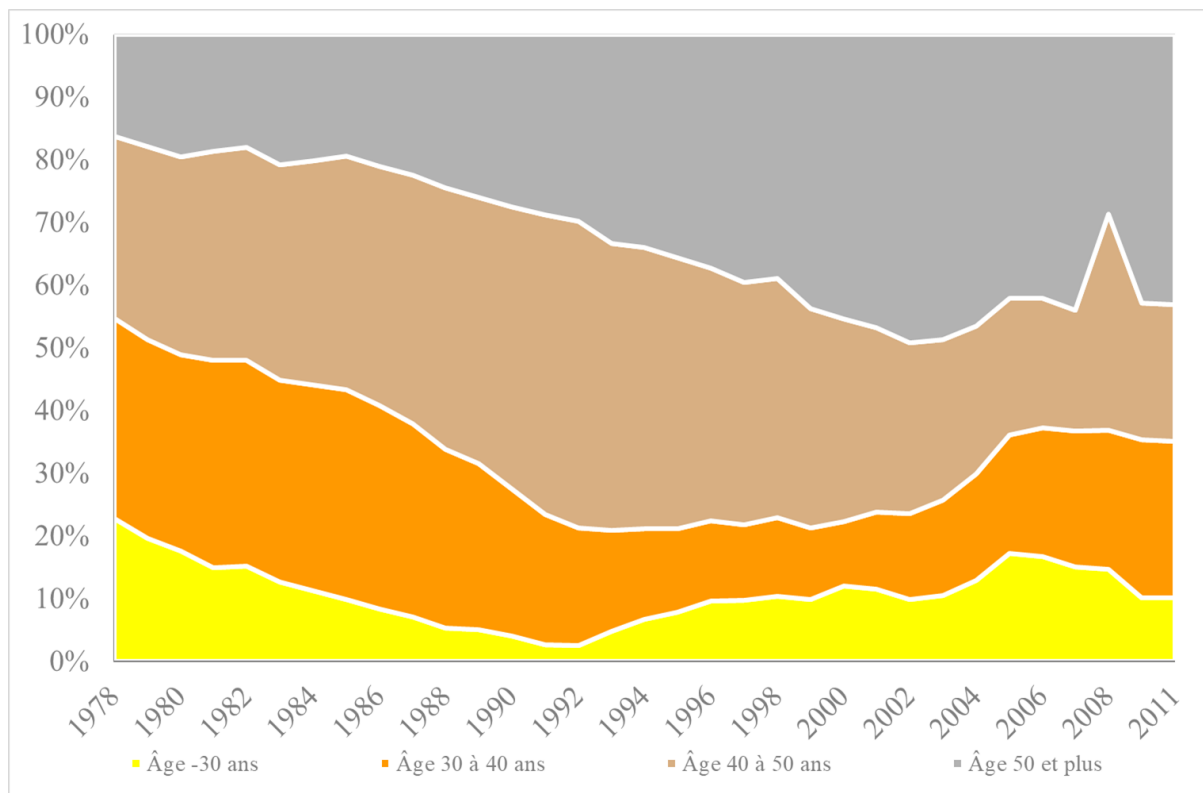
Source : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 64 – Evolution démographique sur le territoire de l'usine 1968-2019 (base 100 en 1968)



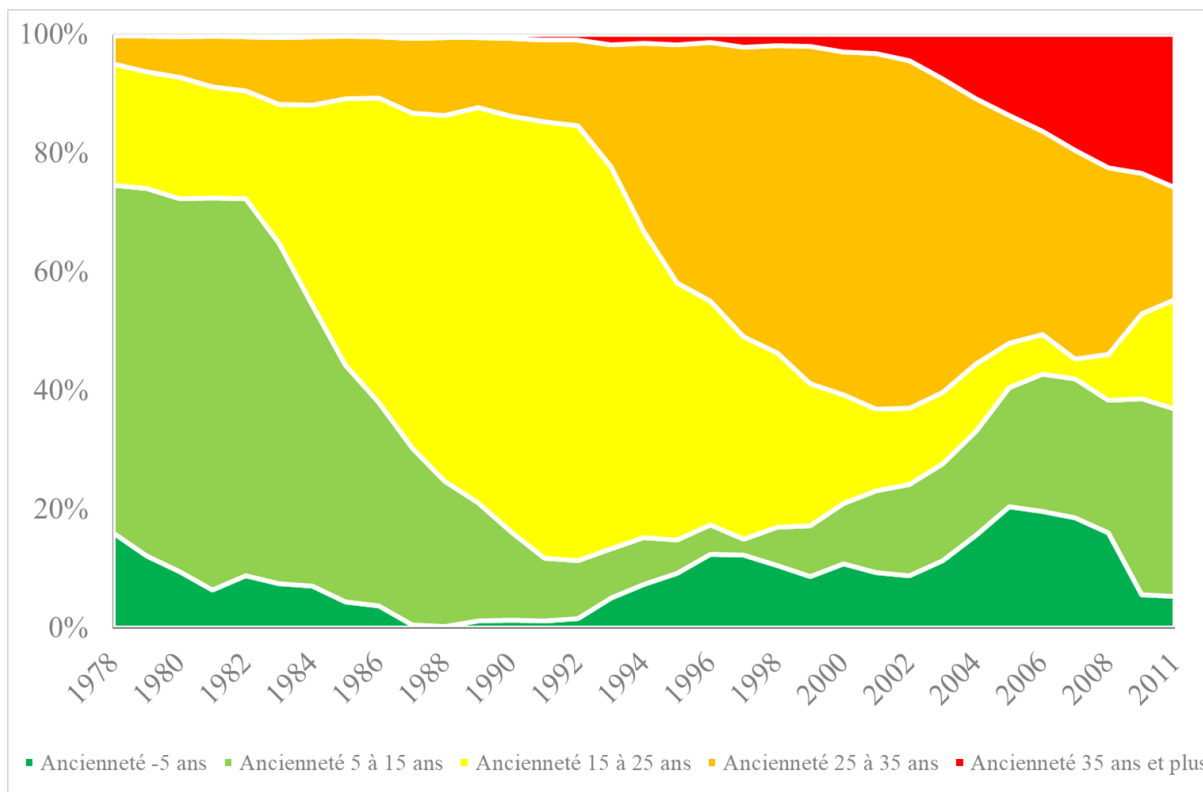
Source : Insee

Graphique n° 65 - Répartition par tranches d'âge - 1978-2012



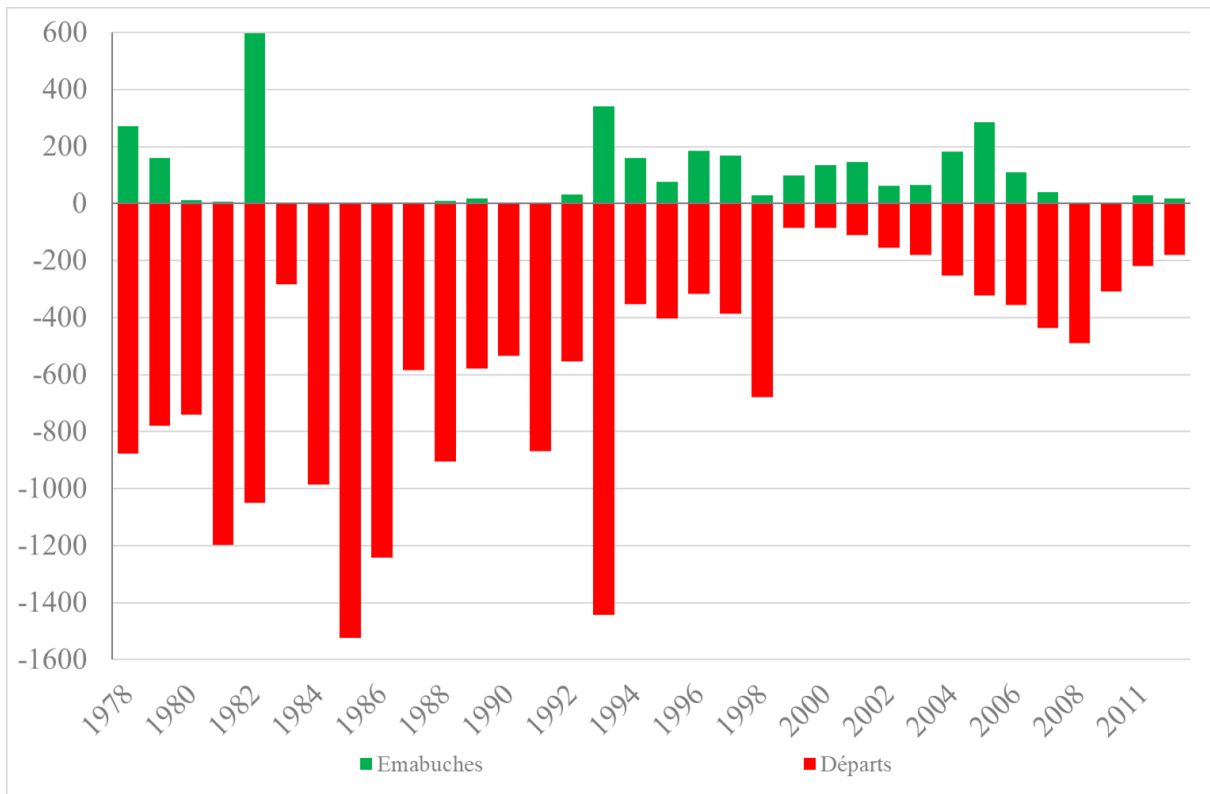
Source : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 66 - Répartition par l'ancienneté - 1978-2012



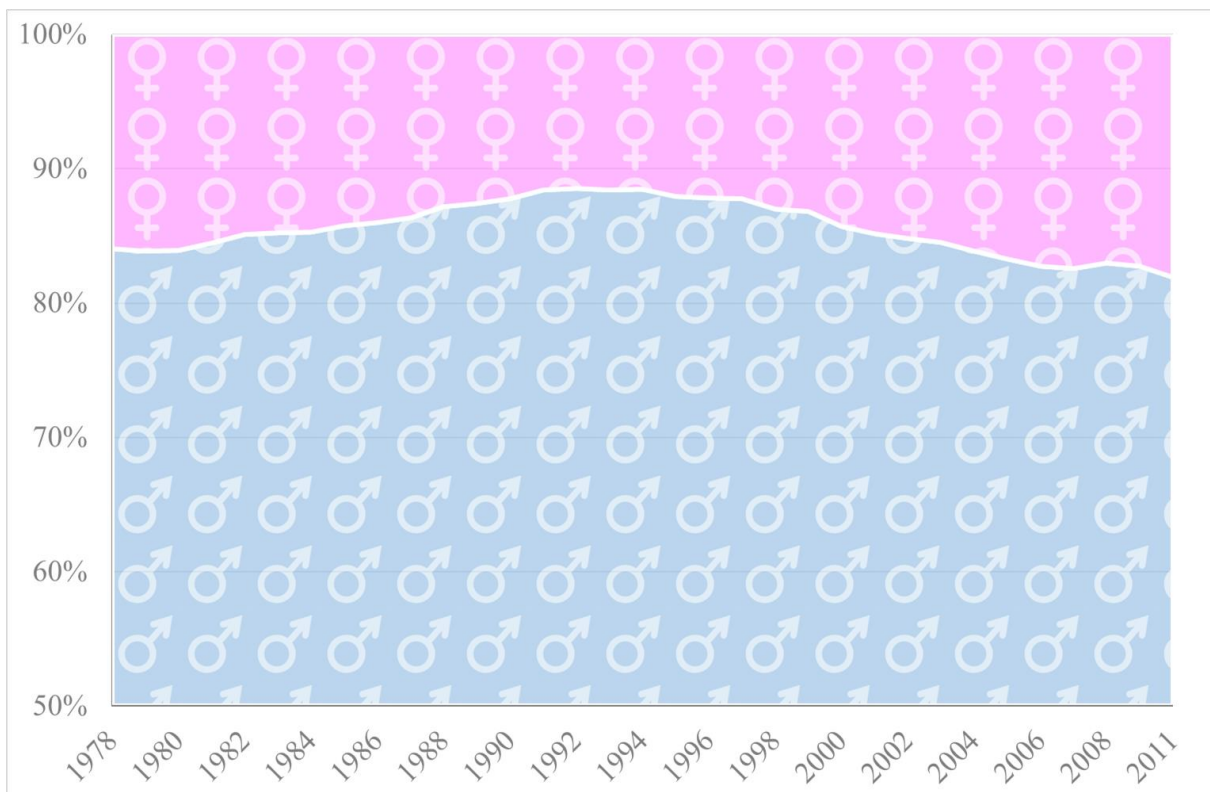
Source : Bilans Sociaux -Usine de Flins

Graphique n° 67 - Embauches et départs - 1978-2012



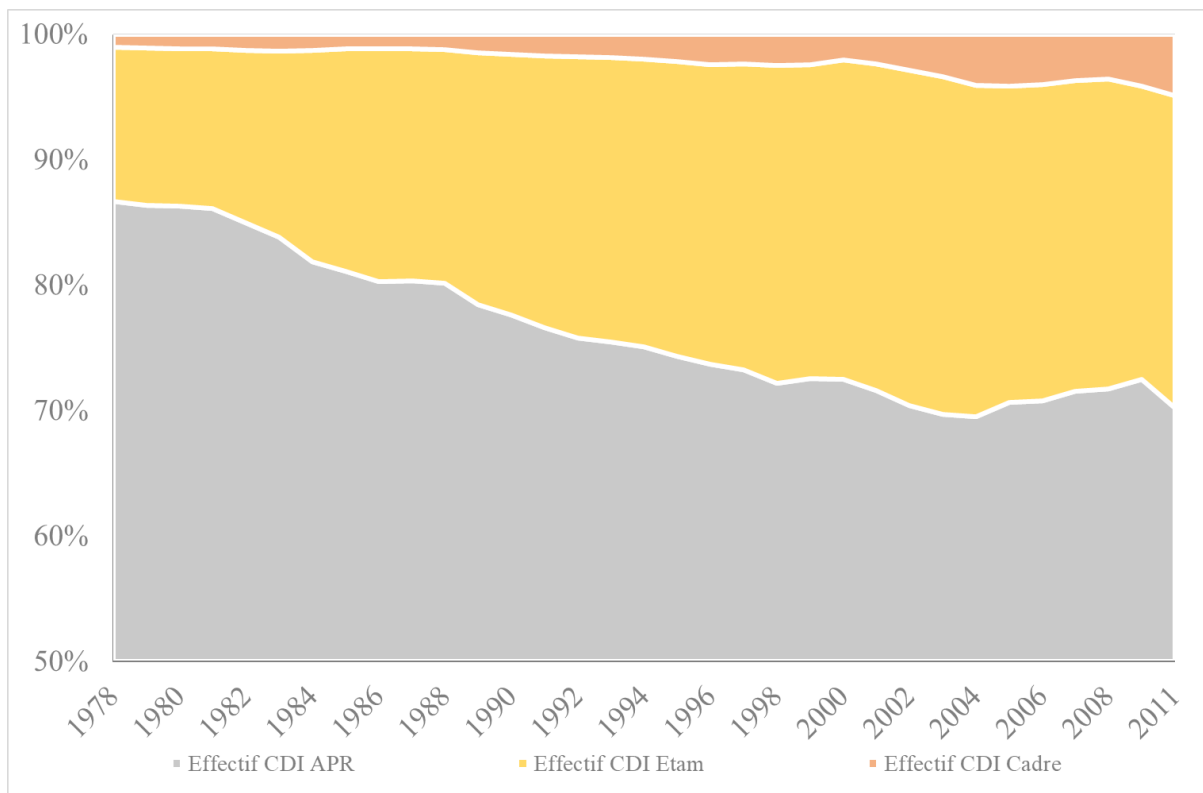
Source : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 68 - Répartitions Femmes vs Hommes - 1978-2012



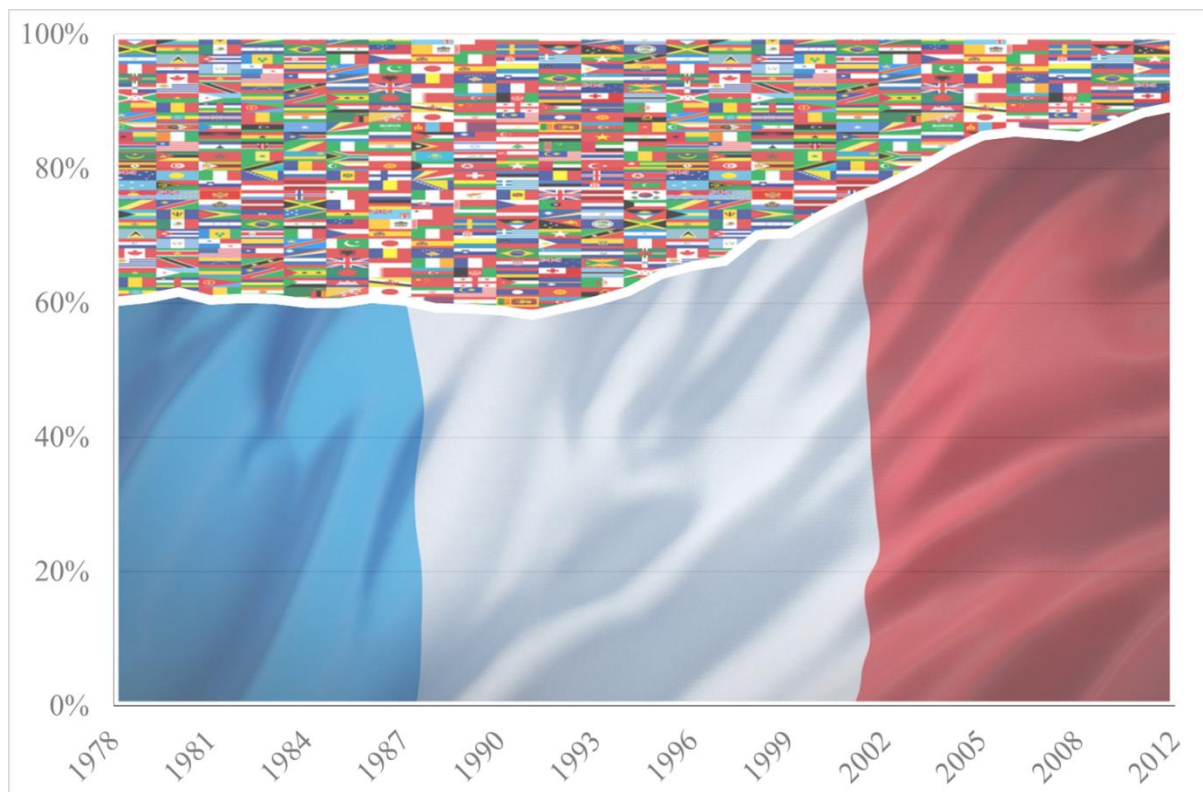
Source : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 69 - Part des différents statuts (APR, Etam, Cadres) - 1978-2012



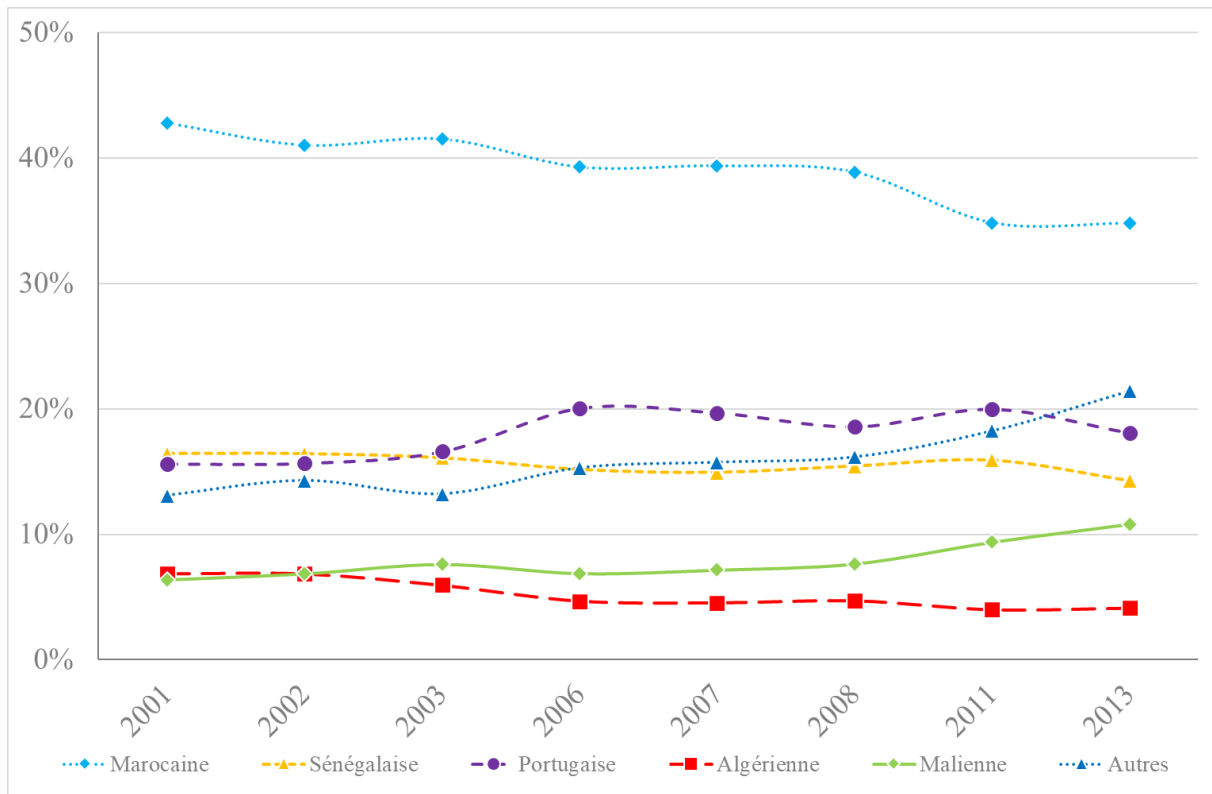
Source : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 70 - Part des salariés de nationalités étrangères vs française - 1978-2013



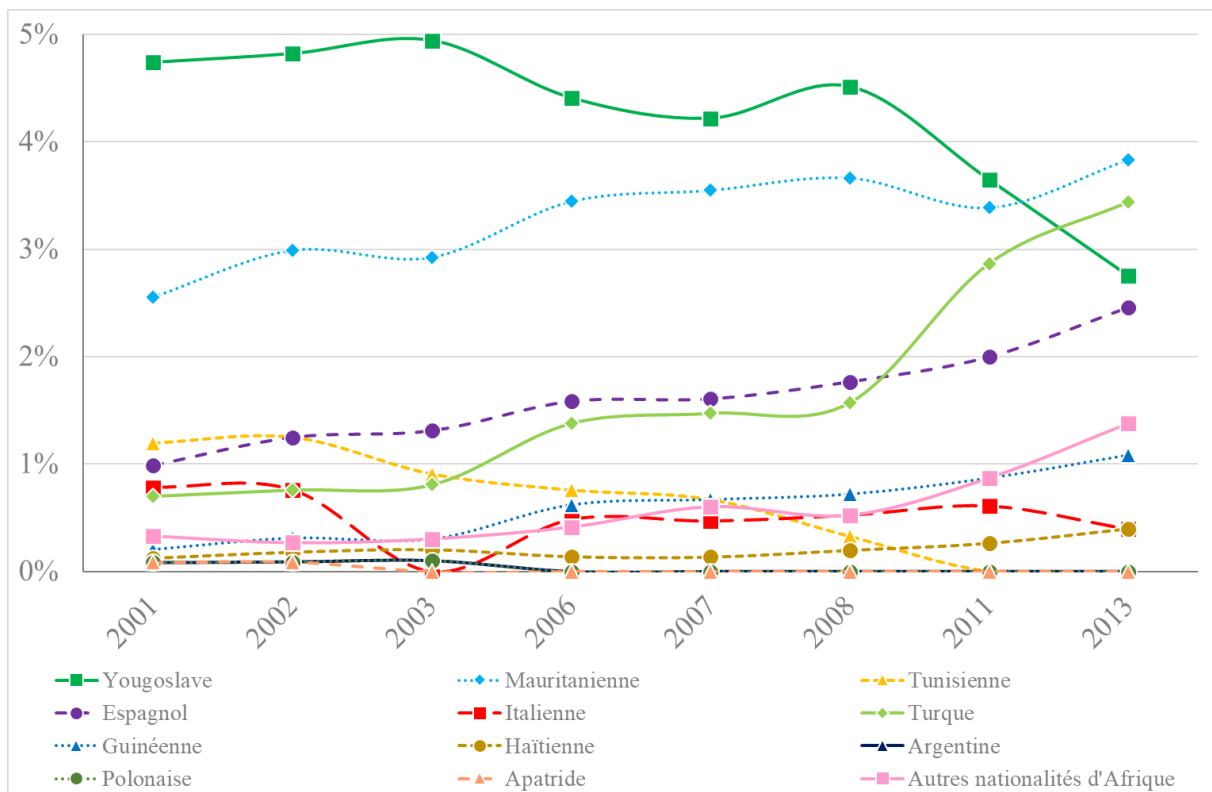
Sources : Bilans sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 71 - Répartitions par nationalités (1) – Les six nationalités majoritaires - 2001-2013



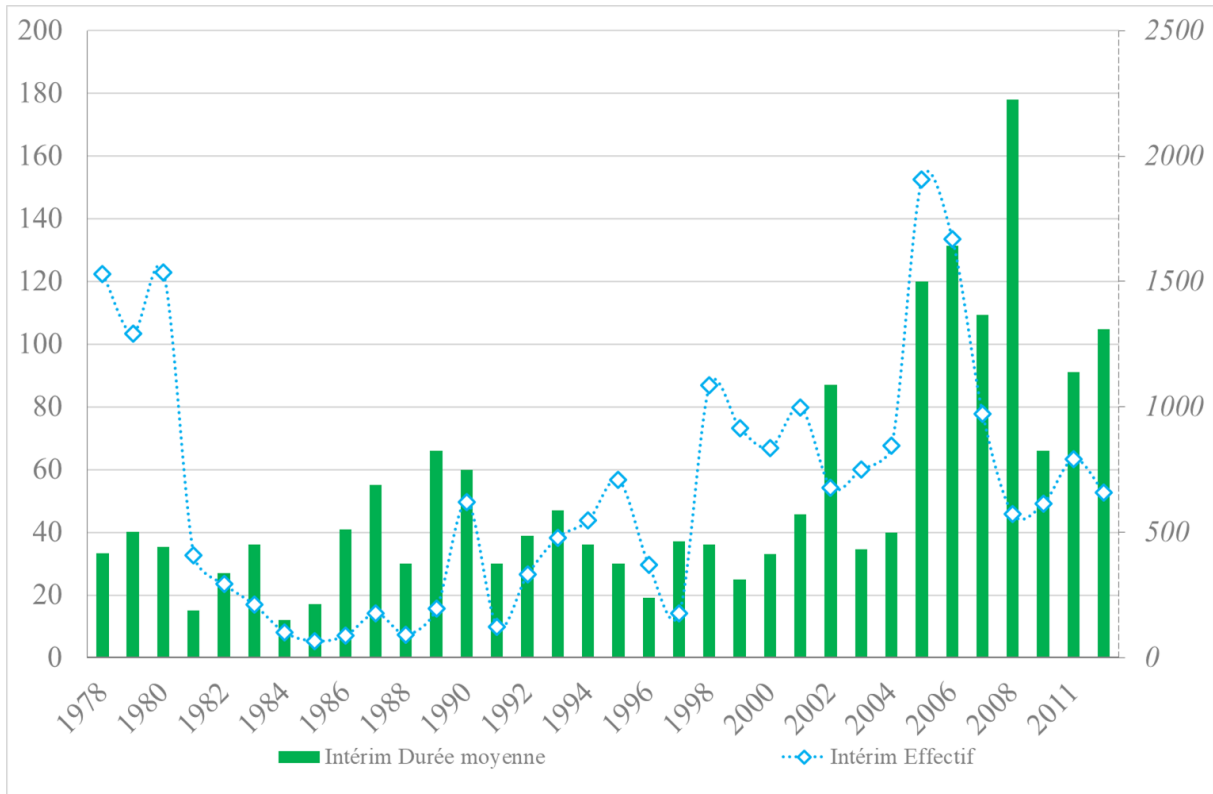
Source : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 72 – Répartitions par nationalités (2) - populations inférieures à 5% - 2001-2013



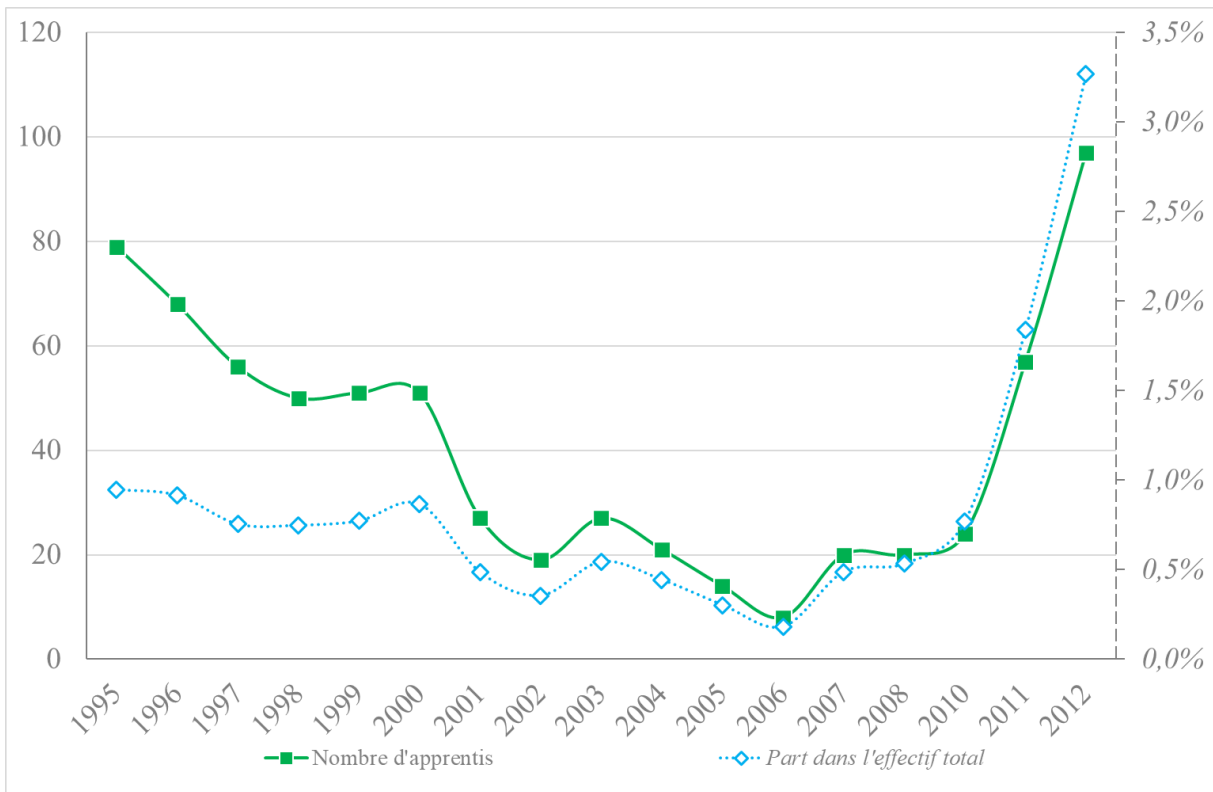
Source : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 73 - Volume intérim et durée moyenne des missions - 1978-2012



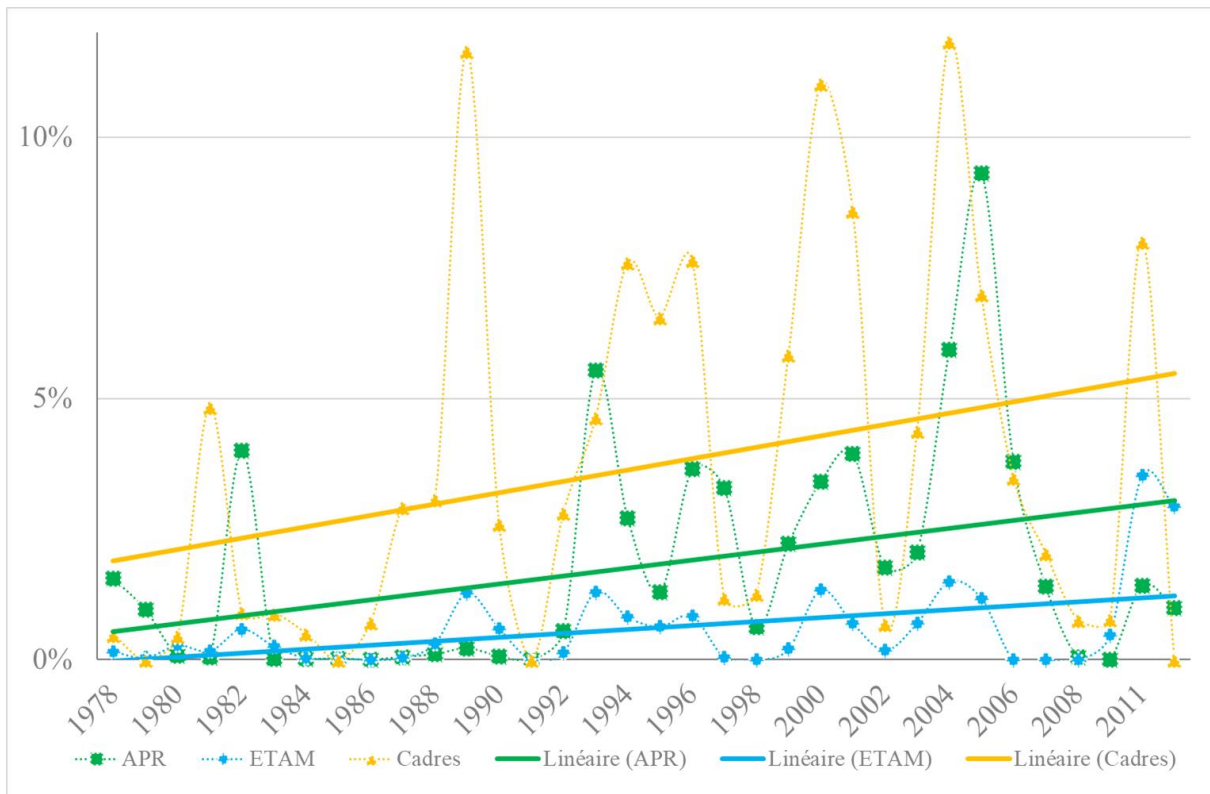
Source : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 74 - Apprentissage en volume et en pourcentage par rapport à la population totale - 1995-2012



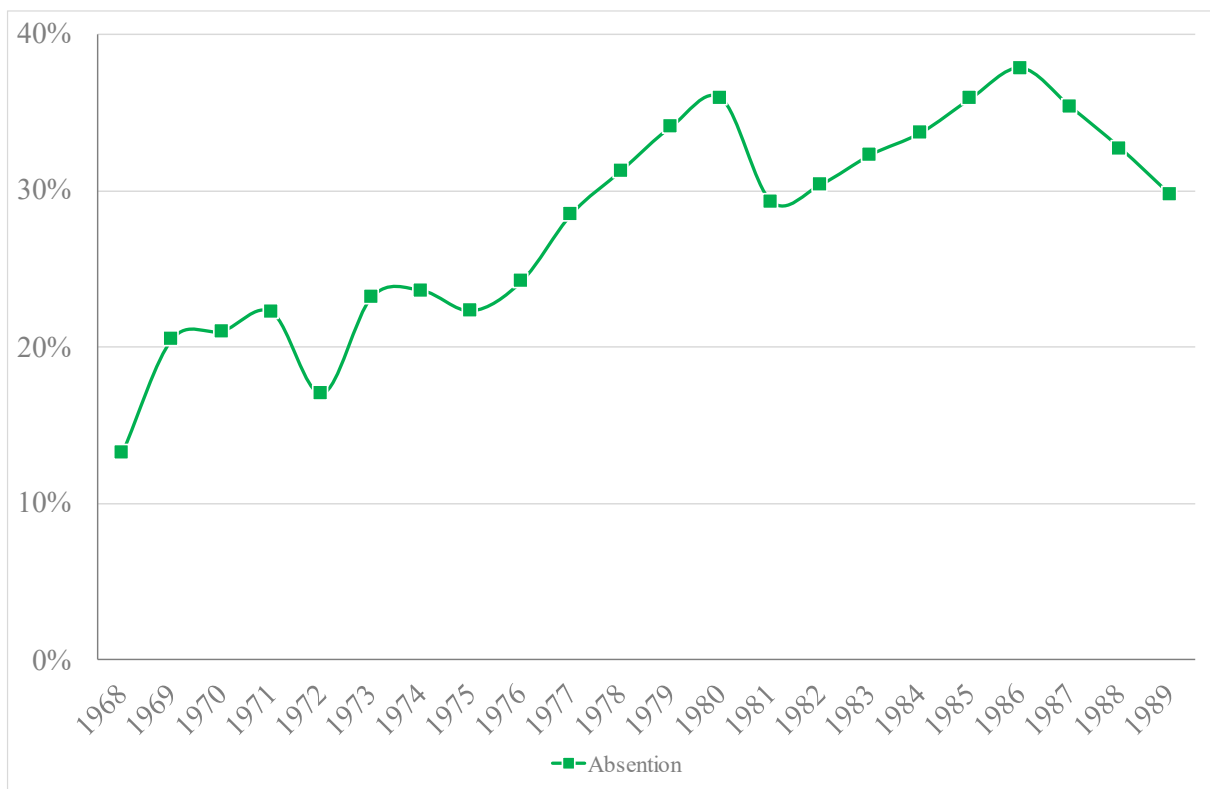
Source : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 75 - Taux de recrutements par statut (opérateurs, Etam, cadres) - 1978-2012



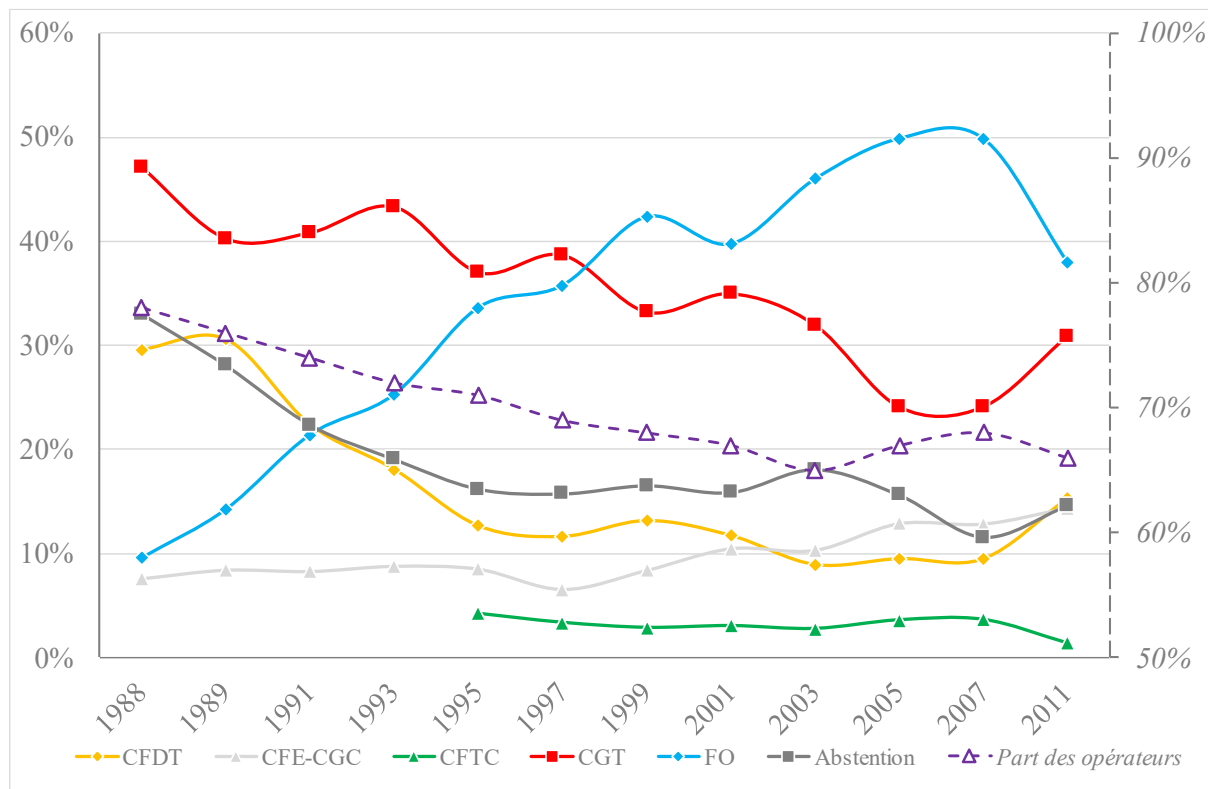
Source : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 76 - Absentions DP 1er collègue - 1968-1989



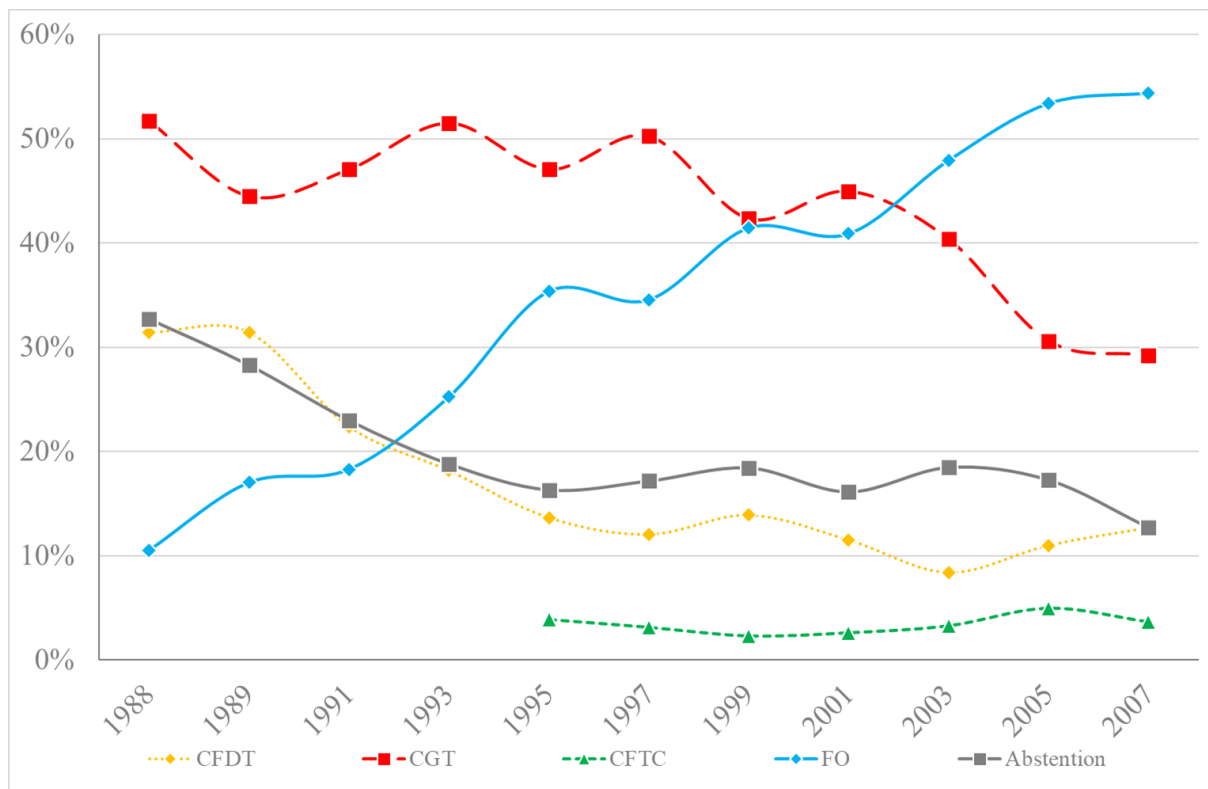
Sources : CFDT RENAULT-FLINS, La révolte des ouvriers de l'automobile, op. cit., Vol. 2, p. 244-247 – Bilans sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 77 - Elections professionnelles - Total usine - 1988-2011



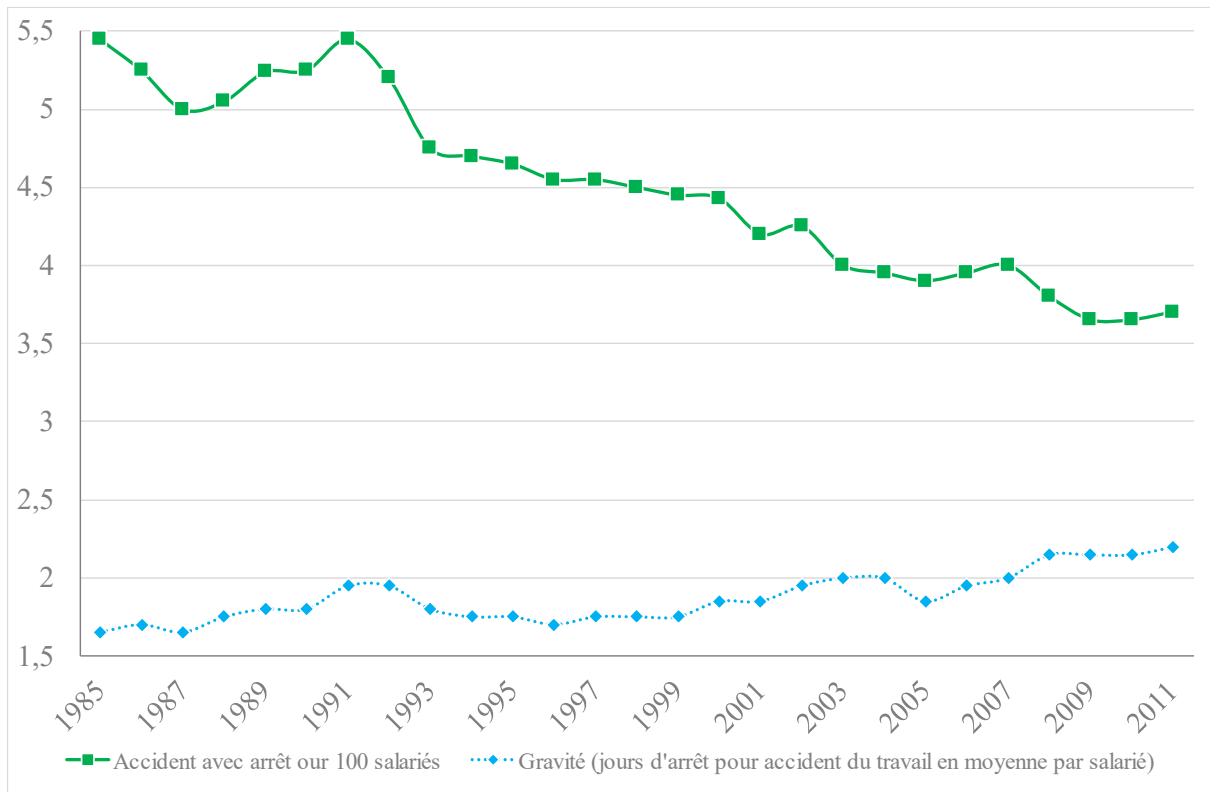
Source : Média – Usine de Flins

Graphique n° 78 - Elections professionnelles - 1er collège (opérateurs) - 1988-2011



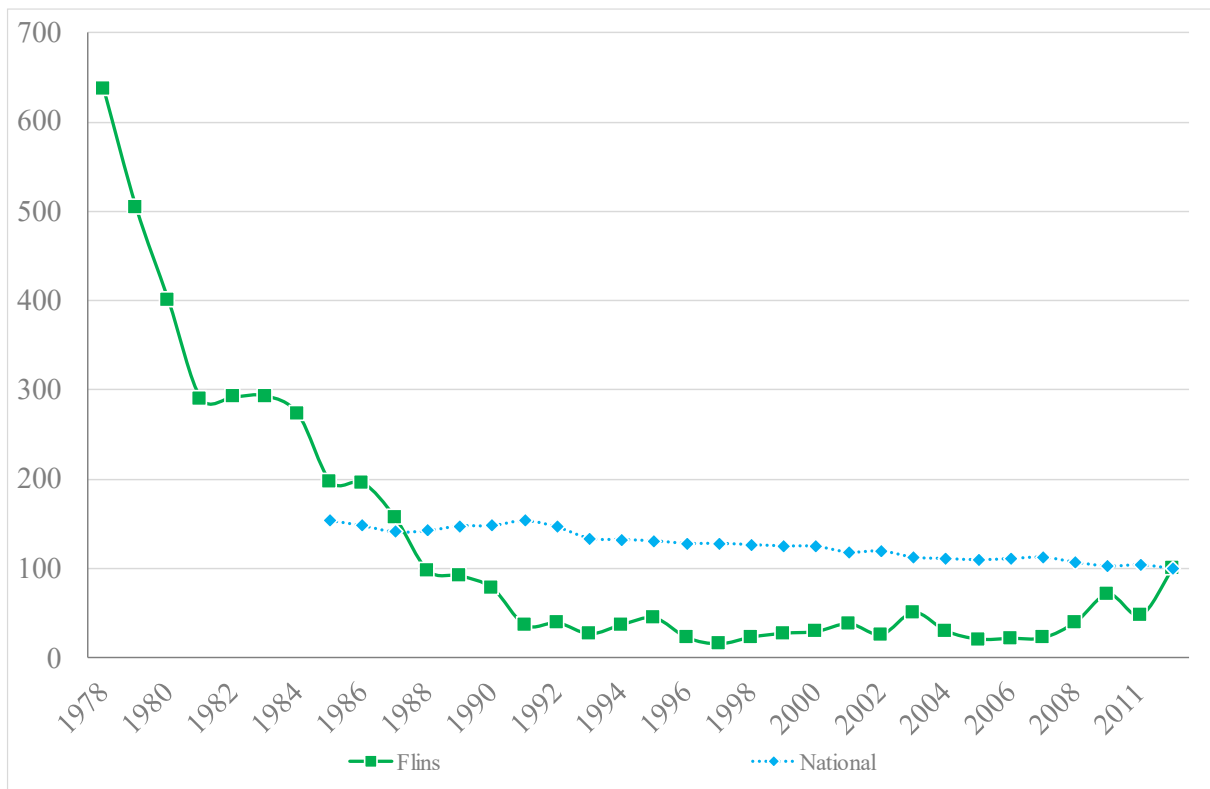
Source : Média – Usine de Flins

Graphique n° 79 - Evolution du nombre d'accident du travail avec arrêt en France (1985-2012)



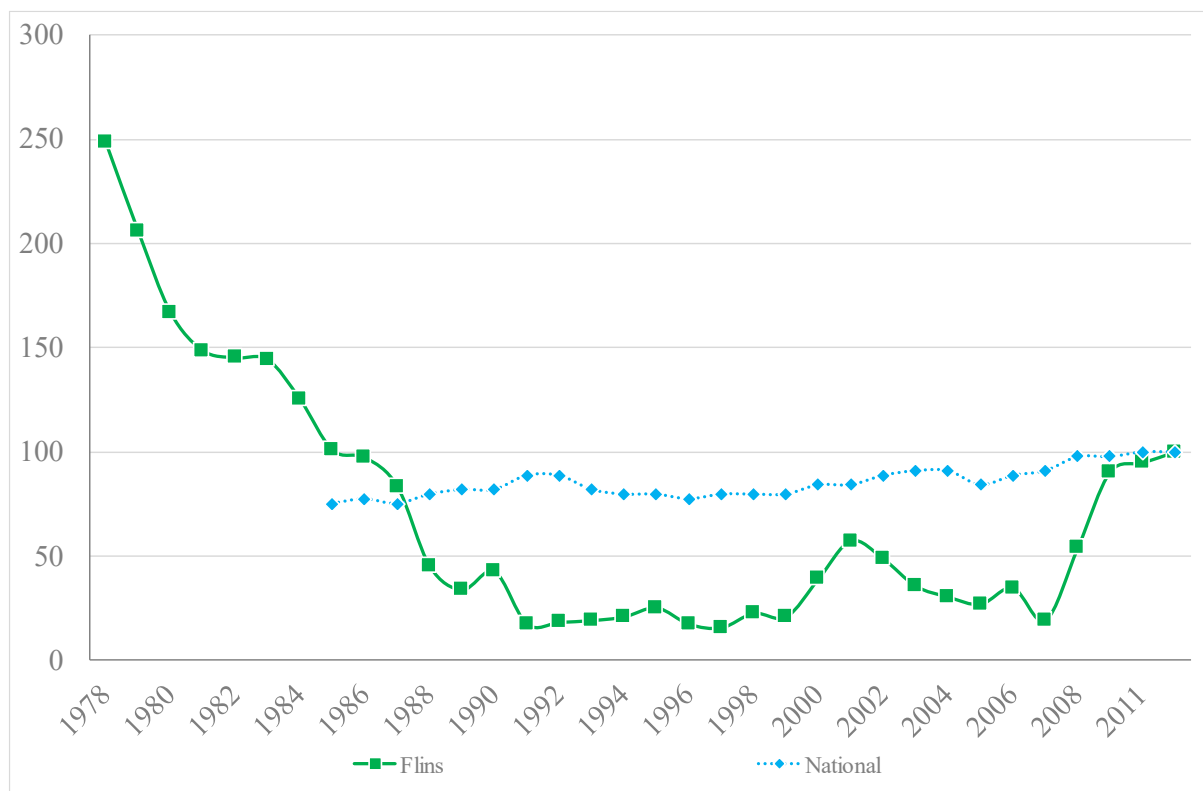
Sources : Cnamts, Direction des risques professionnels ; EcoSanté

Graphique n° 80 - Accidents du travail avec arrêt usine de Flins vs France (Base 100 en 2012) - 1978-2012



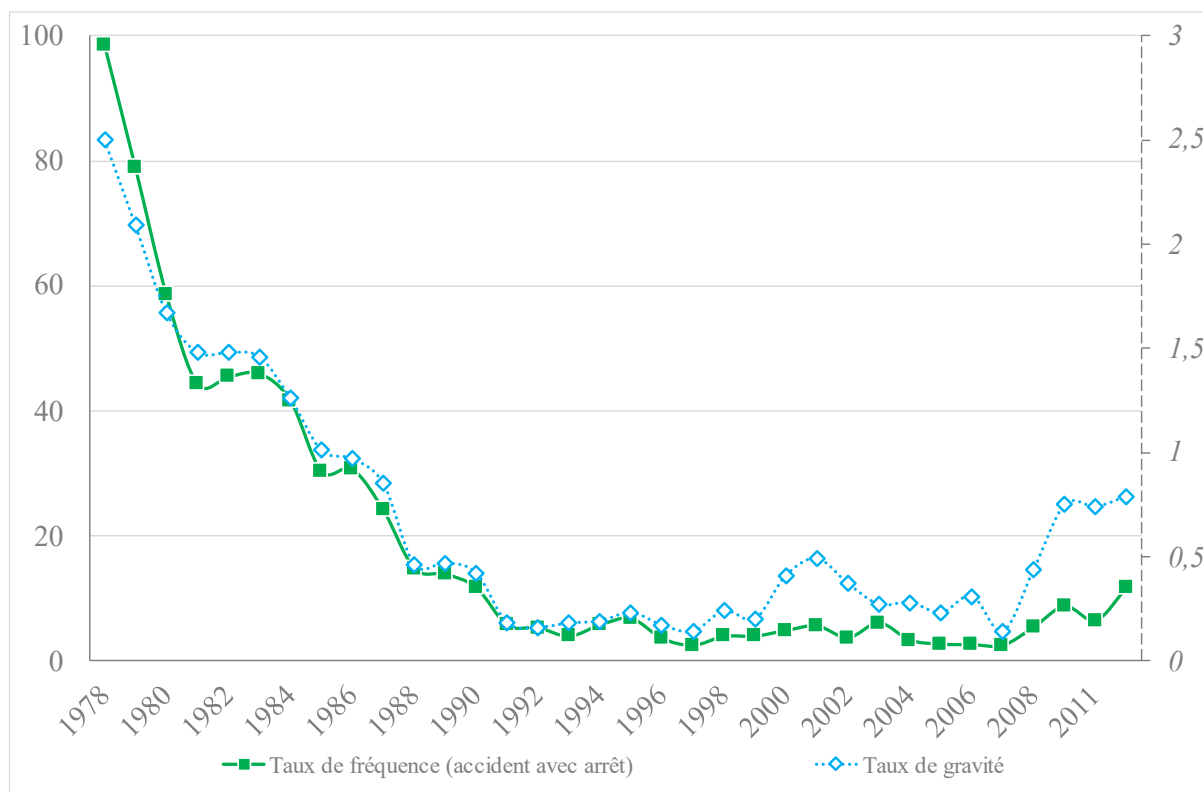
Sources : Bilans Sociaux usine de Flins - : Cnamts, Direction des risques professionnels ; EcoSanté

Graphique n° 81 - Gravité des accidents usine de Flins vs France (Base 100 en 2012) - 1978-2012



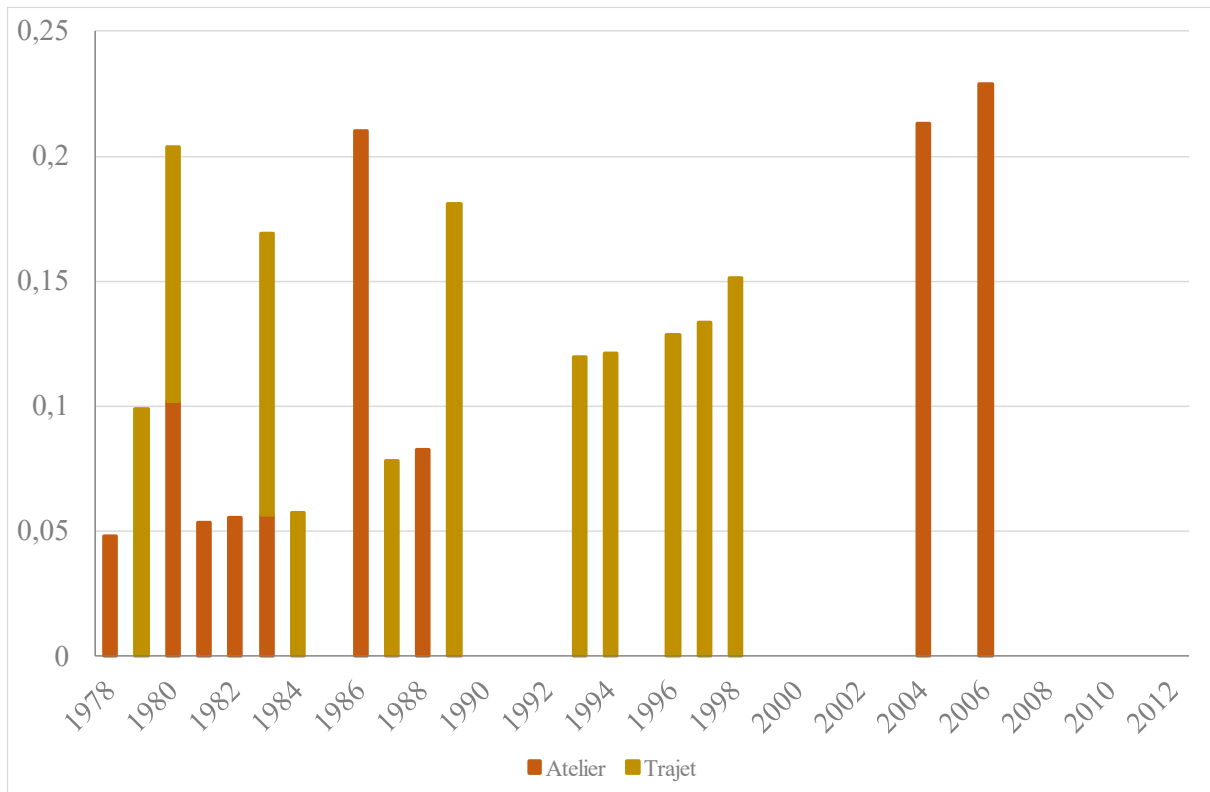
Sources : Bilans Sociaux usine de Flins - : Cnamts, Direction des risques professionnels ; EcoSanté

Graphique n° 82 - Accidentéisme de l'usine de Flins – 1978-2012



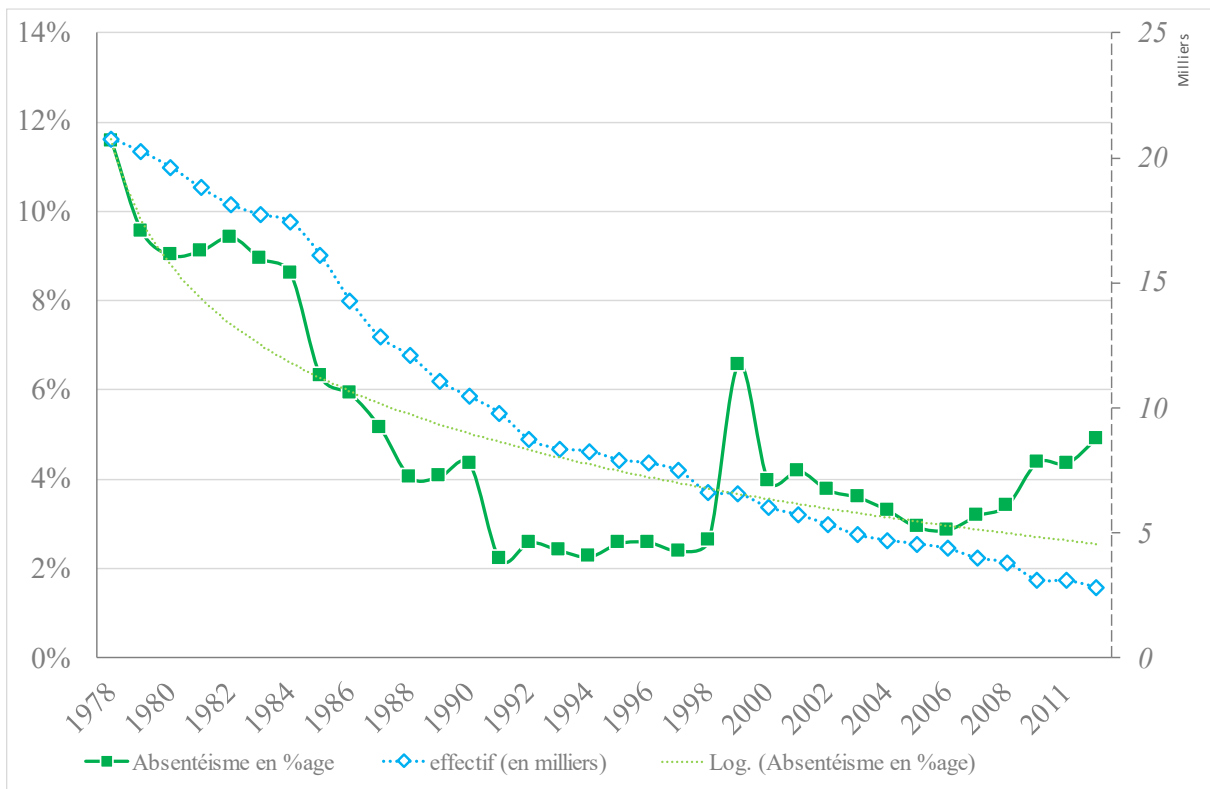
Sources : Bilans Sociaux usine de Flins

Graphique n° 83 - Accidents mortel pour 1 000 salariés – 1978-2012



Sources : Bilans Sociaux Usine de Flins

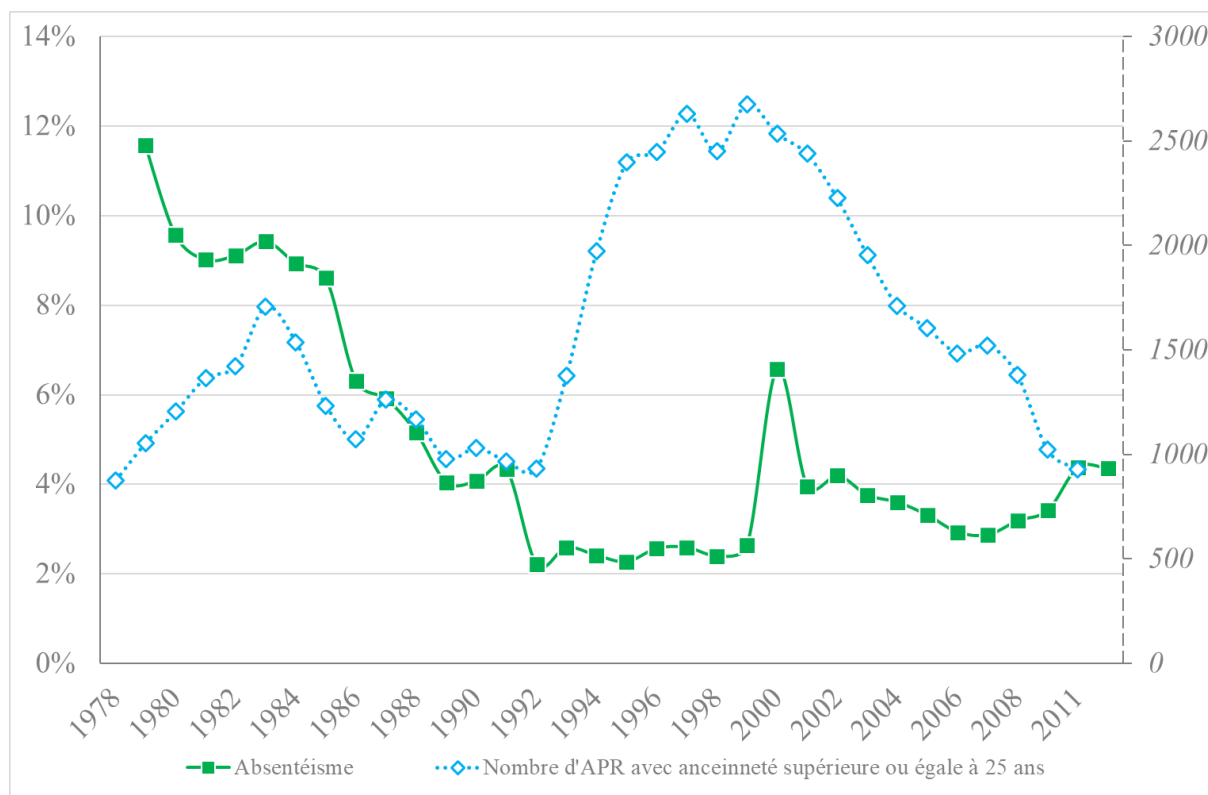
Graphique n° 84 – Absentéisme - 1978-2012



Nombre de journées d'absence / nombre de journées théoriques travaillées

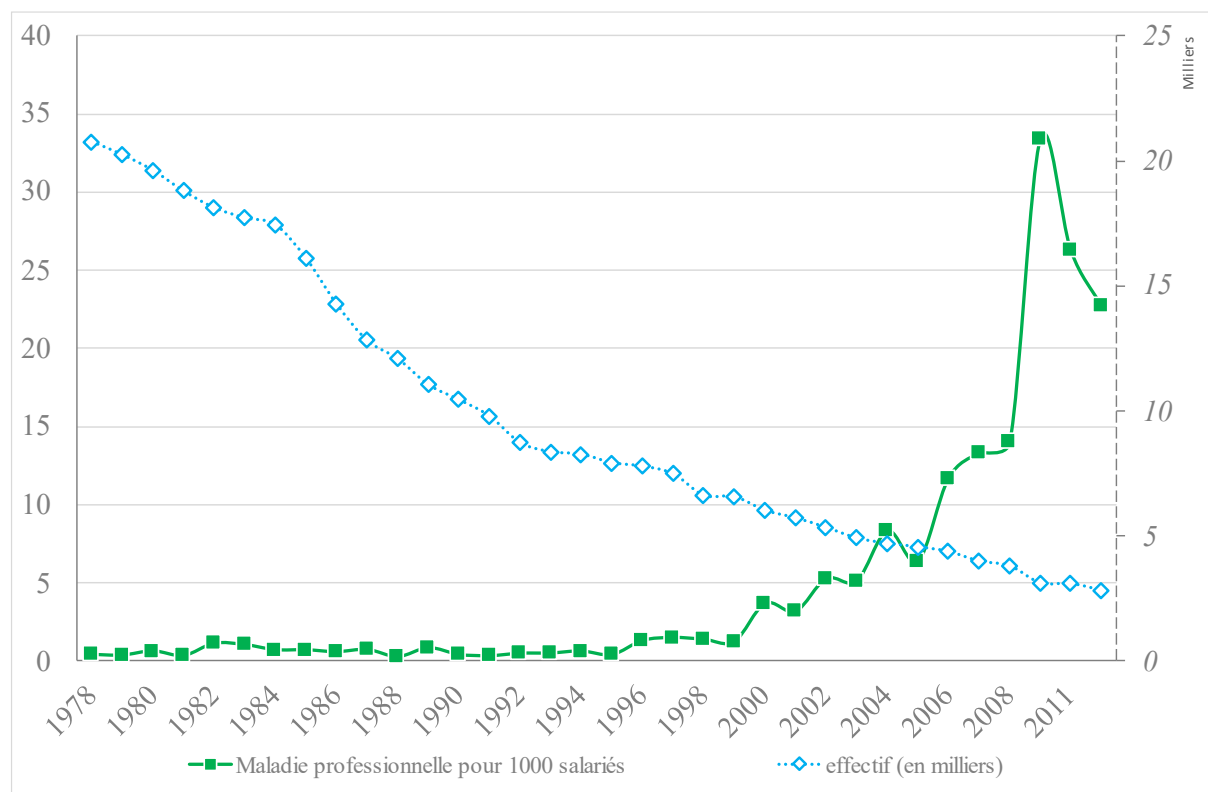
Sources : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 85 - Absentéisme vs nombre d'APR avec une ancienneté supérieure ou égale à 25 ans



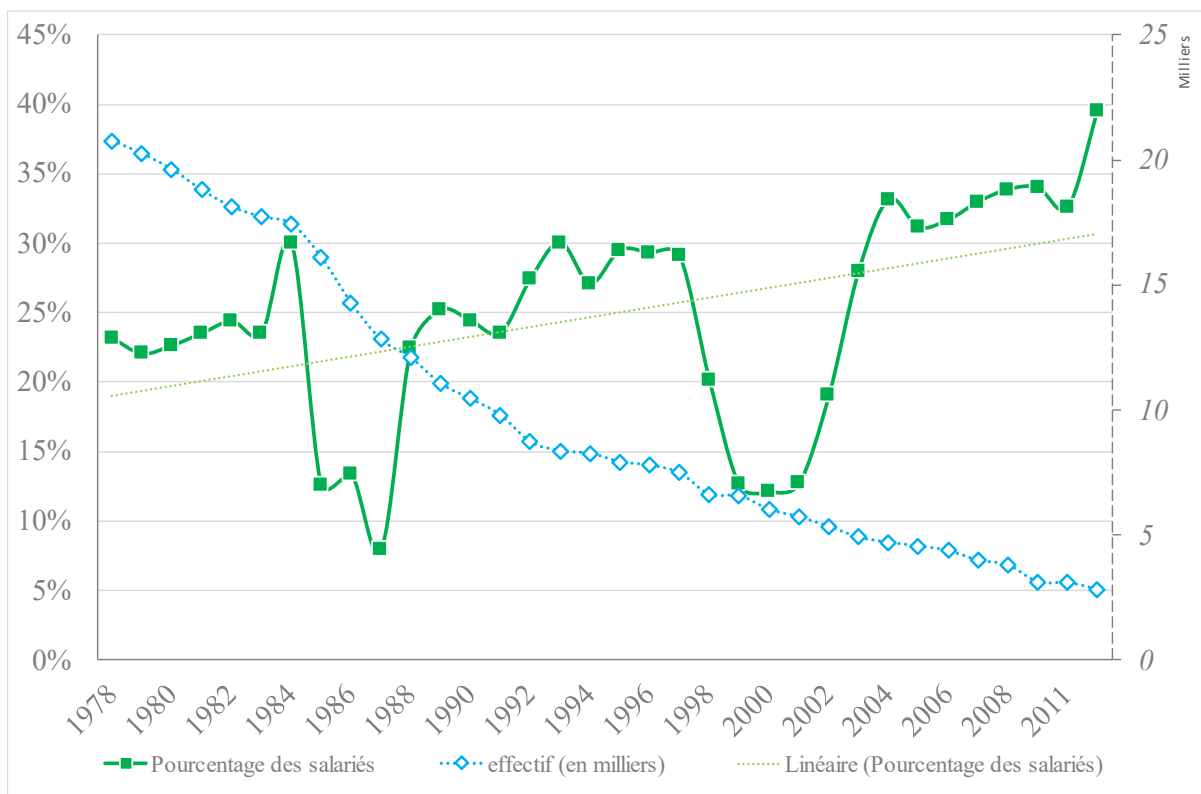
Sources : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 86 - Salariés déclarant une maladie professionnelle – 1978-2012



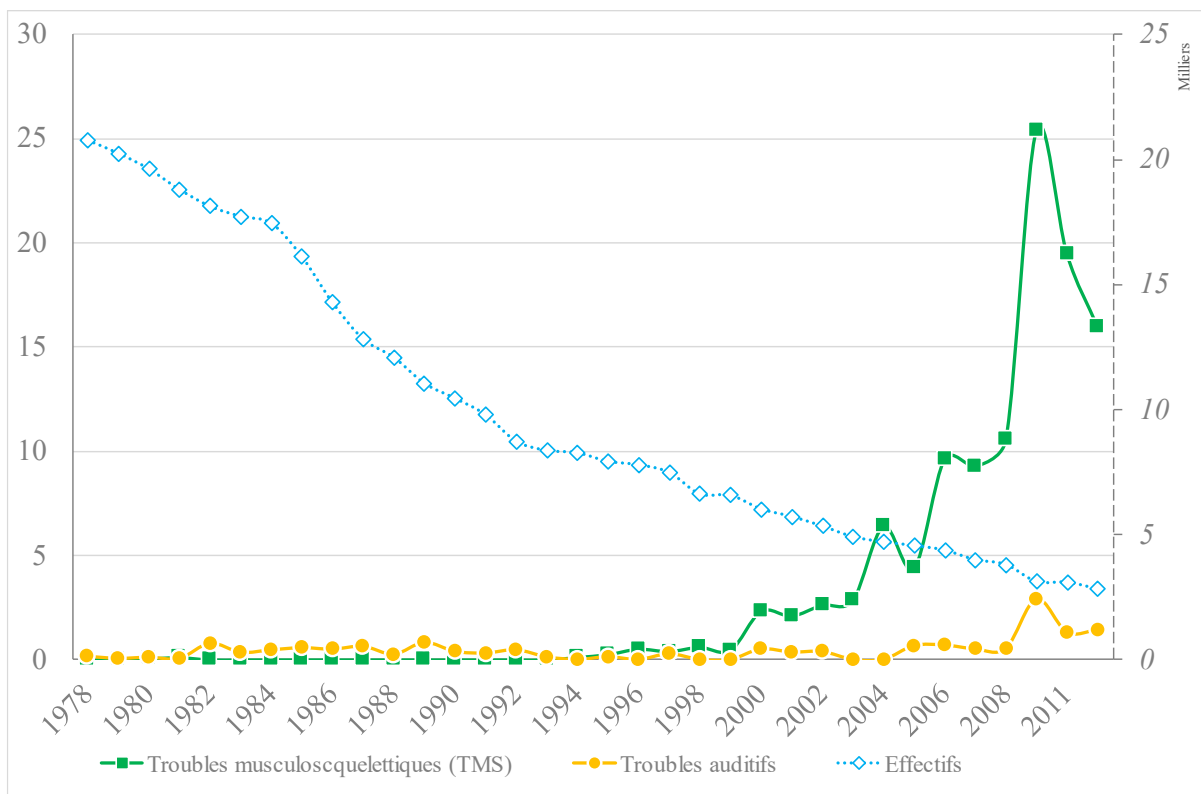
Sources : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 87 - Pourcentage de salariés exposés à un niveau supérieur à 85dB à leur poste de travail – 1978-2012



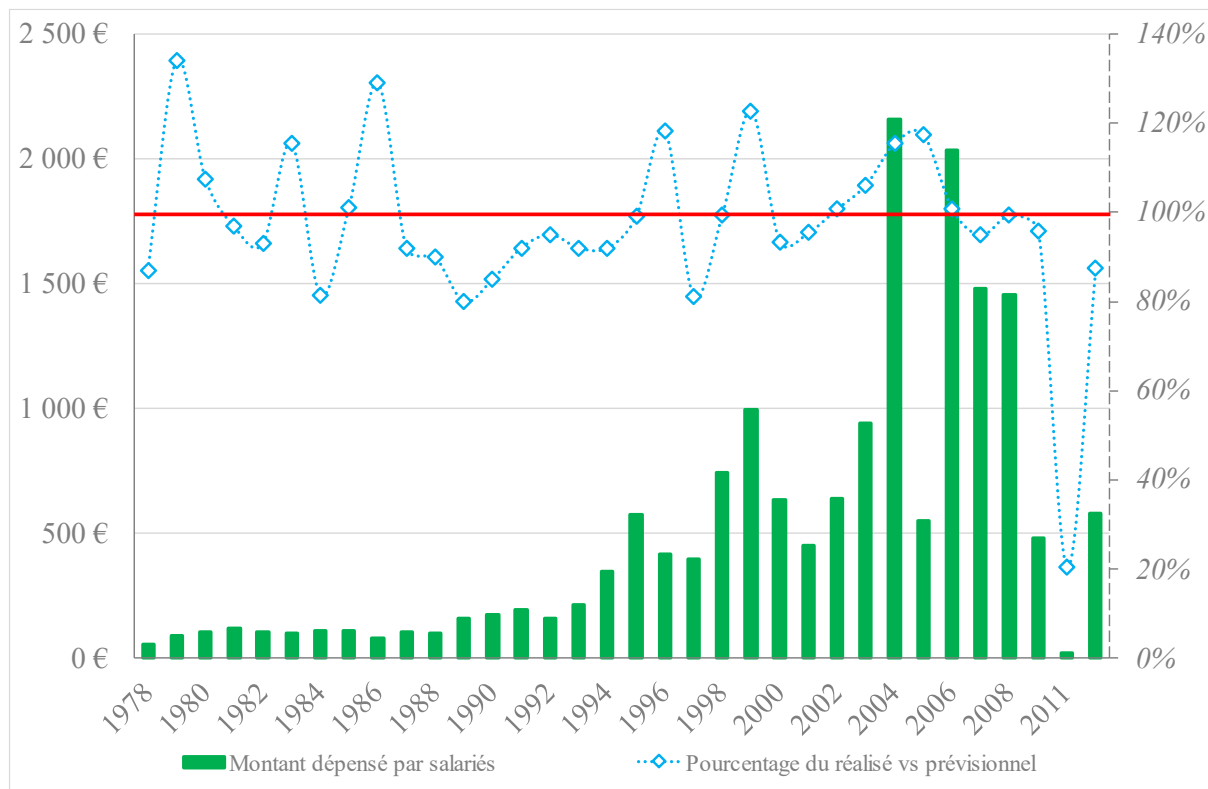
Sources : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 88 - TMS et troubles auditifs pour 1 000 salariés - 1978-2012



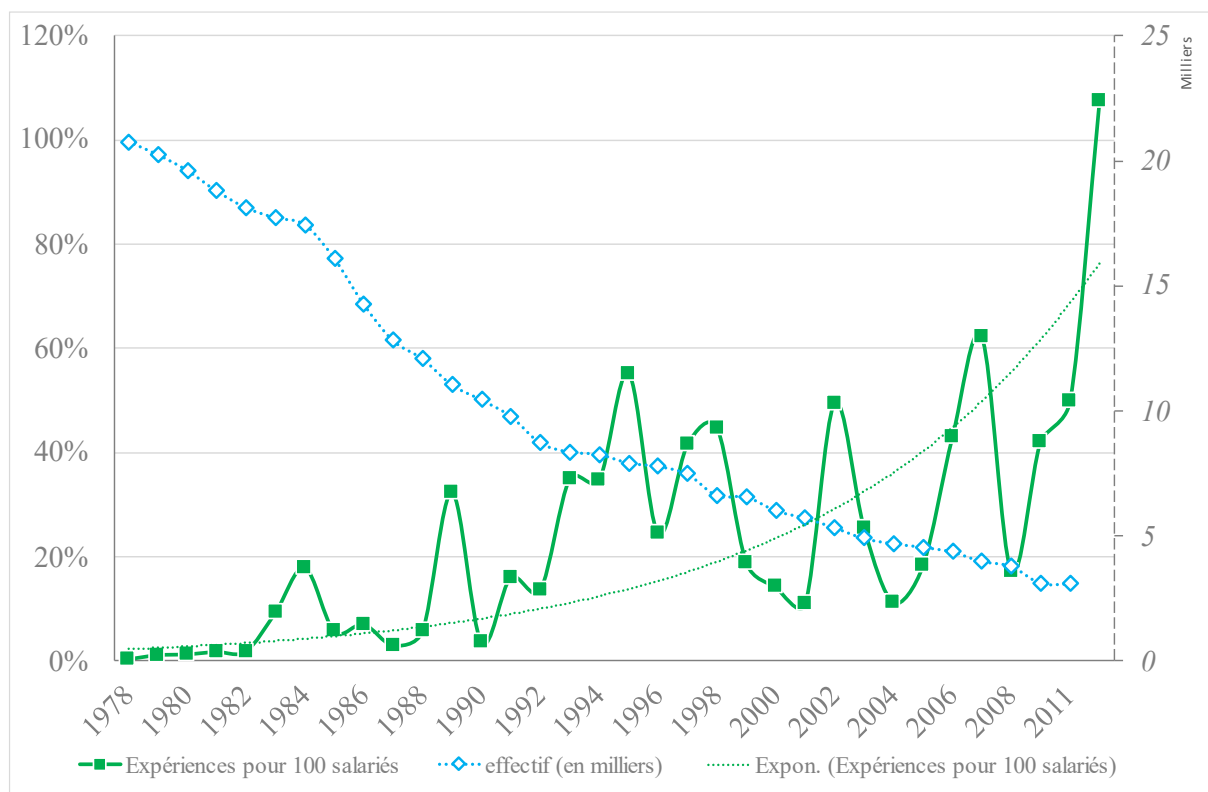
Sources : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 89 - Dépense de sécurité par salariés vs pourcentage de réalisation du prévisionnel – 1978-2012



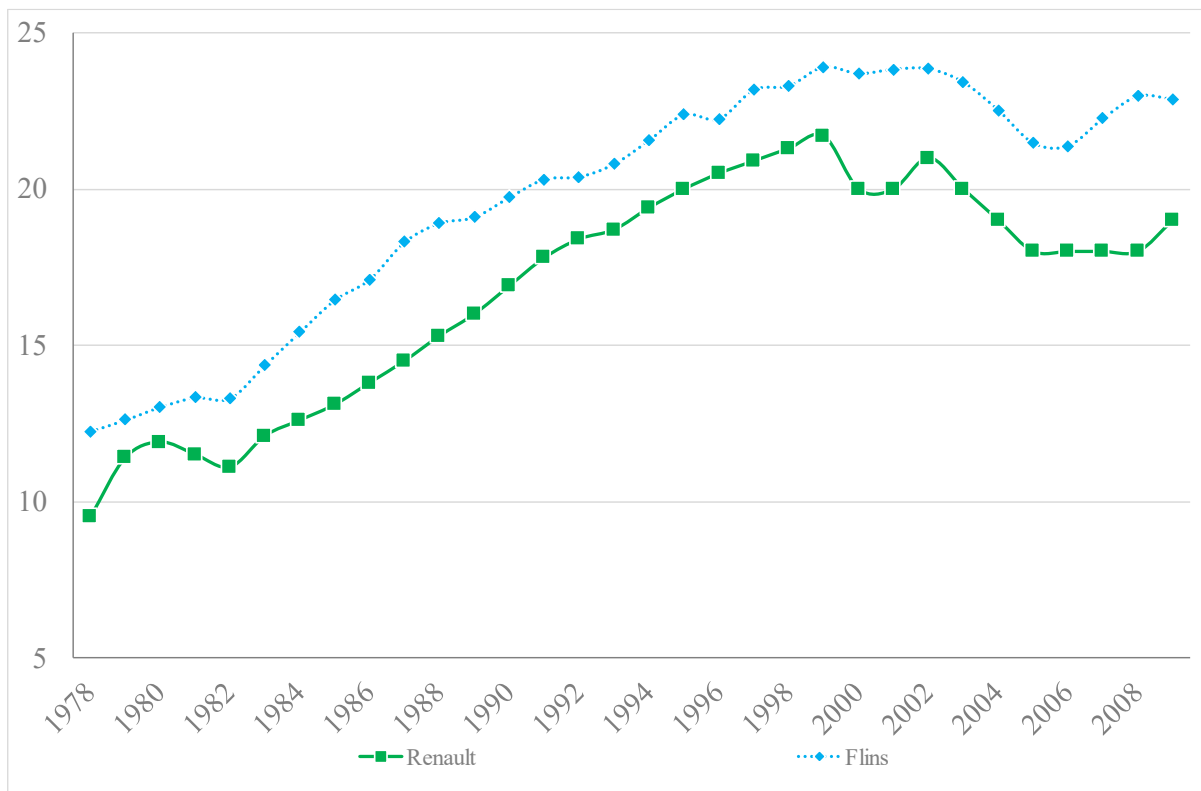
Sources : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 90 - Expériences de transformation du travail améliorant son contenu – 1978-2012



Sources : Bilans Sociaux – Usine de Flins

Graphique n° 91 - Ancienneté moyenne des opérateurs dans le Groupe et à Flins - 1978-2010



Sources : FREYSSENET Michel – Bilans sociaux usine de Flins

Annexe C : Tableaux & schémas

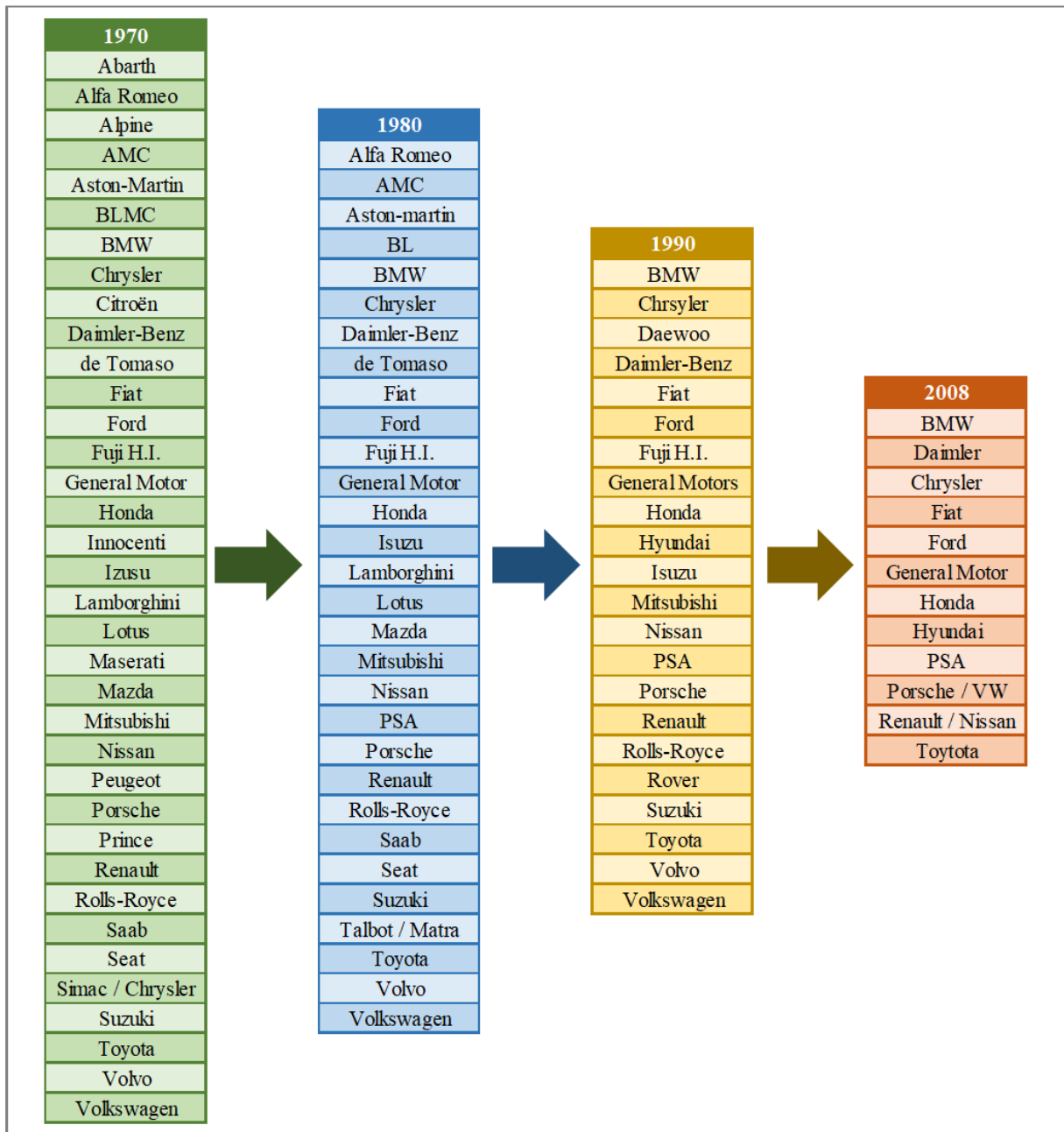
NB : Pour des raisons de contraintes de mise en page (notamment pour mettre en face à face des éléments liés), l'ordre retenu n'est pas celui de leur ordre d'apparition dans notre mémoire. Nous nous en excusons par avance auprès de notre lecteur.

Table des tableaux & schémas

Tableau & schéma n° 1 - Mouvement de concentration de l'industrie automobile mondiale (hors constructeurs de Russie et des pays émergents)	70
Tableau & schéma n° 2 - Principaux pays producteurs de voitures particulières en 1954, 1980 et 2007.....	71
Tableau & schéma n° 3 - Implantations industrielles des constructeurs japonais dans l'Union européenne	71
Tableau & schéma n° 4 - Les sept questions centrales de la RSE	72
Tableau & schéma n° 5 - Chronologie de la mise en place des installations robotisées à l'usine de Flins - 1972-1982.....	72
Tableau & schéma n° 6 - Synthèse de la situation faites par Edmond Pachura, Directeur de l'usine, lors de la réunion Flins 5/5.....	73
Tableau & schéma n° 7 - Chronologie détaillées des directeurs de Flins (1952-2011).....	74
Tableau & schéma n° 8 – Evolution de la population de l'usine issue des communes de son territoire – 1982 vs 2013	75
Tableau & schéma n° 9 - Schéma ayant permis de définir le périmètre de la carte n°6.....	75
Tableau & schéma n° 10 – Termes les plus fréquemment cités dans les notices INA par décennies (1980-2010).....	76
Tableau & schéma n° 11 - Synthèse des travaux d'arrêt (1) - 1988-1990.....	77
Tableau & schéma n° 12 - Synthèse des travaux d'arrêt (2) - 1991-1993.....	78
Tableau & schéma n° 13 - Synthèse des travaux d'arrêt (3) - 1994-1996.....	79
Tableau & schéma n° 14 - Principes du SPR.....	80
Tableau & schéma n° 15 - La « fusée » du SPR.....	80
Tableau & schéma n° 16 - Evolutions sur les « temps d'ouverture » - 1989-1990.....	81
Tableau & schéma n° 17 - Temps d'ouverture – Evolution des temps de production	81

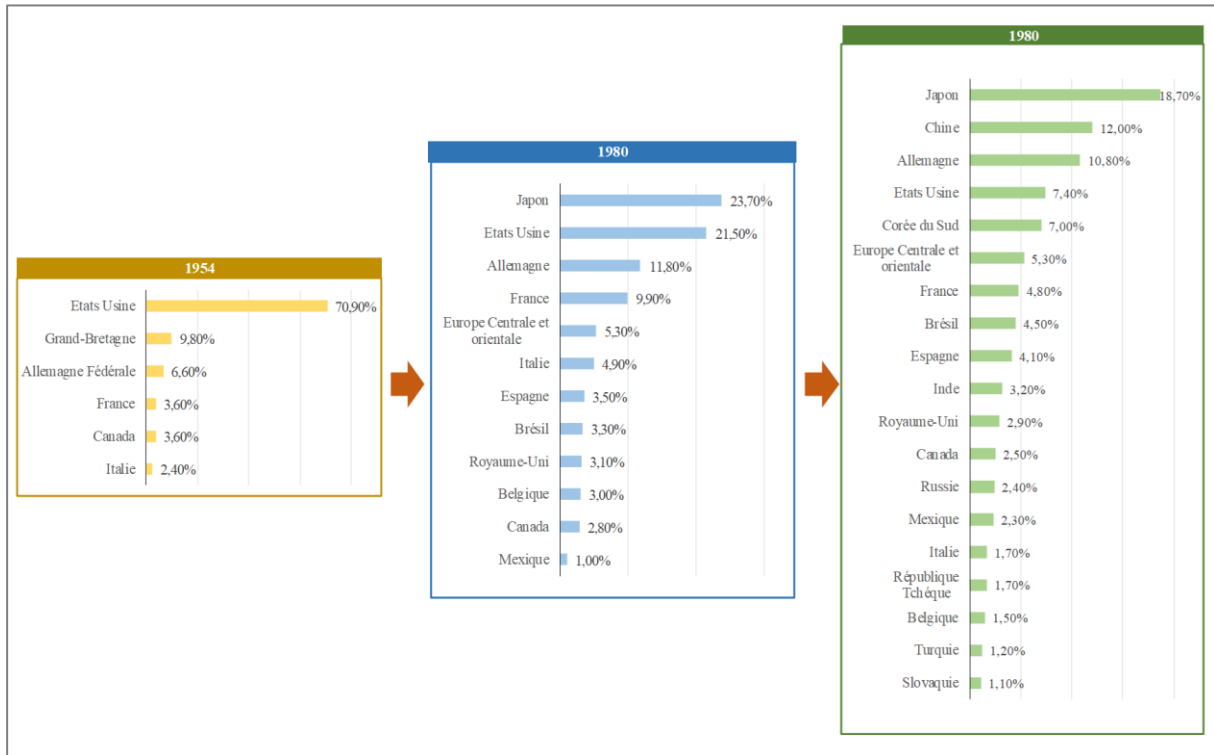
Tableau & schéma n° 18 - Schéma de communication interne plaçant le poste de travail au cœur de toutes les attentions des différents acteurs de l'usine - Document interne datant de 2017	82
Tableau & schéma n° 19 – Comparaison des visites des premiers ministres Michel Rocard (1990) et Dominique. de Villepin (2005)	83
Tableau & schéma n° 20 - Chronologie des mouvements sociaux 1971-2010 (par mois)	84
Tableau & schéma n° 21 – Représentation matricielle des évolutions majeures de l'usine - 1980-2010	85
Tableau & schéma n° 22 - 1980-2010 : les transformations d'une usine d'Europe de l'Ouest.	86

Tableau & schéma n° 1 - Mouvement de concentration de l'industrie automobile mondiale
(hors constructeurs de Russie et des pays émergents)



Source : Thierry MEOT – Insee

Tableau & schéma n° 2 - Principaux pays producteurs de voitures particulières en 1954, 1980 et 2007



Source : Thierry MEOT - Insee

Tableau & schéma n° 3 - Implantations industrielles des constructeurs japonais dans l'Union européenne

Constructeur	Implantation		Type de produit	Année		Note
	Pays	Ville		Ouverture	Fermeture	
Nissan	Espagne	Barcelone	VU	1983	2021	
	Royaume-Uni	Sunderland	VP	1986	-	
Suzuki	Espagne	Linares	4x4	1985	2011	
GM-Isuzu	Royaume-Uni	Luton	VU / 4x4	1985	-	PSA depuis 2017
Toyota	Portugal	Ovar	4x4	1971	-	
	Allemagne	Hanovre	VU	1989	-	Volkswagen
	Royaume-Uni	Burnaston	VP	1992	-	
	France	Onnaing	VP	2001	-	
	République Tchèque	Kolin	VP	2002	-	Avec PSA jusqu'en 2018
Honda	Royaume-Uni	Swindon	VP	1992	2021	Revendu à Panattoni
Piaggio Daihatsu	Italie	Pontedera	VU	1992	2002	Arrêt du partenariat
Mitsubishi	Pays-Bas	Born	VP	1995	2013	NedCar, revendu à VDL Groep

Source : CCFA – Cité par Michel Méot – Complété par l'auteur

Tableau & schéma n° 4 - Les sept questions centrales de la RSE

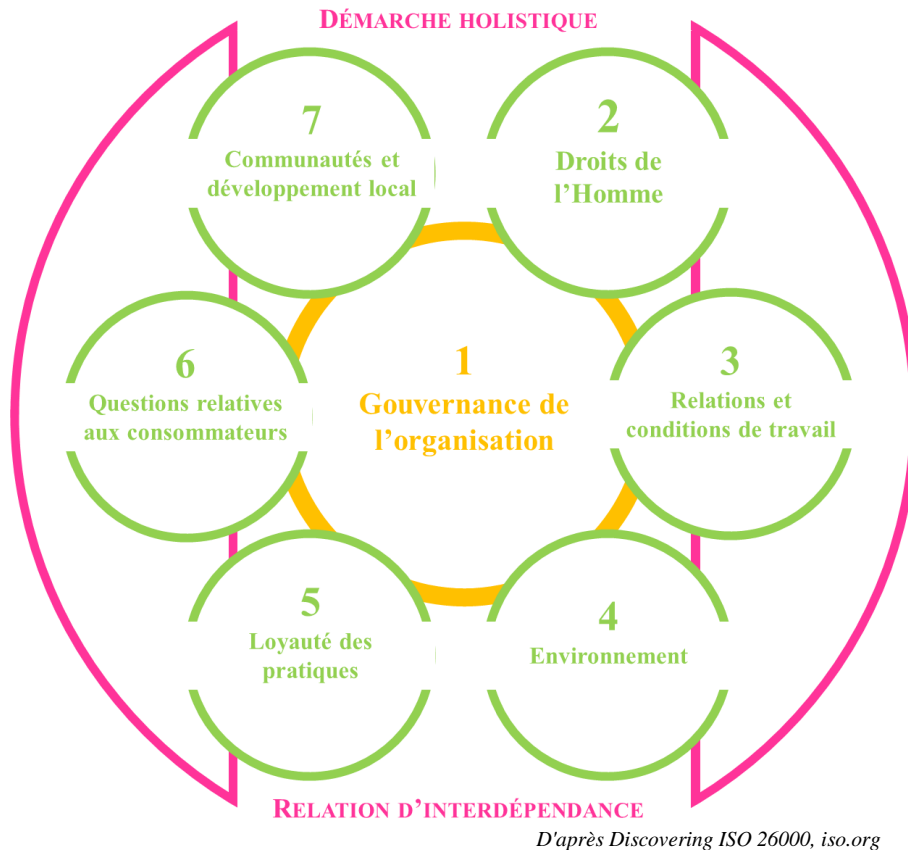
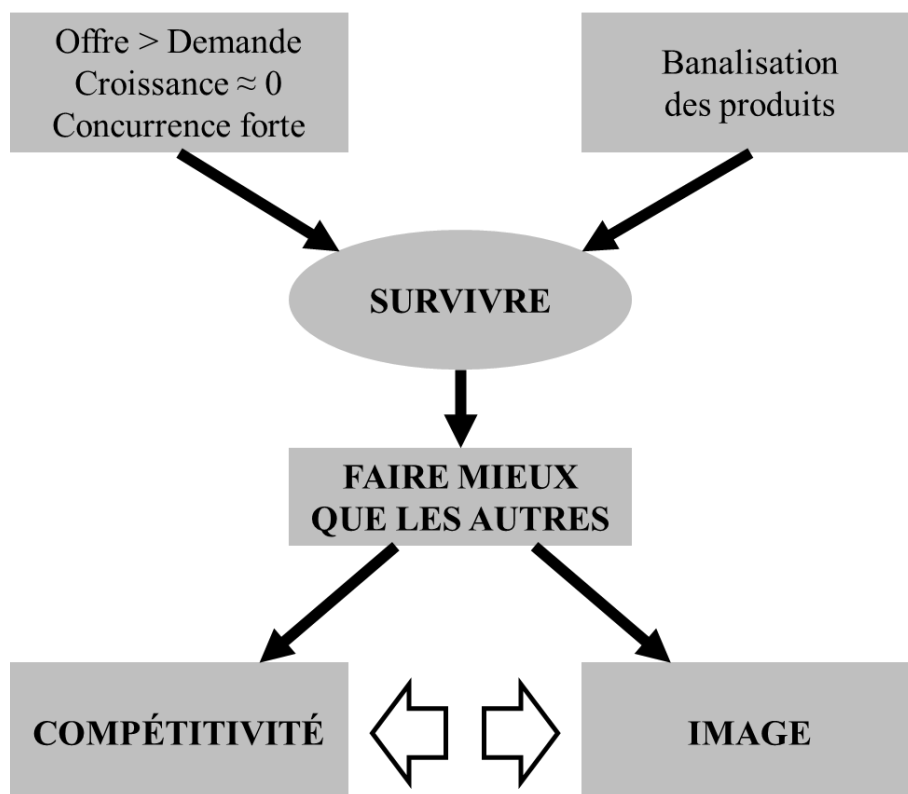


Tableau & schéma n° 5 - Chronologie de la mise en place des installations robotisées à l'usine de Flins - 1972-1982

Année	Automatisation	Département
1972	2 robots « unimate 200 » pour soudure par points R5	Tôlerie
1976-77	2 robots portique « Renault Acma » pour soudre par points R5	Tôlerie
1978	<ul style="list-style-type: none"> • 11 robots portique « Renault Acam » pour la R18 • 6 robots 6 axes (application de peinture au zinc, supprimé avec la cataphorèse) • 4 robots « Asea » 5 kg pour la R18 (application mastic portes) • 1 robot « Unimate » pour la R18 (manutention soubassement) • 3 robots « Aro » pour la soudure par points R18 	Tôlerie
1979	8 robots horizontaux « Renault Acma » pour la soudure par points R18 Essai de 22 robots 7 axes « Renault Acma » (application laque, supprimés en 1983)	Tôlerie
1981	<ul style="list-style-type: none"> • 6 robots 7 axes « Renault Acma » (application mastic antigravillonnage) • 1 machine d'application peinture d'apprêt en électrostatique par bols « Sames » (sur une ligne) 	Peinture
1982	3 machines d'application copolymère en électrostatique par bols « Sames » (sur trois lignes)	Peinture

Sources : Dossier de presse du trentenaire de l'usine – Direction des Relations Publiques – Groupe Renault

Tableau & schéma n° 6 - Synthèse de la situation faites par
Edmond Pachura, Directeur de l'usine, lors de la réunion Flins 5/5



Source : Flins 5/5, séance de travail du 26 juin 1984 – Fonds Renault Flins, boîte 4, Renault Histoire, p. 49

Tableau & schéma n° 7 - Chronologie détaillée des directeurs de Flins (1952-2011)

Années	Président de Renault	Directeur Flins	Grèves	Prod. vs a-1	Postes occupés après Flins	Sites						
						Vitvorde	Sandouville	Doan	Maulbeuge	Raffly	Cléon	
1952	Pierre LEFAUCHEUX	Pierre BONNIN		-	Directeur de la production de Billancourt Directeurs des usines Président Directeur Général de SNAV (site de Vénissieux)							
1953			143%									
1954			178%									
1955			122%									
1956			149%									
1957			147%									
1958			145%									
1959			110%									
1960			88%									
1961			69%									
1962	Pierre DREYFUS	Francis GUIRIEC		150%	Premier Directeur de l'usine de Sandouville Départ en retraite							
1963			99%									
1964			78%									
1965			98%									
1966			118%									
1967			105%									
1968			96%	●								
1969			134%									
1970			126%									
1971			100%	●								
1972	108%	●										
1973	100%	●										
1974	97%	●										
1975	91%	●										
1976	Bernard VERNIER-PALLIEZ	Max RICHARD		115%	Directeur Central du pPersonnel et des Relations Sociales Directeur du Véhicule Utilaire							
1977			94%	●								
1978			94%	●								
1979			111%	●								
1980			99%	●								
1981	Bernard HANON	Jacques MALAVAS	●	83%	Directeur de la rénovation du système de programmation et de distribution de l'entreprise Président Directeur Général de la SOLLAC puis administrateur de plusieurs multinationale							
1982		96%	●									
1983		95%	●									
1984	93%	●										
1985	Georges BESSE	Olivier BOUGCARD		99%	Retraite							
1986	Raymond H. LEVY	Michel AUROY		113%	Directeur de l'Usine de Cléon Secrétaire Général Adjoint du Groupe Renault							
1987			108%	●								
1988			97%									
1989			98%									
1990			86%									
1991			114%									
1992			112%									
1993	Louis SCHWEITZER	Gérard LECLERCQ		95%	Directeur des Fabrications Mécaniques Directeur des Fabrications Directeur des Ressources Humaines Groupe Membre du Comité Exécutif du Groupe							
1994			109%									
1995			96%	●								
1996			90%									
1997			103%									
1998			115%									
1999	Denis BARBIER	Denis BARBIER		104%	Directeur de la Performance du Système Industriel Directeur de la Région Amériques Membres du Comité Exécutif du Groupe							
2000			94%									
2001			99%									
2002			90%									
2003			91%									
2004	88%											
2005	Carlos GHOSN	Olivier REMOLEUX		121%	Directeur ingénieurier du Véhicule Utilaire Directeur Performance Directeur du process engineering Avtovaz							
2006			103%									
2007			69%									
2008			69%									
2009			88%									
2010			106%									
2011			100%									

En gras : directeurs ayant eu des responsabilités significatives à Boulogne-Billancourt

— Année du changement de président

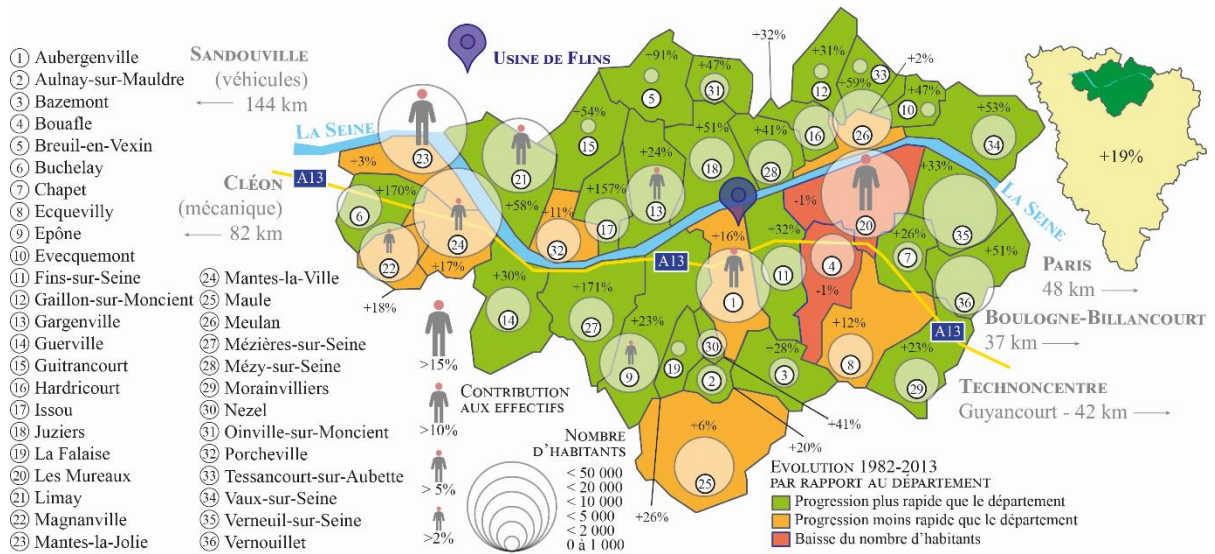
— Année a+1 du changement de président

■ Passage à Flins dans une fonction opérationnelle du Directeur au cours de son parcours professionnel

■ Site n'existant pas ou n'existant plus

Sources : Bilans sociaux – Usine de Flins – Notices biographiques – Renault Histoire – CFDT

Tableau & schéma n° 8 – Evolution de la population de l'usine issue des communes de son territoire – 1982 vs 2013



sources : Insee – Service Ressources Humaines usine de Flins – Illustration de l'auteur

Tableau & schéma n° 9 - Schéma ayant permis de définir le périmètre de la carte n°6



Sources : Etude pour l'amélioration de la circulation – GMV Conseil - 31 janvier 1979 – Fonds Flins carton n°4, Renault Histoire

Tableau & schéma n° 10 – Termes les plus fréquemment cités dans les notices INA par décennies (1980-2010)

Ensemble de la période		1980-1989	1990-1999	2000-2010			
Rang	Termes	Rang	Termes	Rang	Termes		
1	Grèves	1	Conflits	1	Grèves	1	Clio
2	Clio	2	Grèves	2	Social	2	Délocalisations
3	Conflit	3	Reprise	3	Twingo	3	Crise
4	Crise	3	Chômage	3	Clio	4	Grèves
4	Délocalisations	5	Salaire	3	Chômage	5	Relocalisations
6	Chômage	5	Immigrés	6	Manifestation	6	Relance
7	Relocalisations			6	Crise	6	Electrique
8	Social			6	Robots	6	Production
9	manifestation			6	privatisatons	9	Circuit
10	Licenciements					10	Chômage

NB : Nous avons retenu au maximum les dix termes « signifiants », par ordre d'importance des occurrences sur la période, certaines décennies présentant un nombre de termes plus restreint.

Représentation par nuages de mots

Sur l'ensemble de la période



Par décennie



Sources : Institut National de l'Audiovisuel – ina.fr

Tableau & schéma n° 11 - Synthèse des travaux d'arrêt (1) - 1988-1990

Média n°	1988		1989		1990	
	85	132	132	186		
Nature	Entretien	Mode misation	Entretien	Mode misation	Entretien	Mode misation
EMBOUTISSAGE		Modernisation de l'atelier pour améliorer les flux tendus, Préparation de zone d'implantation nouvek	Câblages électriques et déverminage mécanique ligne finition boucliers	Poursuite de la modernisation des ateliers Nouvelles lignes robotisées ouvrants	Entretien des outils Chromage des outils	Modernisation de la ligne de découpe
TOLIERIE		Mise en place de tables à rouleaux sur la chaîne 1 et aménagement de zones	Gros travaux d'entretien	Remplacement des balancelles capots, hayons et portes Modification des convoyeurs Implantation ligne d'éclapement R21	Importants travaux de fiabilisation des installations Démontage anciennes installations	
PEINTURE		Poursuite de la modernisation, avec la démolition de l'ancienne chaîne 3, des app'rets et du four des laques		Poursuite de la modernisation. Mise en place chaîne à retouches Refonte de toutes les manutentions pour la gestion en deux flux séparés Création de stocks de caisses en cataphorèse pour gestion deux flux Nouvel ligne MPR	Entretien courants (pièces)	Nouvelle cataphorèse moyenne épaisseur Préparation arrivée robots peinture et des bases hydrosolubles
MONTAGE		Manutention automatisée des sièges, installations de deux ligne au lieu d'un en sortie Tristock pour alimenter les deux lignes de sellerie. Installation d'une zone de pose stripping et démontage/remontage des portes ; construction de fosses pour installations bancs de parallélisme	Réfection machine encollage pare-brise Embellissement : peinture plafond, réfection des verrières	Mise en service du TMA (Tronçon Mécanique Automatisé) sur la ligne B Nouvelles mises en balancelles lignes A et B Nouveaux bancs de contrôles parallélisme	suppression ancienne installations R5 Réfection encollage pare-brise Réfection contrôle électrique Révision convoyeur	Réaménagement entrée sellerie
USINE		Embellissement de l'usine (démolition du bâtiment EE3)	Embellissement de l'usine, rénovation du bâtiment X, espaces verts		Réfection de la rue "Dauphine"	

Source : Média – Usine de Flins

Tableau & schéma n° 12 - Synthèse des travaux d'arrêt (2) - 1991-1993

Média n°	1991		1992		1993	
	Entretien	Mode misation	Entretien	Mode misation	Entretien	Mode misation
EMBOUITISSAGE	Révision moule injection plastique Entretien préventif presse Remise en état presse 620	Modernisation de la ligne de découpe	Fiabilisation des installations, et entretiens préventifs des presse	Implantations de paletiers, mise au point de l aligne 51, modernisation de la ligne 31, implantation du conditionnement robotisé & sur la ligne 12, implantation presse double effet	Capotage presse Remplacement pont roulant Remise à niveau ligne injection	
TOLIERIE	Travail de fond sur la fiabilisation	Nouveaux circuits tôlerie Modification convoyeurs Retour en automatique des luges	Entretien préventif et nettoyage des installations, fiabilisation du convoyeur de la ligne des boucliers et entretiens préventifs		Démontage installation X57	Mise en place robots X06
PEINTURE	Cabine de ponçage cataphorèse Réfection des sol (2500 m ²) et peinture des plafonds	Rallongement cabines laques Lignes circulant supplémentaires	travaux sur le magasins des luges,	Ricnage au trempé après cataphorèse, tunnelisation du parcours des caisses, transformation des incideurs, remplacement de robots, travaux de génie civil et modernisation chaine mastics, modifications d'implantations	Modification entrée et sortie cataphorèse Réfection des guidages de la ligne Réfection du tunnel de traitement	Bols pneumo électrostatiques Fin aménagement de la ligne automatisée mastics
MONTAGE	Fiabilisation TSA (Tronçon Sellerie Automatisée)	Modification TMA (Tronçon Mécanique Automatisée) et convoyeur entrée mécanique Préparation implantation robots motorterie	Reprise complète d'installations et remise à niveau générale, travaux sur les convoyeurs et fiabilisation machines de remplissage, remise en état du tristrocks		Fiabilisation des moyens de manutention	Aménagement de la fin du bâtiment D
USINE					Aménagement de la rue entre les bâtiment C & D Nombreux travaux de peinture Aménagement accès entrée principale	

Source : Média – Usine de Flins

Tableau & schéma n° 13 - Synthèse des travaux d'arrêt (3) - 1994-1996

Média n°	1994		1995		1996	
	463	463	557	557	650	650
Nature	Entretien	Mode misation	Entretien	Mode misation	Entretien	Mode misation
EMBOUTISSAGE	Capotage presses Révision générale des presses			Réimplantation parachèvement boucliers Déplacement presses pour mise en fabrication des outillages	Capotage des presses,	modernisation des installations, Mise en place de nouveaux process (éplieurs, manutention inter presse)
		Remplacement chaîne à tablier ferrage Nouvel atelier passage de roue Twingo	Réfection allées ateliers	Nouvelle commande barre navette Twingo Amélioration modules ferrage Réaménagement et automatisation de postes	Changement du claufrage vétuste,	modification du flux
TOLERIE			Réfection cataphorèse	Mise en place cabine ponçage Mise en place d'une machine électrostatique Remplacement convoyeur	remplacement d'installations vétustes et remplacement de pièce	Allongement cataphorèse (économie énergie),
		Machines à peindre électrostatiques Installation d'une cabine de ponçage avant laques				
PEINTURE	Réfection cataphorèse Réfection cabines des laveurs			Importants travaux de génie civil pour future installation Couverture de la rue 8 Démarrage nouvelle chaîne "commercialisation"		Opération de génie civile très importants (10 000 tonnes de ferrailles, 2 500 m3 de remblais et de dalle béton), transferts d'ateliers (portes, poste de conduite), transformation de chaîne, démontage d'ancienne installation, jonction entre les bâtiment C et D
		Nouvelle chaîne en bout de TCM Modification de la préparation pédaliers				
MONTAGE			Réaménagement bureaux	Installation 2ème réseau d'eau incendie Construction locaux charge batterie Nouveaux circuits logistiques	Plan de circulation, réaménagement de bureau, embellissement des façades, rénovation du restaurant d'entreprise	
USINE	Réfection de la rue 14	Création de nouveaux accès centre livreur				

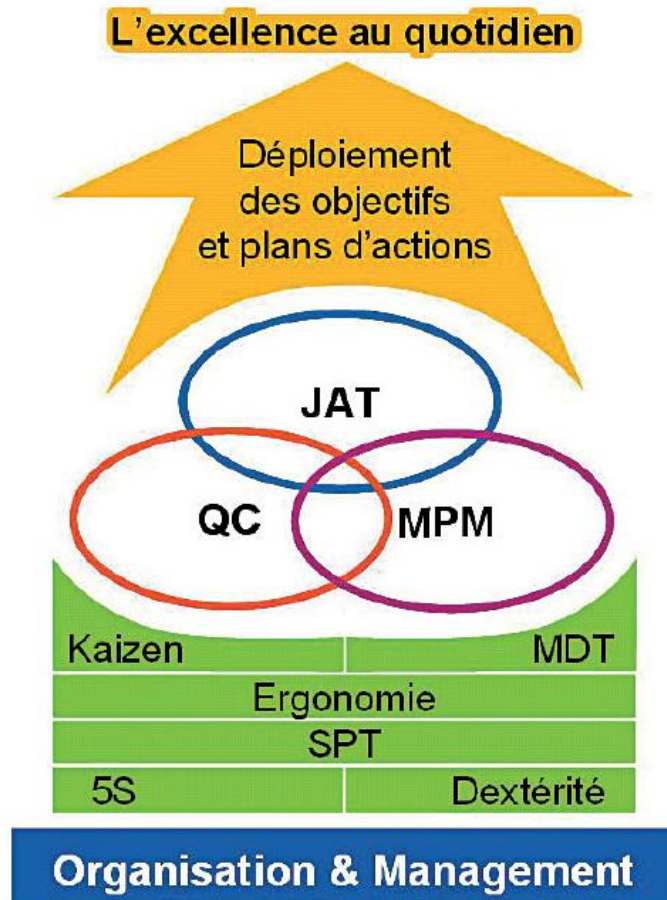
Source : Média – Usine de Flins

Tableau & schéma n° 14 - Principes du SPR

FONDAMENTAUX	CIBLES	PRINCIPES
Pilotage par la qualité Lean Production	Assurer à 100% la qualité demandée par les clients internes et externes	<i>Concevoir et fabriquer un produit sans défaut</i> <i>Ne pas passer ni accepter de défaut</i>
	Réduire le coût global	<i>Maximiser la performance main d'œuvre</i> <i>Minimiser les coûts matière</i> <i>Rentabiliser les équipements</i>
	Fabriquer les produits demandés au moment demandé	<i>Accroître notre réactivité à la demande du client</i> <i>Respecter le programme de fabrication</i> <i>Minimiser les stocks</i>
	Responsabiliser et respecter les hommes	<i>Impliquer les hommes</i> / <i>Développer les compétences</i> <i>Travailler en partenariat</i> / <i>Protéger l'environnement</i>

Source : Le Dossier du Management du PSR – Renault Histoire

Tableau & schéma n° 15 - La « fusée » du SPR



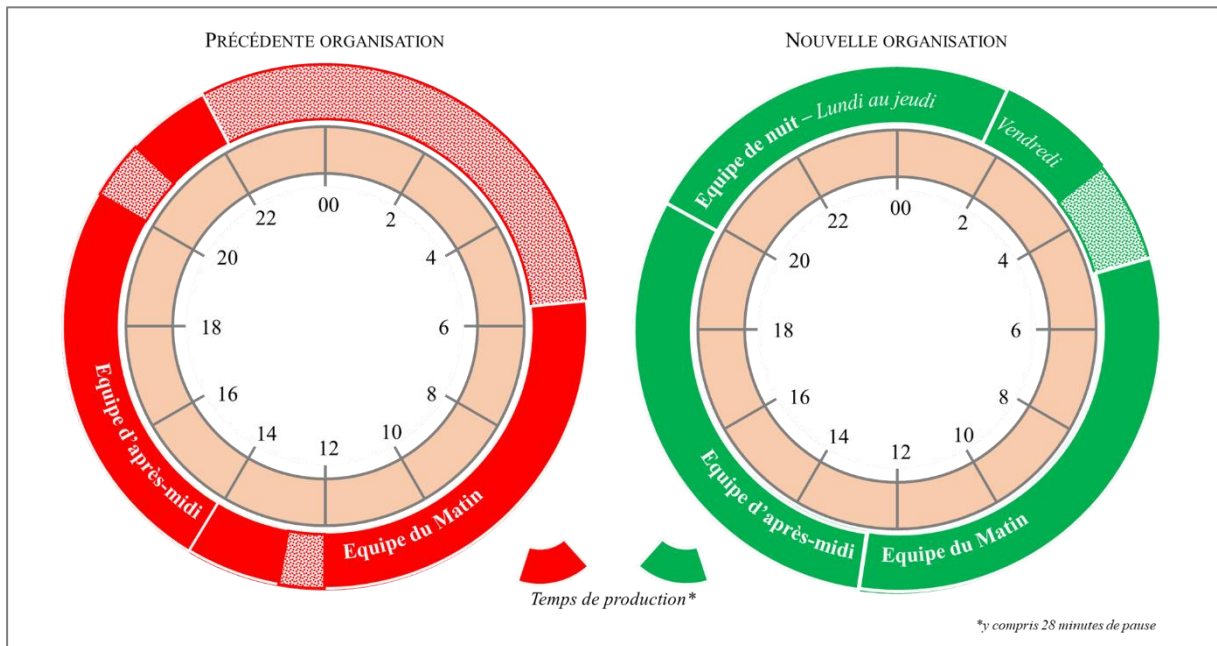
Source : Le Dossier du Management du PSR – Renault Histoire

Tableau & schéma n° 16 - Evolutions sur les « temps d'ouverture » - 1989-1990



Source : Média – Usine de Flins

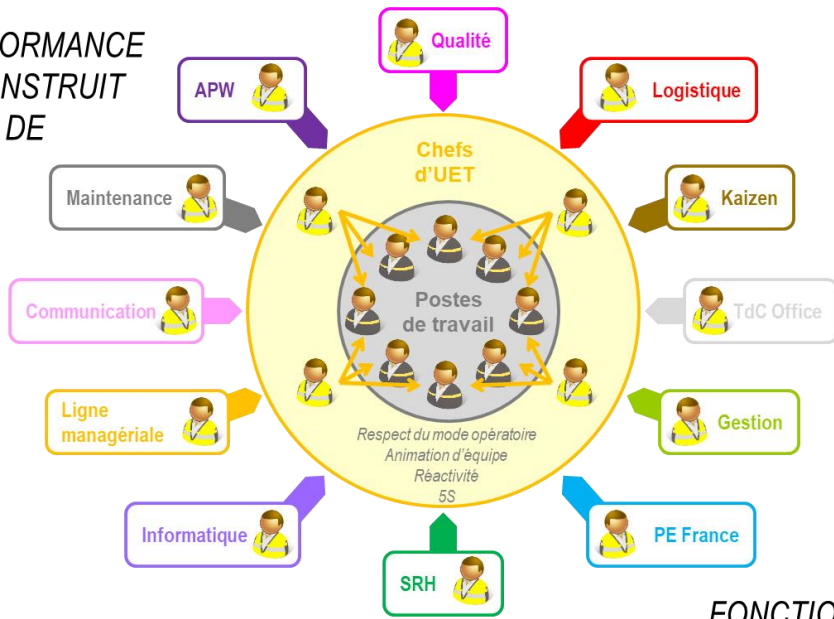
Tableau & schéma n° 17 - Temps d'ouverture – Evolution des temps de production



Source : Média – Usine de Flins

Tableau & schéma n° 18 - Schéma de communication interne plaçant le poste de travail au cœur de toutes les attentions des différents acteurs de l'usine - Document interne datant de 2017

UNE PERFORMANCE
QUI SE CONSTRUIT
AU POSTE DE
TRAVAIL



TOUTES LES
FONCTIONS SUPPORT
AU SERVICE DE LA PRODUCTION

Source : Direction de l'usine

Tableau & schéma n° 19 – Comparaison des visites des premiers ministres
Michel Rocard (1990) et Dominique de Villepin (2005)

	Michel Rocard	Dominique de Villepin
Date	jeudi 31 mai 1990	vendredi 7 octobre 2005
Obejt de la visite	Signature "Accords à vivre" + 3ème équipe	Signature de la convention de partenariat local pour l'emploi Etat / Renault / 5 ETT
Arrivée	15:30	08:30
Départ	17:35	10:05
Durée	02:05	01:35
Arrivée	Hélicoptère	Véhicules
Cabinets	5 personnes	6 personnes
Ministres accompagnants	Jean-Pierre Soisson, Ministre du Travail, de l'Emploi et de la Formation professionnelle	Henri Cuq, ministre délégué aux relations avec le parlement
	Roger Fauroux, Ministre de l'Industrie et de l'Aménagement du territoire	Gérard Larcher, ministre délégué à l'emploi, au travail et à l'insertion professionnelle des jeunes
Elus locaux	Non précisé	14 personnes + 5 à confirmer
Début visite atelier	16:20	08:45
Fin visite atelier	16:55	09:10
Durée visite	00:35	00:25
Ateliers visités	Tôlerie	Tôlerie
	Montage	
Rencontres salariés	Non	Oui (4)
Rencontres OS	Oui	Non
Echange PDG	Non	Oui
Présence presse	Oui	Oui
Point presse	Non	Oui
Présence Renault	Raymond H. Levy, PDG	Carlos Ghosn, PDG
		Michel de Virville, Secrétaire Général, DRH
	Michel Auroy, Directeur de l'usine	Olivier Rémoieux, Directeur de l'usine
Médias présents	Non détaillé (TV)	26 (TV, radio, presse écrite, nationale et locale)





Points de différence notable

Sources : Chef de cabinet du Premier ministre, AN, 19920629/5 (Michel Rocard)
et Service de presse (cabinet du Premier ministre), AN, 20080328/5 (Dominique de Villepin)

Tableau & schéma n° 21 – Représentation matricielle des évolutions majeures de l'usine - 1980-2010

		Point de vue de l'usine	
		Macroscopique	Microscopique
Relation à l'usine	Externe	<p>Un secteur automobile qui se transforme</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concentration • Maturité des marchés • Automatisation • Externalisation • Nouvelle concurrence 	<p>Une usine au cœur de son territoire</p> <ul style="list-style-type: none"> • Poids de l'usine moindre • Objet d'enjeux politiques • Impact environnemental • Déprise démographique • Symbole de l'industrie française
	Interne	<p>Un constructeur qui change de dimension</p> <ul style="list-style-type: none"> • Internationalisation • Concentration • Alliance Renault-Nissan • Stratégie industrielle • Benchmark 	<p>Une usine lieu de mutation du travail</p> <ul style="list-style-type: none"> • Baisse des effectifs • Nouveau cadre de travail • Individuation de la relation • Montée en responsabilité • Nouvelle charge mentale

Tableau & schéma n° 22 - 1980-2010 : les transformations d'une usine d'Europe de l'Ouest

	1980	2010	
 L'Usine	Types de production	Pièces & véhicules	Pièces, véhicules & petites activités annexes multiples
	Véhicules produits	Forte diversité	Forte spécialisation
	Flux de fabrication	Etendu	Compact (en théorie)
	Lignes de fabrication	Multiple / mono produit	Unique / multiproduit
	Valeur ajoutée des productions	Faible (R5)	Forte (ZOE)
 Le Management	Ligne hiérarchique	Mille feuille	Courte
	Posture direction	Distante	Dialogue terrain
	Relationnel	Collectif ouvrier vs maîtrise	Individuation du lien avec la hiérarchie
	Système de production	Rien	<i>Alliance Production Way</i>
	Valorisation de l'initiative	Faible	Forte
	Information / Communication	Faible	Forte
	Primes & intéressements	Rien	Flins+ & intéressement Groupe
	VIM	Fortement clivant	Tous identiques : gris Renault
 La Performance	Volume	406 361	148 524
	Coût du travail	Faible	Elevé
	Process	Majoritairement manuel	Fortement automatisé
	Organisations du travail	Rigide / 2 équipes	Flexible (3 ^{ème} équipe, accord de viabilité, etc.)
	Externalisation	Faible	Forte
	Souplesse des approvisionnements	Faible / Stocks	Forte / Synchronisation
	Relation entre les usines / benchmarks	Faible	Forte
	Priorité	Volume	QCD
 Le Social	Effectifs	19 620	3 111
	Opérateur	Bras	Cerveau
	Conditions de travail	Faible	Forte
	Sociabilité	Forte	Faible
	Organisations syndicales	Forte	Faible
	Conflits	Fréquents / continus	Rien
	Précarité	Conjoncturelle	Structurelle

La longueur des barres symbolise le changement opéré en plus du commentaire

Annexe D :
Plans & vues aériennes avec les principaux
travaux - 1970-2012

Table des plans et des vues aériennes de l'usine

Plan & vue aérienne n° 1 - Plan de masse de l'usine avec leur identification standard	89
Plan & vue aérienne n° 2 - Activités des principaux bâtiments et flux logistiques (départ véhicules neufs) et flux salariés	90
Plan & vue aérienne n° 3 - Plan des rues de l'usine	91
Plan & vue aérienne n° 4 - 1970 – Prolongement du bâtiment L, construction du bâtiment LH, doublement du bâtiment M, extension du bâtiment OA2, construction du bâtiment RA, nouvelle voie ferrée du Centre Livreur	92
Plan & vue aérienne n° 5 - Avril 1971 – Construction du bâtiment S Nord	92
Plan & vue aérienne n° 6 - Juin 1973 – Construction du bâtiment PF	93
Plan & vue aérienne n° 7 - Avril 1976 – Construction du bâtiment EE5 (restaurant d'entreprise)	93
Plan & vue aérienne n° 8 - Septembre 1978 – Construction du bâtiment S sud et passerelle entre les bâtiment OA et P	94
Plan & vue aérienne n° 9 - Juillet 1979 – Construction du bâtiment EE4	94
Plan & vue aérienne n° 10 - Juin 1980 – Démarrage de la construction du bâtiment T (cataphorèse)	95
Plan & vue aérienne n° 11 - Juillet 1981 – Bâtiment T (cataphorèse) terminé et opérationnel	95
Plan & vue aérienne n° 12 - Mai 1989 – Bâtiment EE3 en cours de destruction	96
Plan & vue aérienne n° 13 - Juillet 1990 – Bâtiment EE3 rasé	96
Plan & vue aérienne n° 14 - Juin 2003 – Atelier de réparation Renault Classic (pour les véhicules de collection Renault)	97
Plan & vue aérienne n° 15 - 2012 – Parc de panneaux photovoltaïques	97

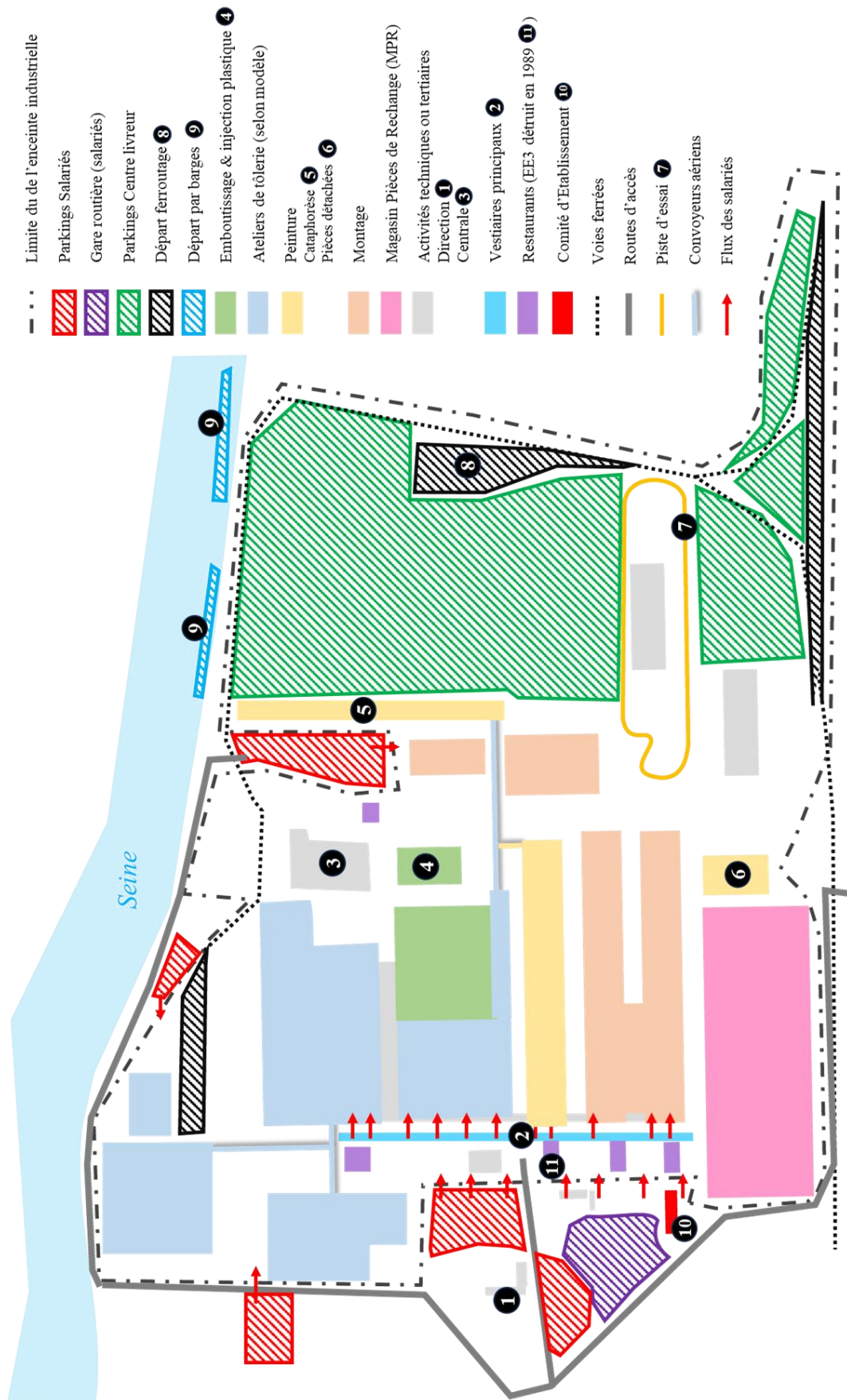
NB : Sauf indication contraire, toutes ces vues proviennent du géoportail de l'IGN - www.geoportail.gouv.fr

Plan & vue aérienne n° 1 - Plan de masse de l'usine avec leur identification standard



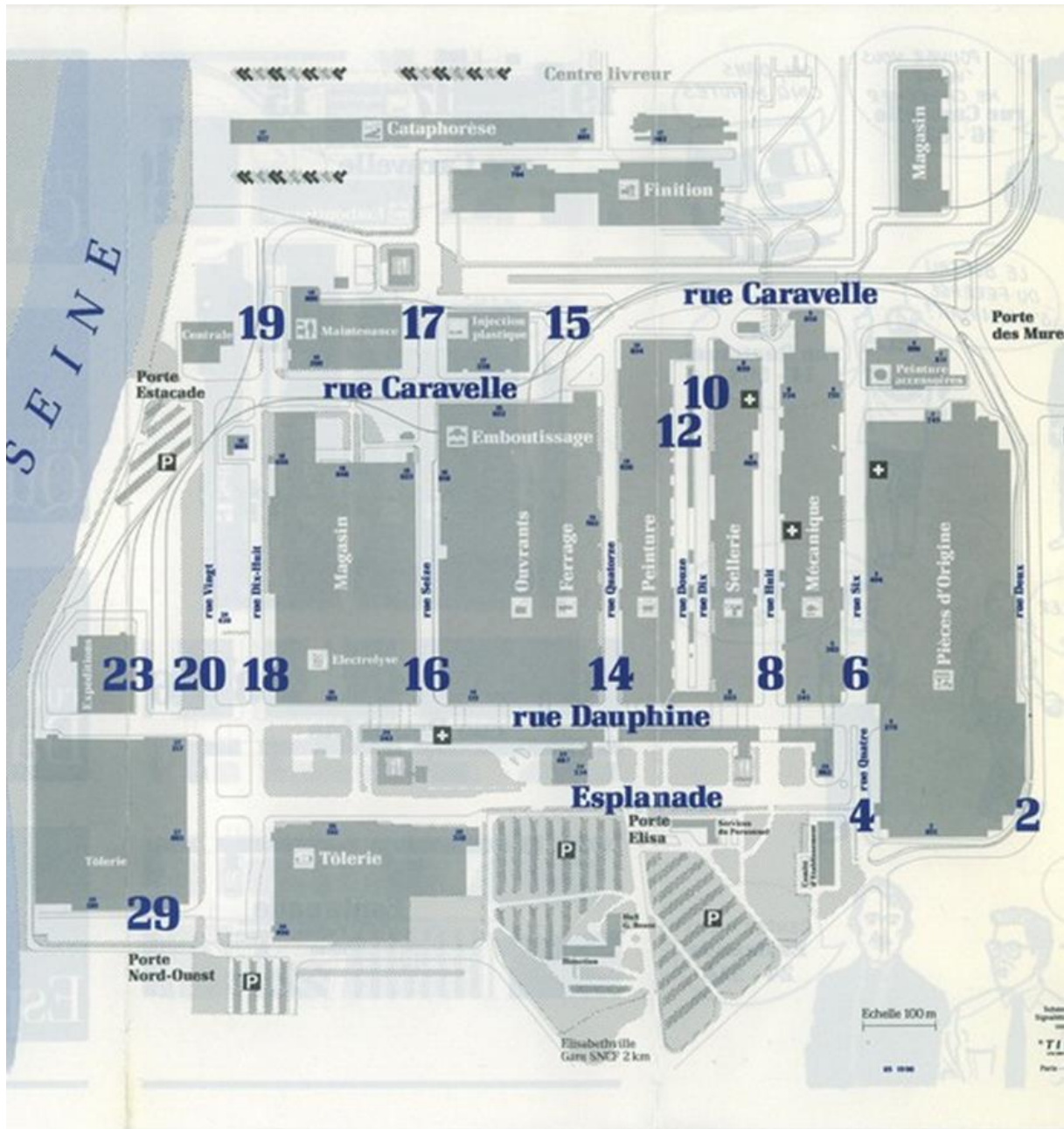
Source : Usine de Flins

Plan & vue aérienne n° 2 - Activités des principaux bâtiments et flux logistiques (départ véhicules neufs) et flux salariés



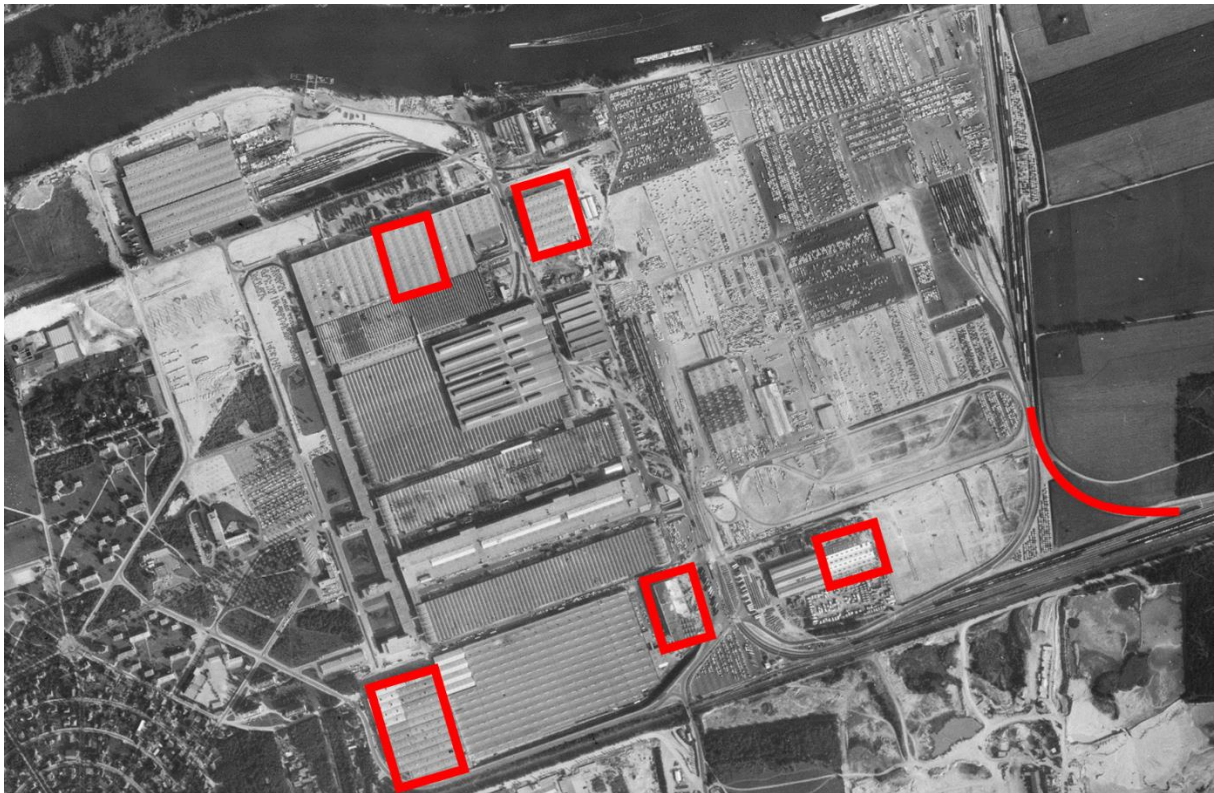
Représentation réalisée par l'auteur

Plan & vue aérienne n° 3 - Plan des rues de l'usine

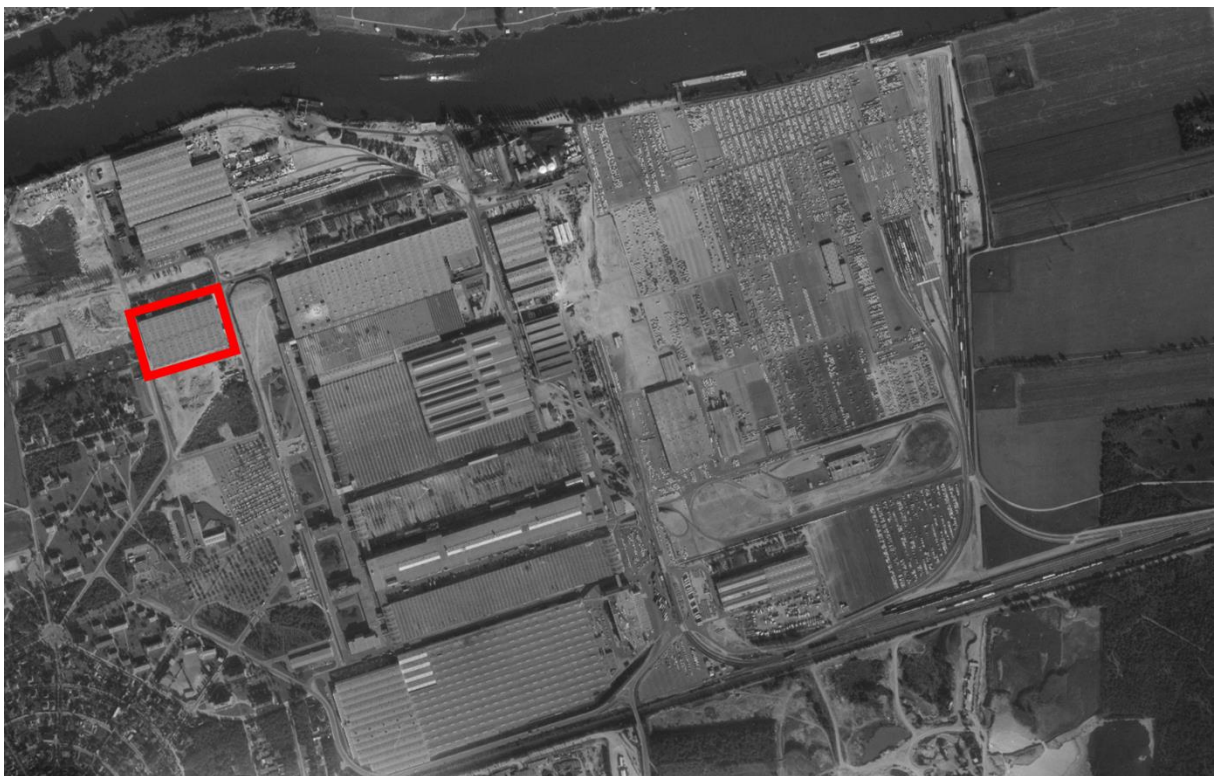


Source : usine de Flins

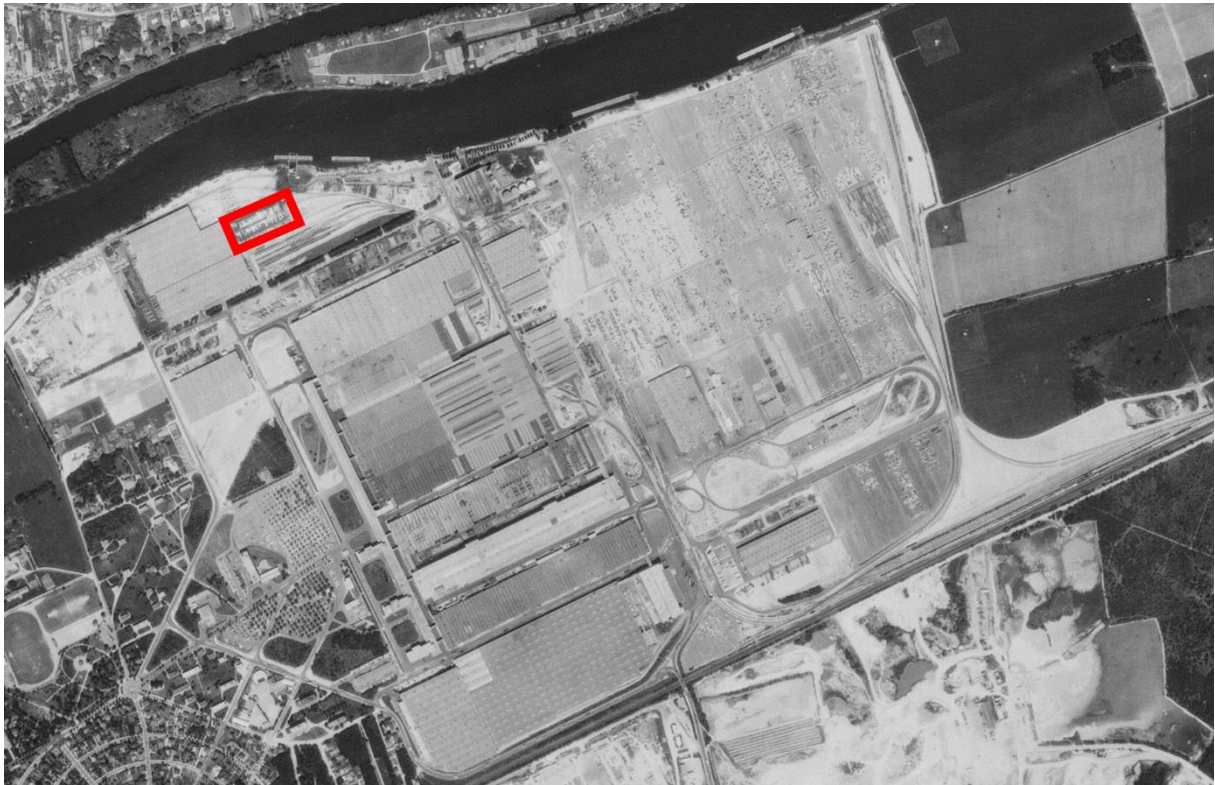
Plan & vue aérienne n° 4 - 1970 – Prolongement du bâtiment L, construction du bâtiment LH, doublement du bâtiment M, extension du bâtiment OA2, construction du bâtiment RA, nouvelle voie ferrée du Centre Livreur



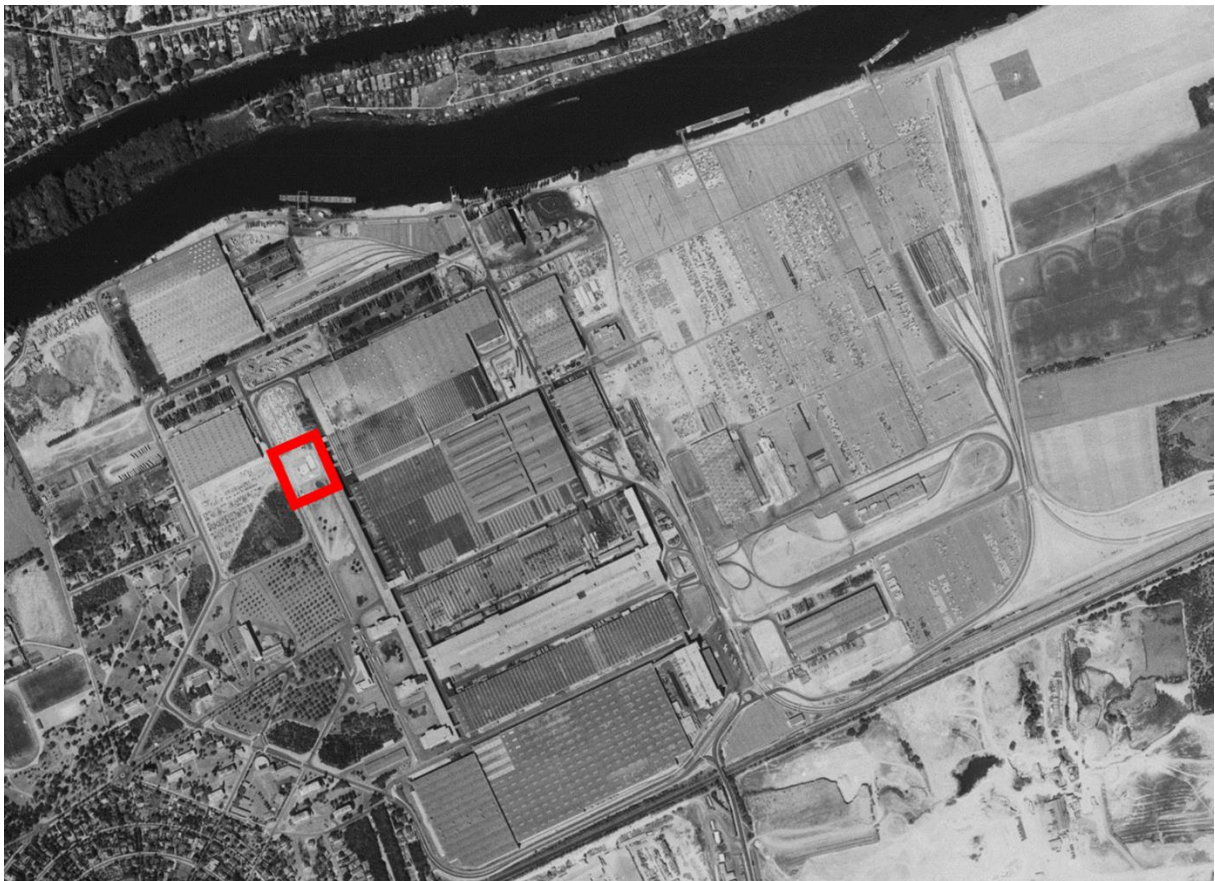
Plan & vue aérienne n° 5 - Avril 1971 – Construction du bâtiment S Nord



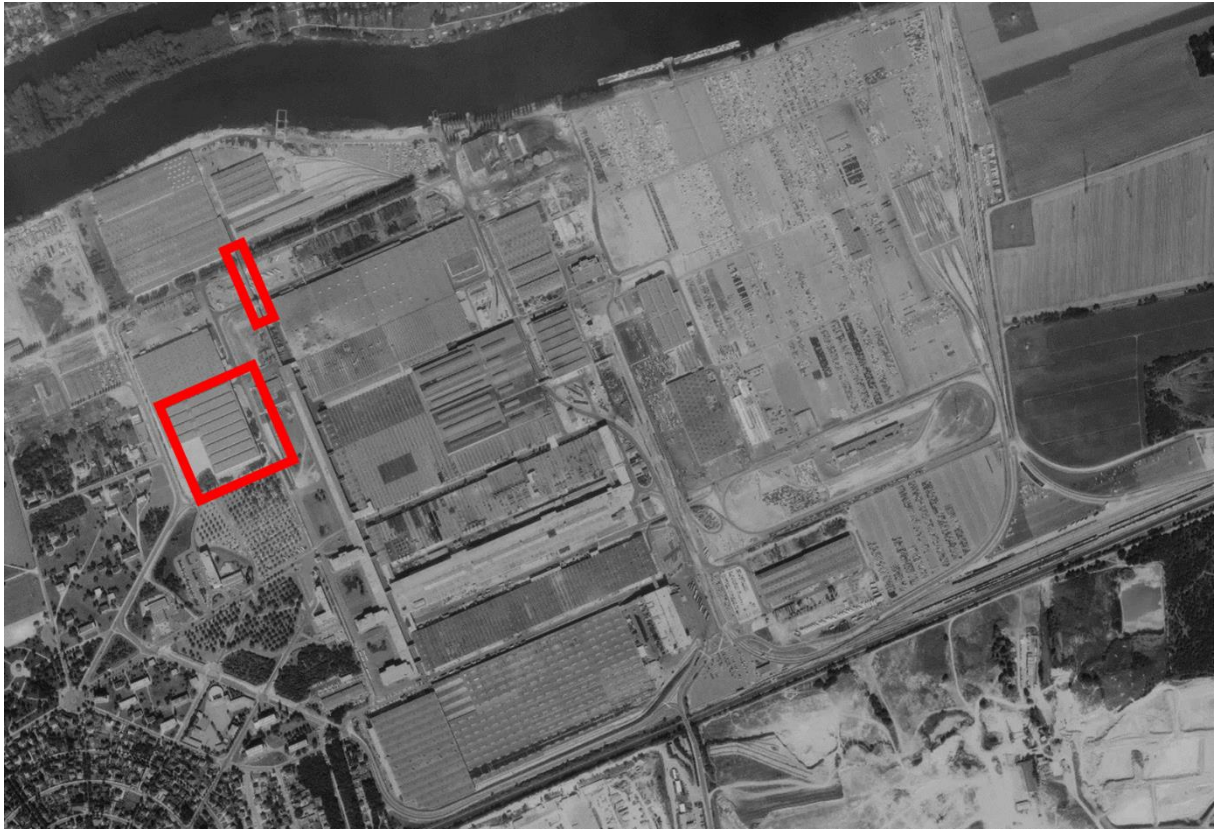
Plan & vue aérienne n° 6 - Juin 1973 – Construction du bâtiment PF



Plan & vue aérienne n° 7 - Avril 1976 – Construction du bâtiment EE5 (restaurant d'entreprise)



Plan & vue aérienne n° 8 - Septembre 1978 – Construction du bâtiment S sud et passerelle entre les bâtiment OA et P



Plan & vue aérienne n° 9 - Juillet 1979 – Construction du bâtiment EE4



Plan & vue aérienne n° 10 - Juin 1980 – Démarrage de la construction du bâtiment T (cataphorèse)



Plan & vue aérienne n° 11 - Juillet 1981 – Bâtiment T (cataphorèse) terminé et opérationnel



Plan & vue aérienne n° 12 - Mai 1989 – Bâtiment EE3 en cours de destruction



Plan & vue aérienne n° 13 - Juillet 1990 – Bâtiment EE3 rasé



*Plan & vue aérienne n° 14 - Juin 2003 – Atelier de réparation Renault Classic
(pour les véhicules de collection Renault)*



Plan & vue aérienne n° 15 - 2012 – Parc de panneaux photovoltaïques



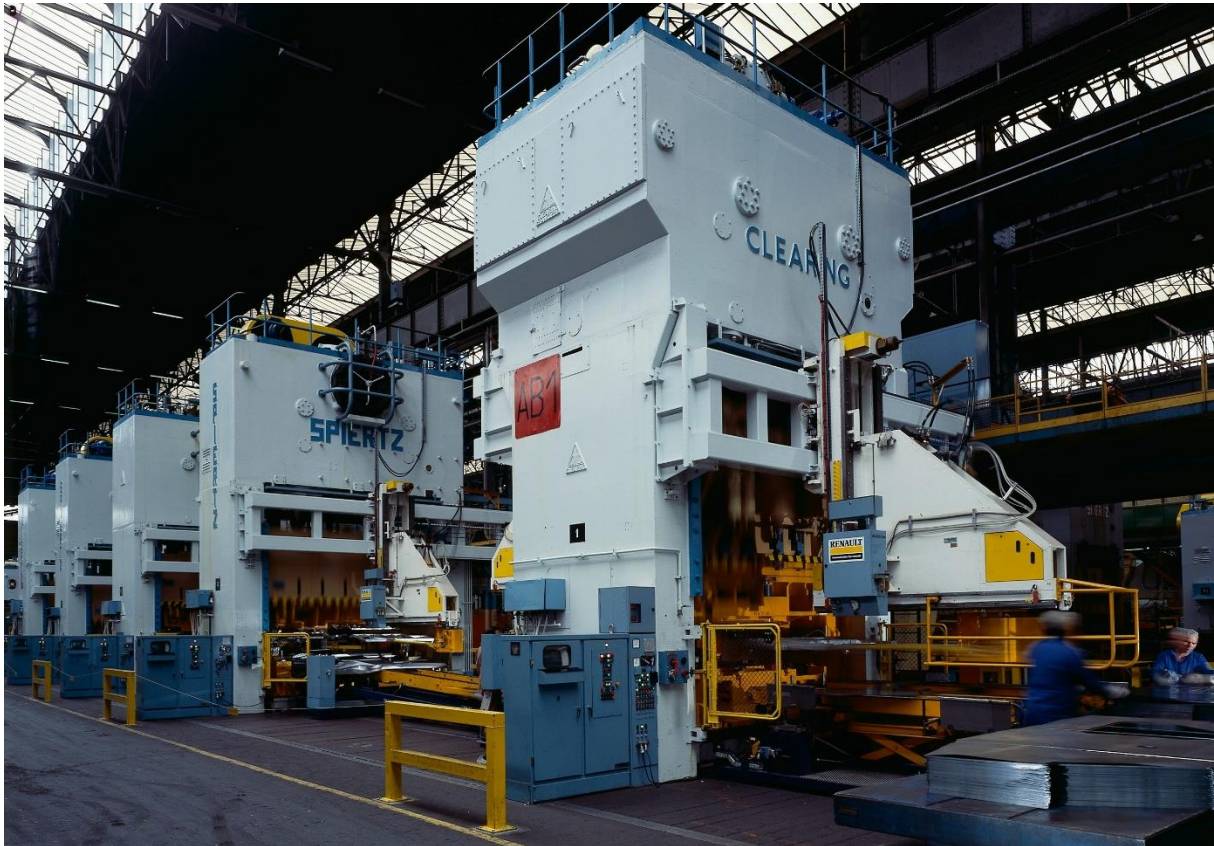
Annexe E :
Quelques exemples d'évolutions
de process dans les ateliers

Table des vues concernant les évolutions de process

Evolution process n° 1 – Emboutissage : presses - Circa 1985	100
Evolution process n° 2 – Emboutissage : presses capotées, de nos jours	100
Evolution process n° 3 – Tôlerie : Assemblage générale de la caisse (SuperCinq) - Circa 1985	101
Evolution process n° 4 – Tôlerie : assemblage général de la caisse (ZOE) – Circa 2020	101
Evolution process n° 5 – Tôlerie : Îlot d'assemblage plancher (SuperCinq) - Circa 1988.....	102
Evolution process n° 6 – Tôlerie : îlot d'assemblage pavillon (Nissan Micra, ZOE) de nos jours	102
Evolution process n° 7 – Peinture : Cabine (Renault 18) - Circa 1980.....	103
Evolution process n° 8 – Peinture : Cabine (Twingo) - Circa 1995.....	103
Evolution process n° 9 – Peinture : Cabine (Clio III) - Circa 2010	104
Evolution process n° 10 – Montage : sellerie (SuperCinq) - Circa 1982.....	105
Evolution process n° 11 - Montage : sellerie (Clio IV et ZOE) de nos jours	105
Evolution process n° 12 - Montage : mise en place de la planche de bord (SuperCinq) - Circa 1985	106
Evolution process n° 13 - Montage : mise en place de la planche de bord (Clio 4) – Circa 2020	106
Evolution process n° 14 - Montage : mise en place du moteur avant l'implantation du TMA, (Renault 18) - Circa 1980	107
Evolution process n° 15 - Montage : Tronçon Mécanique Automatisé – TMA (SuperCinq) - Circa 1996.....	107
Evolution process n° 16 - Montage : Tronçon Mécanique automatisé – TMA (ZOE) – Circa 2020	108
Evolution process n° 17 - Montage : pose du pare-brise arrière (Renault 18) - Circa 1983 .	109
Evolution process n° 18 - Pose des parebrises avant et arrière en automatique (ZOE) – Circa 2020	109

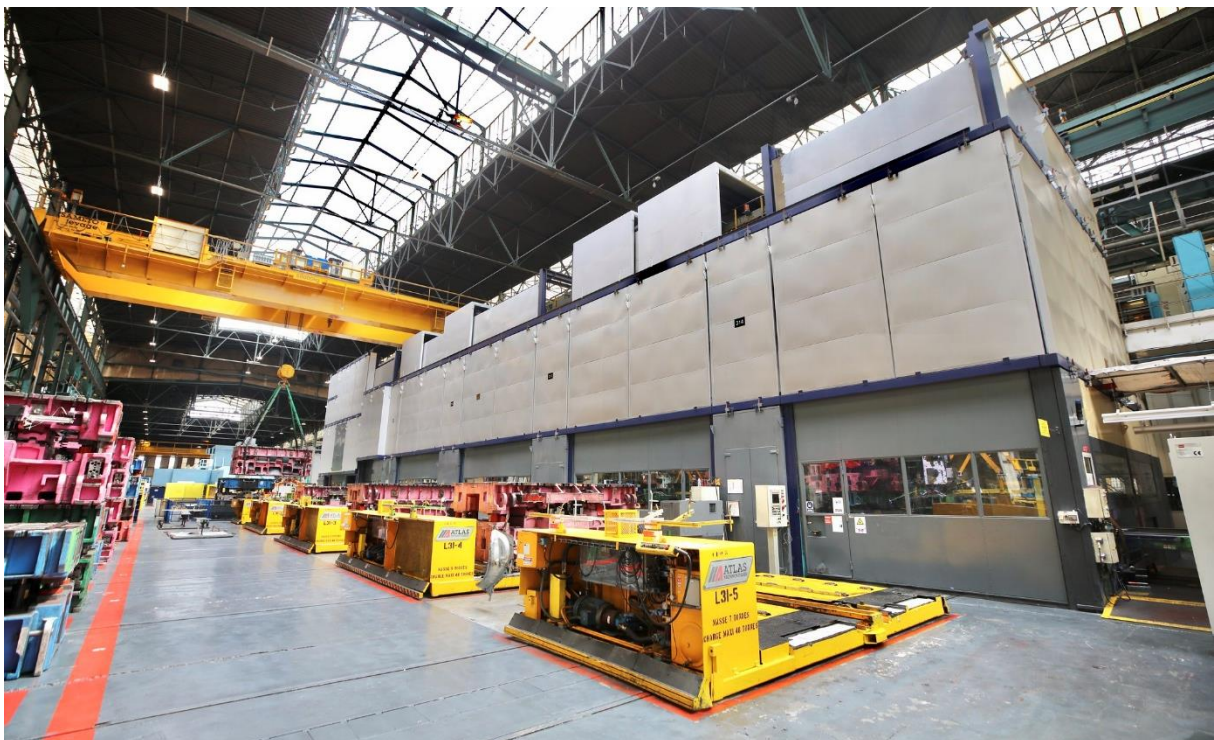
Evolution process n° 19 - Pose automatisée du pare-brise avant (Nissan Micra) – Circa 2020	110
Evolution process n° 20 - Montage : Travail sous caisse (SuperCinq) - Circa 1985.....	111
Evolution process n° 21 - Montage : travail sous caisse (ZOE) – Circa 2020.....	111
Evolution process n° 22 - Mise en place des roues manuelle et automatisée	112
Evolution process n° 23 - Montage : Contrôle qualité en bout de ligne (Renault 12) - Circa 1980	113
Evolution process n° 24 - Montage : contrôle qualité en bout de ligne (Clio 3) – Circa 2009	113
Evolution process n° 25 - Montage : contrôle qualité en bout de ligne (Nissan Micra) - Circa 2020	114
Evolution process n° 26 - Exemple d'implantation de poubelle de tri en bord de ligne de nos jours	114

Evolution process n° 1 – Emboutissage : presses - Circa 1985



Source : Service Communication – Usine de Flins

Evolution process n° 2 – Emboutissage : presses capotées, de nos jours



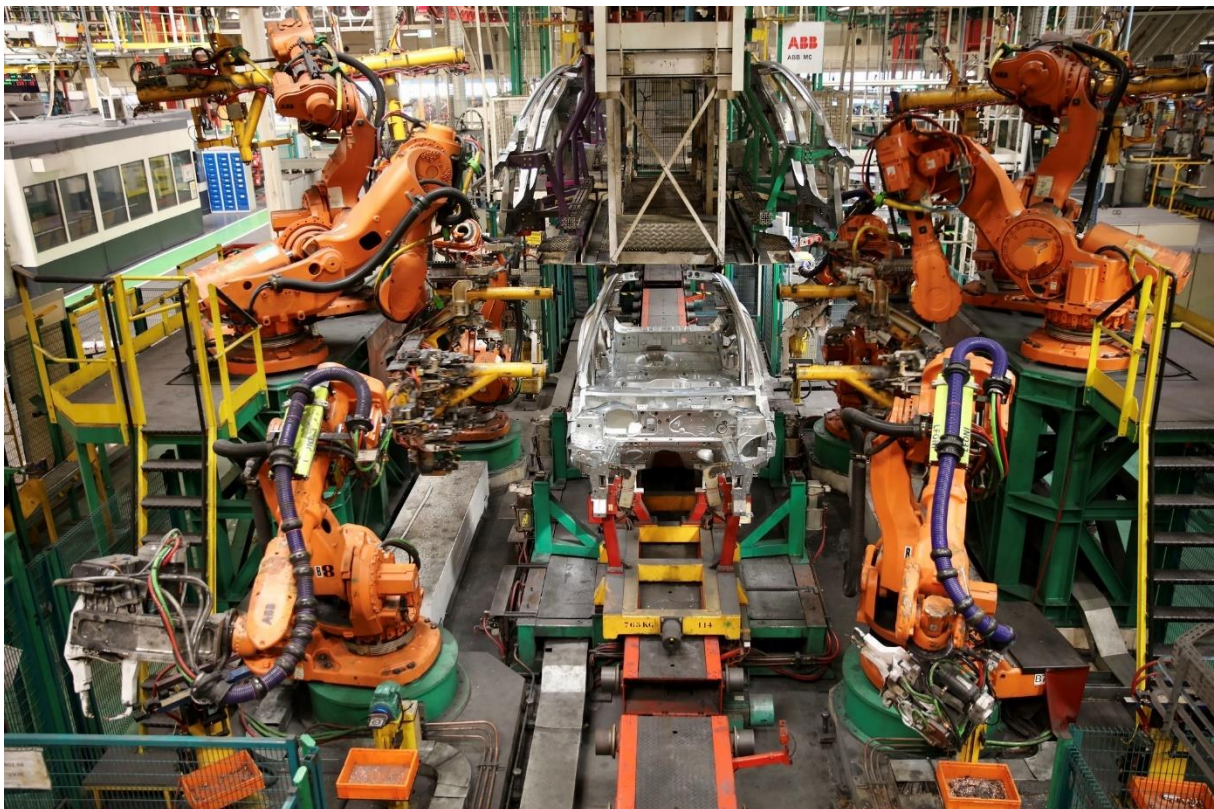
Source : © Nicolas DUPREY/ CD 78

Evolution process n° 3 – Tôlerie : Assemblage générale de la caisse (SuperCinq) - Circa 1985



Source : BERTINOT Michel, op. cit., p. 73

Evolution process n° 4 – Tôlerie : assemblage général de la caisse (ZOE) – Circa 2020



Source : © Nicolas DUPREY/ CD 78

Evolution process n° 5 – Tôlerie : îlot d'assemblage plancher (SuperCinq) - Circa 1988



Source : Usine de Flins in BERTINOT Michel, op. cit, p. 75.

Evolution process n° 6 – Tôlerie : îlot d'assemblage pavillon (Nissan Micra, ZOE) de nos jours



Source : © Nicolas DUPREY/ CD 78.

Evolution process n° 7 – Peinture : Cabine (Renault 18) - Circa 1980



Source : Service communication – Usine de Flins

Evolution process n° 8 – Peinture : Cabine (Twingo) - Circa 1995



Source : Usine de Flins in BERTINOT Michel, op. cit, p. 83.

Evolution process n° 9 – Peinture : Cabine (Clio III) - Circa 2010



Source : Antoine La Rocca – Communication Flins in BARBEY Fabienne, op. cit. pp. 112-113.

Evolution process n° 10 – Montage : sellerie (SuperCinq) - Circa 1982



Source : Service communication – Usine de Flins

Evolution process n° 11 - Montage : sellerie (Clio IV et ZOE) de nos jours



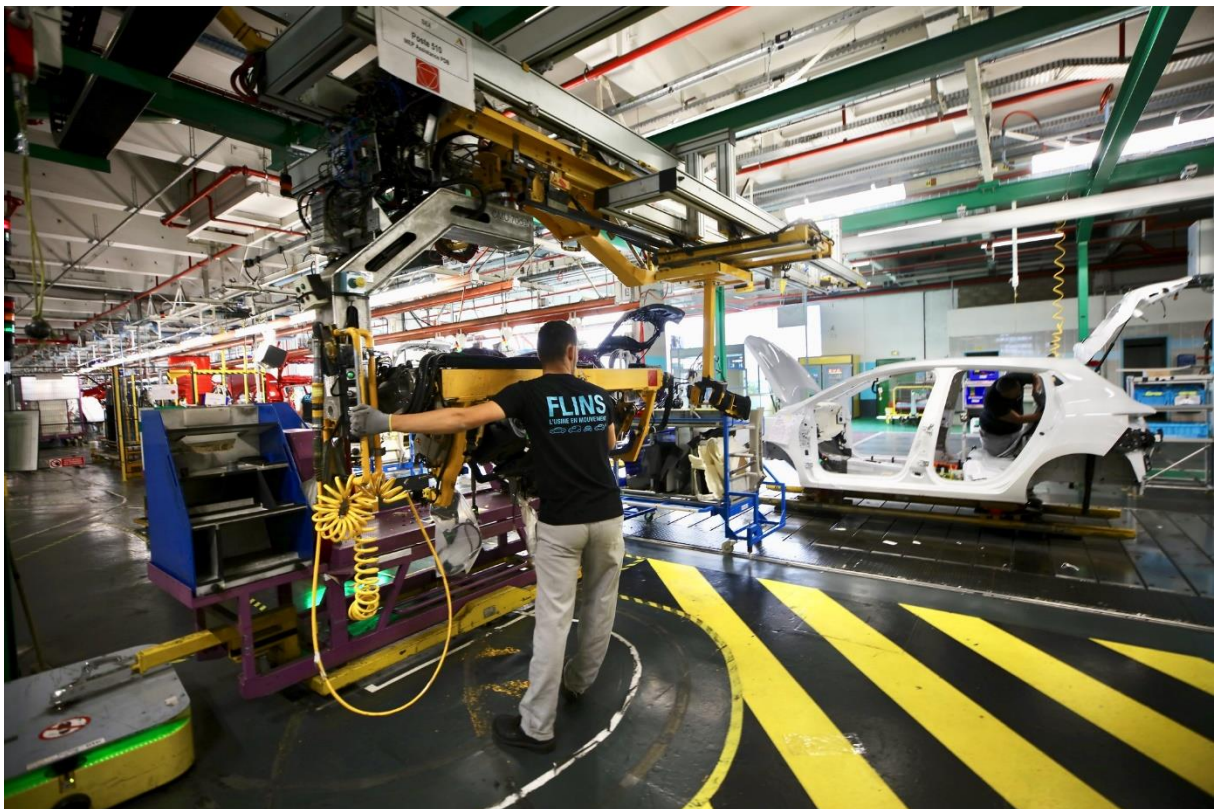
Source : © Nicolas DUPREY/ CD 78

Evolution process n° 12 - Montage : mise en place de la planche de bord (SuperCinq) - Circa 1985



Source : Communication Flins in BARBEY Fabienne, op. cit. pp. 126

Evolution process n° 13 - Montage : mise en place de la planche de bord (Clio 4) – Circa 2020



Source : © Nicolas DUPREY/ CD 78

*Evolution process n° 14 - Montage : mise en place du moteur avant l'implantation du TMA,
(Renault 18) - Circa 1980*



Source : Service communication – Usine de Flins

Evolution process n° 15 - Montage : Tronçon Mécanique Automatisé – TMA (SuperCinq) - Circa 1996



Source : Usine de Flins in BERTINOT Michel, op. cit, p. 88.

Evolution process n° 16 - Montage : Tronçon Mécanique automatisé – TMA (ZOE) – Circa 2020



Source : © Nicolas DUPREY/ CD 78

Evolution process n° 17 - Montage : pose du pare-brise arrière (Renault 18) - Circa 1983



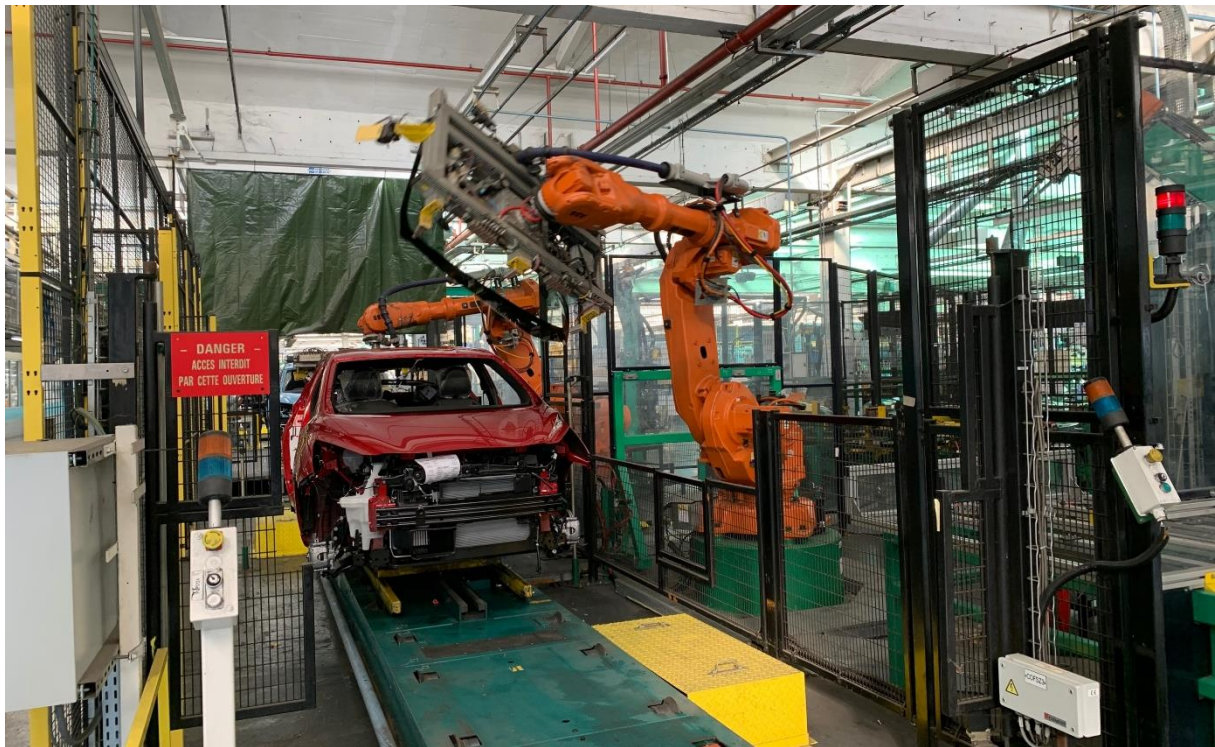
Source : Communication Flins in BARBEY Fabienne, op. cit. p 59.

Evolution process n° 18 - Pose des parebrises avant et arrière en automatique (ZOE) – Circa 2020



Source : Service communication – Usine de Flins

Evolution process n° 19 - Pose automatisée du pare-brise avant (Nissan Micra) – Circa 2020



Source : Service communication – Usine de Flins

Evolution process n° 20 - Montage : Travail sous caisse (SuperCinq) - Circa 1985



Source : Service communication – Usine de Flins

Evolution process n° 21 - Montage : travail sous caisse (ZOE) – Circa 2020



Source : Service communication – Usine de Flins

Evolution process n° 22 - Mise en place des roues manuelle et automatisée



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Evolution process n° 23 - Montage : Contrôle qualité en bout de ligne (Renault 12) - Circa 1980



Source : usine de Flins

Evolution process n° 24 - Montage : contrôle qualité en bout de ligne (Clio 3) – Circa 2009



Source : Usine de Flins

Evolution process n° 25 - Montage : contrôle qualité en bout de ligne (Nissan Micra) - Circa 2020



Source : Communication usine de Flins

Evolution process n° 26 - Exemple d'implantation de poubelle de tri en bord de ligne de nos jours



Source : © Nicolas DUPREY/ CD 78

*Annexe F :
Etude sur l'ergonomie des postes
de travail, menée en partenariat
avec le Cnam*

Cette annexe rassemble une petite partie des très nombreuses photos prises par les délégués CHSCT ou à défaut par le photographe officiel de l'usine, dans le cadre d'une étude sur les conditions de travail et l'ergonomie (contrat signé entre Renault, le Cnam et l'Institut Formation Etudes Actions Sociales [IFEAS]) dont Daniel Richter nous a fait part dans son entretien. L'équipe d'ergonomes, dirigée par le Professeur Antoine Laville (Cnam), a travaillé sur ce sujet à partir de 1984 et les années suivantes.

Elles ont par ailleurs été exploitées dans différents documents ou opérations organisées par la CFDT. On retiendra !

- Les cahiers de compilation par grand métier (« ce que nous ne voulons plus voir en... »)
- Des expositions organisées dans les ateliers

Nous avons mis quelques visuels de ces cahiers à la fin de cette annexe.

Chaque photo est accompagnée d'une brève note qui met en exergue, d'une part, les éléments en écart en termes d'ergonomie ou de condition de travail que nous avons repris des documents de la CFDT (quand ces informations étaient disponibles) et d'autres écarts que nous avons constaté par rapport à la situation de l'usine à la fin des années 2010 (comme des risques qualité liés à la dégradation du produit). Les premiers sont en gras, les seconds en italiques.

L'intérêt de ces photos pour notre étude est d'illustrer à la fois la réalité des postures, des équipements, des comportements et plus globalement des conditions de travail au milieu des années 1980, mais aussi la dimension scientifique du travail d'observation réalisée par l'équipe des délégués et des chercheurs.

Table des documents relatifs à l'étude menée en partenariat avec le Cnam

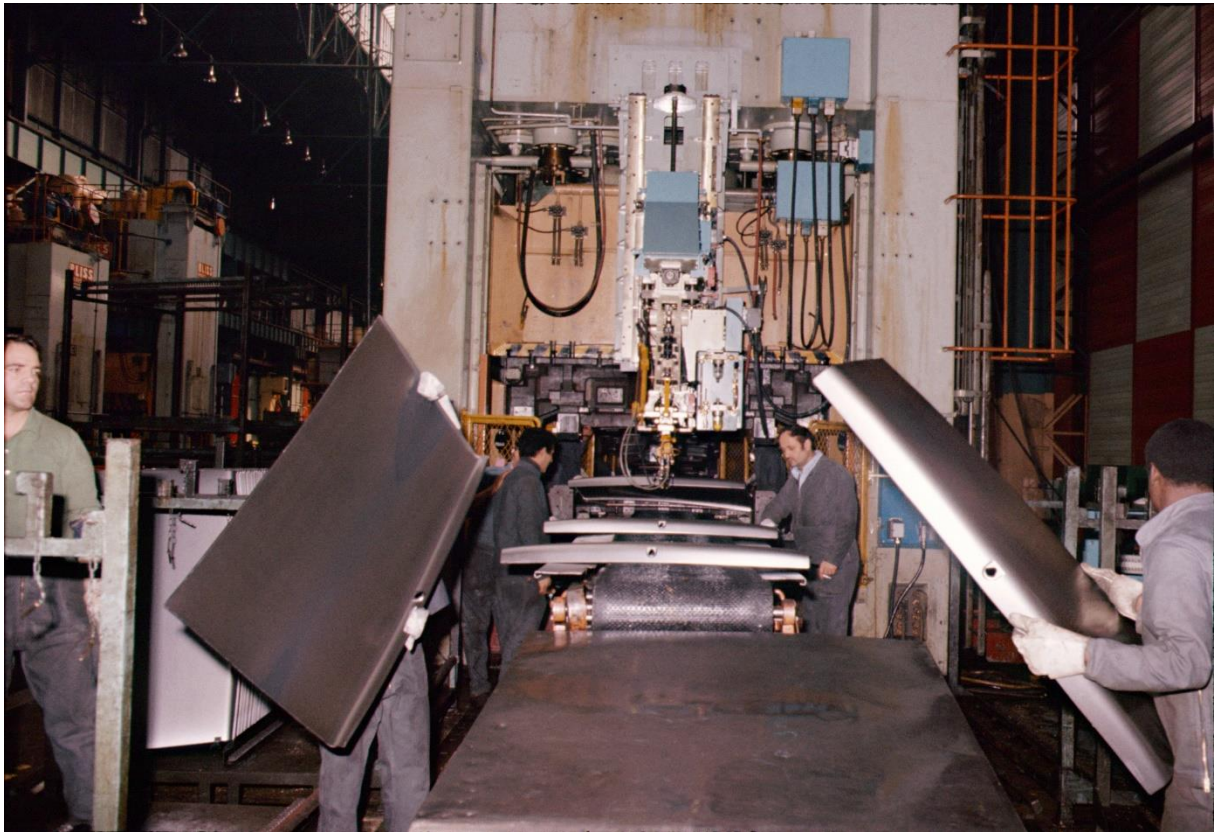
Classées dans l'ordre du flux de fabrication.

Photo étude Cnam n° 1 – Emboutissage : sortie ligne de presse	118
Photo étude Cnam n° 2 – Tôlerie : ligne automatisée	118
Photo étude Cnam n° 3 - Tôlerie : assemblage manuel.....	119
Photo étude Cnam n° 4 - Tôlerie : opération de retouche ?	119

Photo étude Cnam n° 5 – Peinture : travail en cabine de peinture	120
Photo étude Cnam n° 6 - Peinture : travail en cabine de peinture.....	120
Photo étude Cnam n° 7 – Peinture : ponçage du pavillon (grain ?)	121
Photo étude Cnam n° 8 – Peinture : abords de la ligne	121
Photo étude Cnam n° 9 - Montage : pose de la garniture de pavillon (Renault 18).....	122
Photo étude Cnam n° 10 - Montage : assemblage de la porte.....	122
Photo étude Cnam n° 11 - Montage : pose de la vitre de porte.....	123
Photo étude Cnam n° 12 - Montage : préparation de la pose de planche de bord.....	123
Photo étude Cnam n° 13 - Montage : pose du pédalier.....	124
Photo étude Cnam n° 14 - Montage : pose de la planche de bord.....	124
Photo étude Cnam n° 15 - Montage : câblage de la planche de bord.....	125
Photo étude Cnam n° 16 - Montage : câblage de la planche de bord.....	125
Photo étude Cnam n° 17 - Montage : opération passage de roue (frein ?).....	126
Photo étude Cnam n° 18 - Montage : habillage intérieur	126
Photo étude Cnam n° 19 - Montage : mise en place du train arrière en automatique	127
Photo étude Cnam n° 20 - Montage : opération sous-caisse	127
Photo étude Cnam n° 21 - Montage : préparation des sièges en module	128
Photo étude Cnam n° 22 - Montage : mise en place de la banquette arrière.....	128
Photo étude Cnam n° 23 - Montage : opération habillage intérieur.....	129
Photo étude Cnam n° 24 - Montage : opérations sous-caisse	129
Photo étude Cnam n° 25 – Montage : clipsage de câblage « à la paume »	130
Photo étude Cnam n° 26 - Montage : Mise en place bouclier avant	130
Photo étude Cnam n° 27 - Montage : opération sous-caisse	131
Photo étude Cnam n° 28 - Cahiers rassemblant les photos compilées par CFDT	131
Photo étude Cnam n° 29 - Exemples de deux doubles pages de cahier ergonomique (1987).....	132
Photo étude Cnam n° 30 - Exemple d'interview opérateur (pose serrure)	133

NB : Sauf indication contraires, toutes ces documents proviennent du fonds personnel de Daniel Richter, remis à l'association Renault Histoire

Photo étude Cnam n° 1 – Emboutissage : sortie ligne de presse



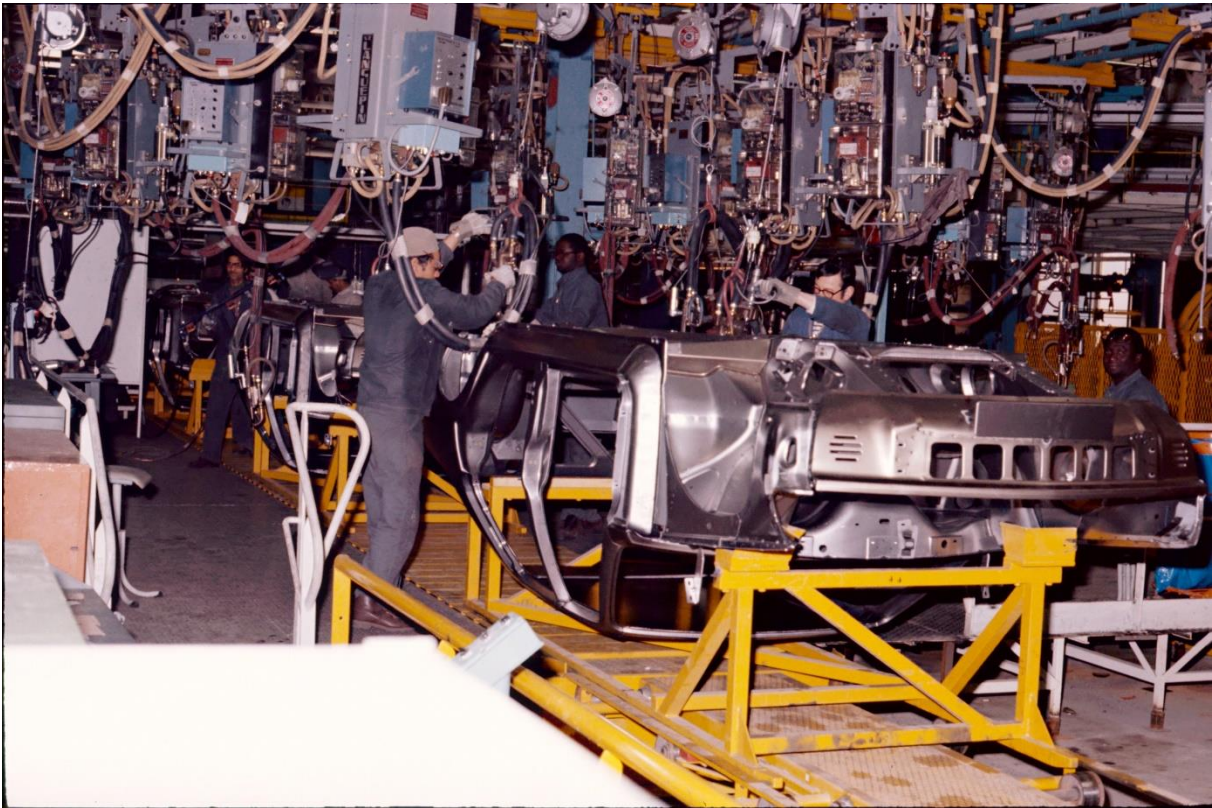
Note : Presses non carénées, présence d'opérateurs sans gant (contrôle ?), absence de casquette

Photo étude Cnam n° 2 – Tôlerie : ligne automatisée



Note : première automatisation, présence d'opérateur sans casquette – NB : Photo prise par le photographe de l'usine à la demande de la CFDT.

Photo étude Cnam n° 3 - Tôlerie : assemblage manuel



Note : assistance pince à souder en suspension, caisse retournée

Photo étude Cnam n° 4 - Tôlerie : opération de retouche ?



Note : posture, tuyaux et pistolet au sol, pièces au sol

Photo étude Cnam n° 5 – Peinture : travail en cabine de peinture



Note : port du masque sous le nez, tuyaux en tension

Photo étude Cnam n° 6 - Peinture : travail en cabine de peinture



Note : non port de masque, port du masque sous le nez, non port de gants

Photo étude Cnam n° 7 – Peinture : ponçage du pavillon (grain ?)



Note : posture, non port de gant

Photo étude Cnam n° 8 – Peinture : abords de la ligne



Note : Niveau de propreté... sans commentaire

Photo étude Cnam n° 9 - Montage : pose de la garniture de pavillon (Renault 18)



Note : Non port de gant, présence d'une assistance pour mise en place de la garniture, risque de dégradation (montre)

Photo étude Cnam n° 10 - Montage : assemblage de la porte



Note : tenue, non port de gant, risque de dégradation (montre), cigarette...

Photo étude Cnam n° 11 - Montage : pose de la vitre de porte



Note : tenue, non protection des bras, non port de gant, posture, risque de dégradation (outil posé dans le véhicule)

Photo étude Cnam n° 12 - Montage : préparation de la pose de planche de bord



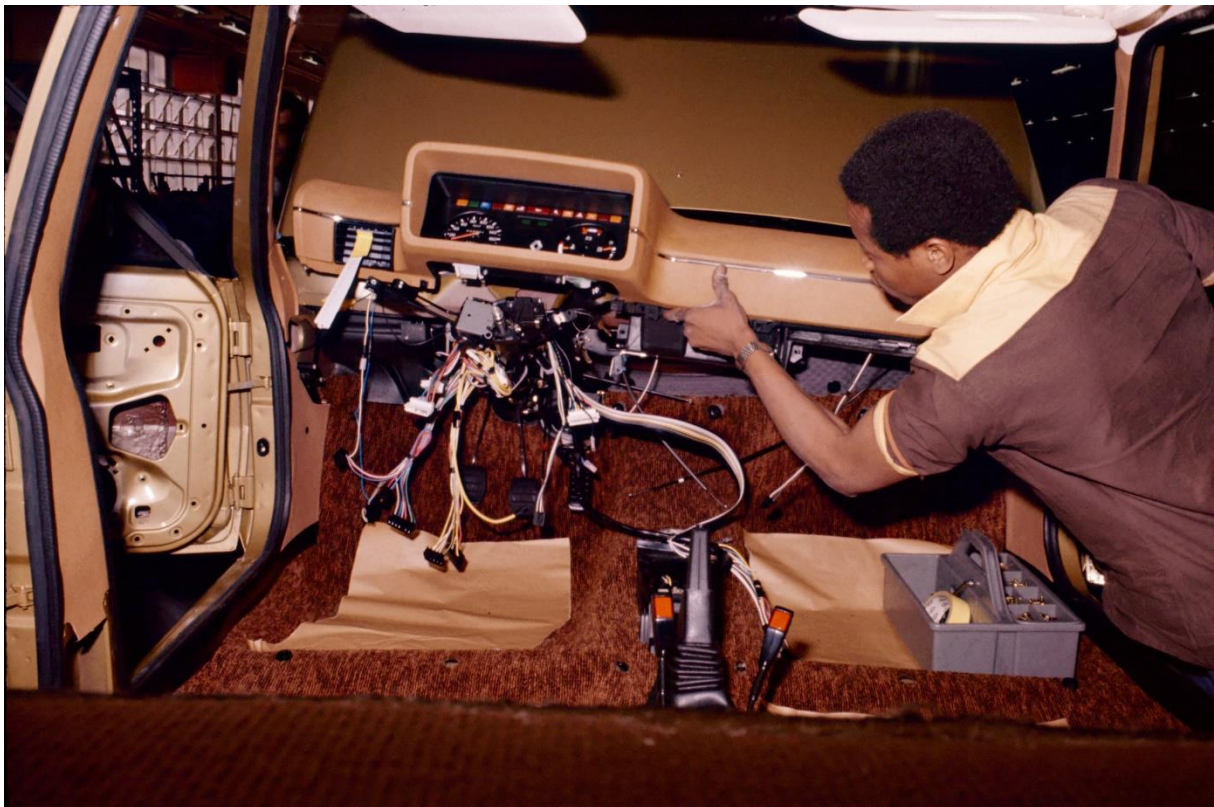
Note : posture, risque de dégradation (outil posé dans le véhicule)

Photo étude Cnam n° 13 - Montage : pose du pédalier



Note : tenue, non protection des bras, non port de gant (position de la main gauche sur l'arête de la tôle), posture, risque de dégradation (montre), posture

Photo étude Cnam n° 14 - Montage : pose de la planche de bord



Note : tenue, non protection des bras, non port de gant, posture, risque de dégradation (montre), posture, absence d'assistance. Des protection (feuille kraft ?) sont mises sur le sol

Photo étude Cnam n° 15 - Montage : câblage de la planche de bord



Note : tenue, non protection des bras, non port de gant, posture, risque de dégradation (montre, rivets du jean's), posture

Photo étude Cnam n° 16 - Montage : câblage de la planche de bord



Note : posture, tuyau au sol

Photo étude Cnam n° 17 - Montage : opération passage de roue (frein ?)



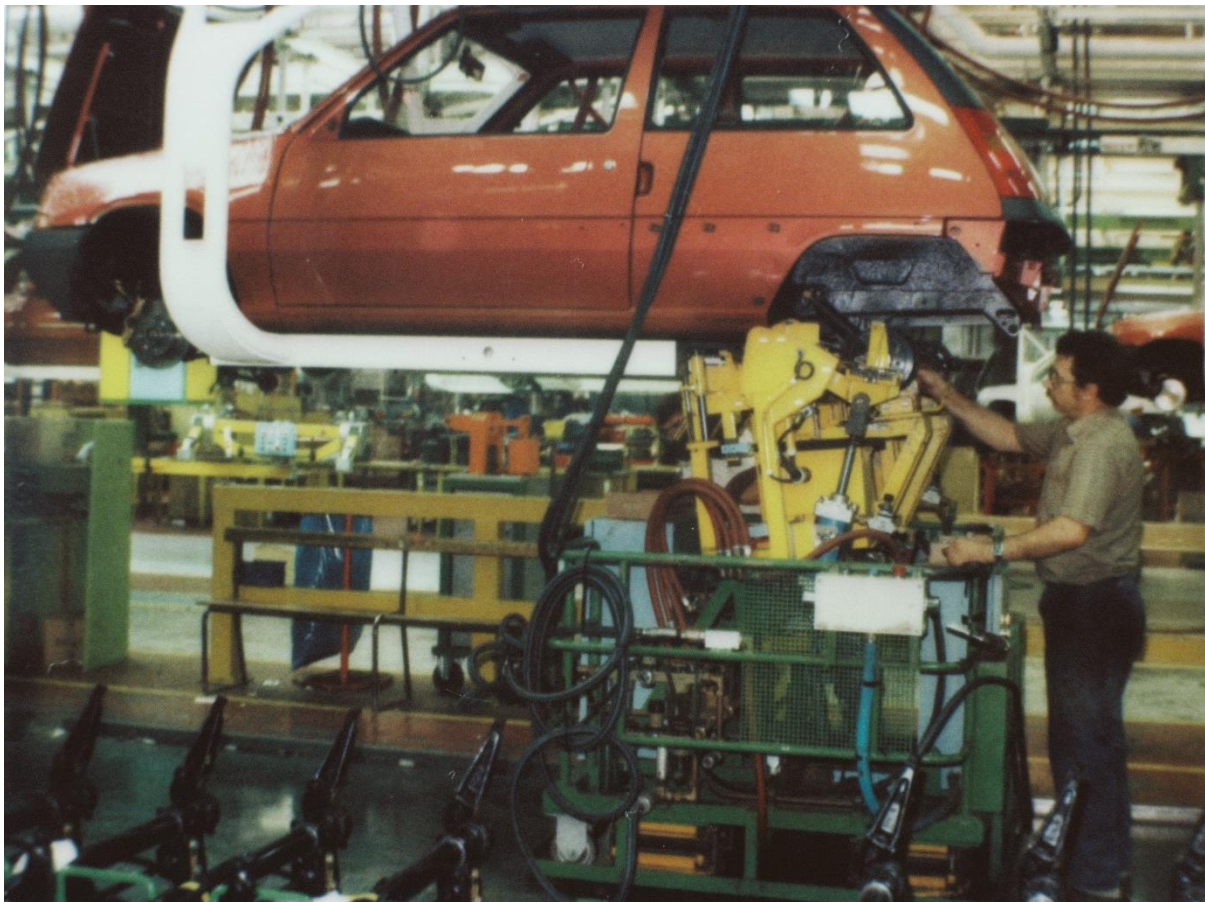
Note : tenue, non protection des bras, non port de gant, posture, port de chaussures de sécurité ? On remarquera une protection d'aile

Photo étude Cnam n° 18 - Montage : habillage intérieur



Note : tenue, non protection des bras, non port de gant, posture, risque de dégradation (rivets jean's ?), cohabitation, port de chaussures de sécurité ?

Photo étude Cnam n° 19 - Montage : mise en place du train arrière en automatique



Note : Tenue, non port de gants, non port de casquette, risque de dégradations (montre)

Photo étude Cnam n° 20 - Montage : opération sous-caisse



Note : Posture bras en l'air (l'opérateur se tient par ailleurs sur la pointe des pieds...), câbles au sol, 5S général du poste de travail

Photo étude Cnam n° 21 - Montage : préparation des sièges en module



Note : tenue (bras nus), non port de gants, non port de chaussures de sécurité, risque de dégradations (gourmette)

Photo étude Cnam n° 22 - Montage : mise en place de la banquette arrière



Note : posture, non port de gants

Photo étude Cnam n° 23 - Montage : opération habillage intérieur



Note : posture, tenue, non port de chaussure de sécurité ?

Photo étude Cnam n° 24 - Montage : opérations sous-caisse



Note : posture bras en l'air, non port de casquette, non port de chaussures de sécurité ? On remarquera la différence de couleurs de blouses (maîtrise, techniciens), distinct des « bleus » des opérateurs.

Photo étude Cnam n° 25 – Montage : clipsage de câblage « à la paume »



Note : posture « bras en l'air », non port de casquette, geste ergonomique¹²³¹

Photo étude Cnam n° 26 - Montage : Mise en place bouclier avant



Note : posture « bras en l'air », non port de casquette, non port de gant (l'un en porte, l'autre non), Non port des chaussures de sécurité ?

Photo étude Cnam n° 27 - Montage : opération sous-caisse



Note : hormis l'absence de casquette pour intervenir sous le véhicule, on remarquera le port de chaussures de ville ou de sport.

Photo étude Cnam n° 28 - Cahiers rassemblant les photos compilées par CFDT

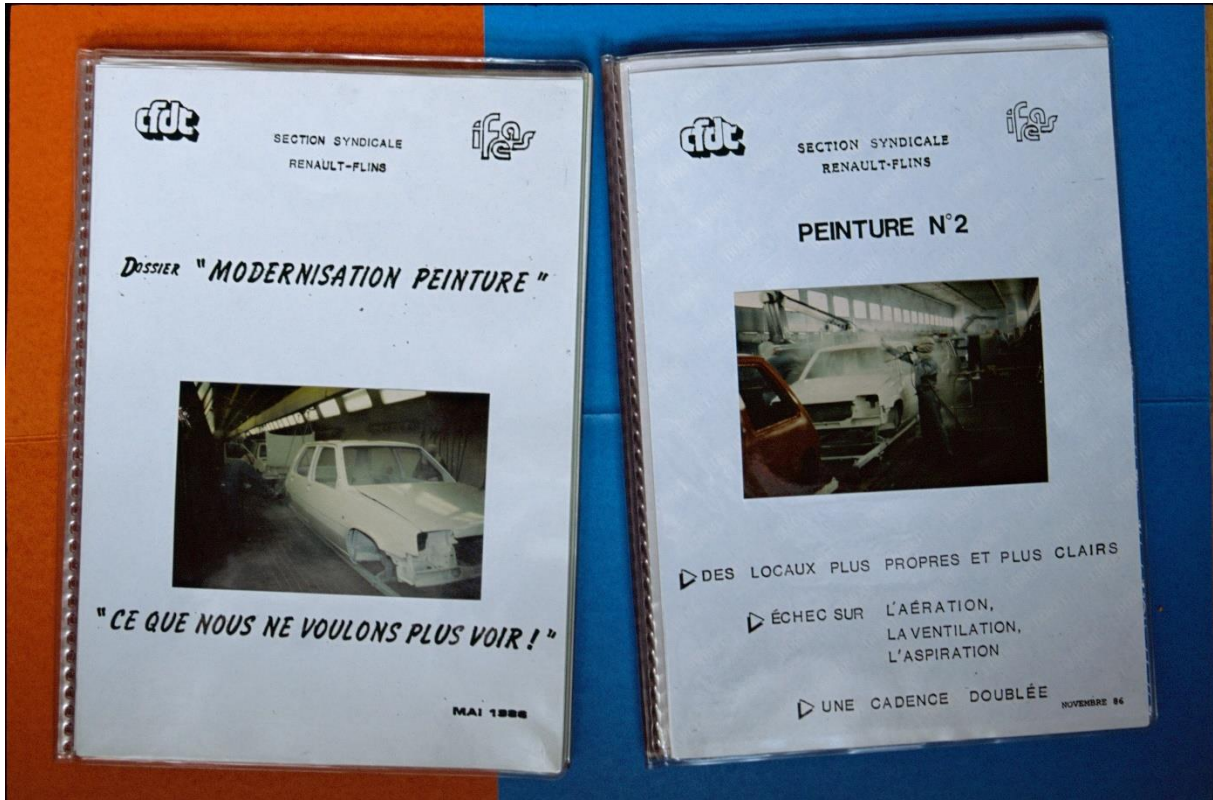



Photo étude Cnam n° 29 - Exemples de deux doubles pages de cahier ergonomique (1987)


4

PHOTO N° 1




PRESENTATION DE LA SERRURE

PHOTO N° 2



PRE - VISSAGE DE LA SERRURE

DESCRIPTION de L'ACTIVITE

PROBLEMES RENCONTRES	RAISONS	ATTENTION : ELEMENTS A PRIORISER EN COUPE
<p>PHOTO N° 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Positionnement serrure et doigt de condamnation au toucher • Mains grasses 	<p>PRESENTATION DE LA SERRURE</p> <p>↳</p> <p>Etroitesse du caisson surtout pour 4 portes</p> <p>↳</p> <p>du fait de la préparation</p>	<p>↳</p> <p>Conception de l'intérieur du caisson pour l'accès et le guidage (forme des ouvertures et bord de tôle)</p>
<p>PHOTO N° 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Difficultés pour introduire les vis • Difficulté à trouver le pas de vis • Bout des doigts irrité 	<p>PRE - VISSAGE DE LA SERRURE</p> <p>↳</p> <p>Navures de la tôle</p> <p>↳</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pas de vision, pas de prise (la vis échappe des doigts) - Doigts gras <p>↳</p> <p>Forme de la vis</p> 	<p>↳</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ebavurage tôle - Conception des pas de vis ↳ Vis à bout nitide plus longueur ↳ Croix de la vis

4

PHOTO N° 8




PHOTO N° 9





PHOTO N° 10



ACCOUPLMENT (SUITE) VO DE L'INTERIEUR

COMMENTAIRES


- 1°/ L'opérateur est complètement penché et vrillé, le tronç à l'intérieur de la voiture.
- 2°/ L'opérateur est obligé d'allonger la jambe droite ce qui le met en position complètement désarticulée puisque la chaîne avance.

REMARQUES :

Le poste est simultanément identique aux 3 véhicules différents.

- 7 -


PHOTO N° 11



Vissage SUPPORT colonne de direction (4 vis)

COMMENTAIRES : nécessité de prendre appui sur la planche de bord avec l'épaule gauche (ecchymose) pour visser.

PHOTO N° 12



Prévisage AXE colonne de direction

Sources : Fonds Richter – Carton n° 109b – Renault Histoire

Photo étude Cnam n° 30 - Exemple d'interview opérateur (pose serrure)

3

INTERVIEWS Des TRAVAILLEURS

Février 1986

POSTE : POSE SERRURE

OPERATEUR DROITE ET GAUCHE

- Difficultés rencontrées pour mettre les vis, à cause de la limaille dans les trous des serrures.
- Difficultés pour passer la main droite ou la main gauche à l'intérieur de la portière.
- Difficultés pour passer la main à l'intérieur de la portière pour mettre le barillet.
 - Position des mains, risques de coupures,
 - Tous les bouts de doigts rongés à cause du pré-vissage des vis de portières, et du clipsage de la fourchette de barillet.
 - Table de préparation encombrée, pas aménagée pour le nombre de pièces.
- Préparation trop longue, qui déborde sur le temps de pause,
- Cas d'altération de la peau dûs à la graisse des serrures.
- Coupure à l'avant bras en passant les mains à l'intérieur de la portière sur toutes les voitures, plus rougeurs aux bouts des doigts en mettant les vis portières.
- Trop de quatre portes, l'Opérateur coule.
Trop de travail sur les électriques, câblage en plus à mettre, l'Opérateur a du mal à rattraper la cadence.
- Cadence exagérante par rapport à l'enchaînement et au cycle.
- Problème d'approvisionnement du poste à partir des palettes et évacuation des emballages.
- Durillons, kystes dûs au frottement de la main sur la tôle
(voir photos ci-contre)

NOTE : LES TRAVAILLEURS PHOTOGRAPHIÉS NE SONT PAS
==== CEUX QUI ONT PARTICIPÉ AUX INTERVIEWS.

Sources : Fonds Richter – Carton n° 109b – Renault Histoire

Annexe G : Peintures & fresques murales

Nous avons choisi de classer arbitrairement les différentes réalisations picturales que nous avons pu identifier dans l'usine (probablement que certaines nous aient échappées et sans doute que d'autres ont déjà été recouvertes lors de notre campagne de prise de vue).

Pour structurer ce classement, nous les avons donc regroupées sous des appellations en fonction de ce qu'elles représentaient. Il s'agit bien évidemment d'une vision très subjective qui ne prends pas en compte la chronologie, puisqu'il n'a pas été systématiquement possible d'identifier de manière exhaustive des éléments permettant ce type de classement, logiquement plus historique.

Pour chaque thématique, nous avons situé les œuvres sur un plan de l'usine et quand cela était indiqué, nous avons mentionné le nom de l'artiste et la date de réalisation.

Table des peintures et fresques

Peintures & Fresques n° 1 - LA PASSION AUTOMOBILLE.....	135
Peintures & Fresques n° 2 – LACS ET FLEUVES	137
Peintures & Fresques n° 3 - LA MER.....	139
Peintures & Fresques n° 4 - LA NATURE	141
Peintures & Fresques n° 5 - SCENES DE MONTAGNE.....	143
Peintures & Fresques n° 6 - FORMES ET COULEURS	144
Peintures & Fresques n° 7 - LES INCLASSABLES (OU LES IMPROBABLES...)	145

NB : Toutes ses photos proviennent du service Communication de l'usine de Flins

Peintures & Fresques n° 1 - LA PASSION AUTOMOBILLE

1



Renault 5
M. Barrauet, 14 mars 1990



1



Super Cinq
M. Barrauet, 12 février 1988



Rallye
M. Barrauet, 10 janvier 1990

Caravelle
M. Barrauet, 17 juillet 1989

4CV
Aumont, sans date



Où les voir ?

2



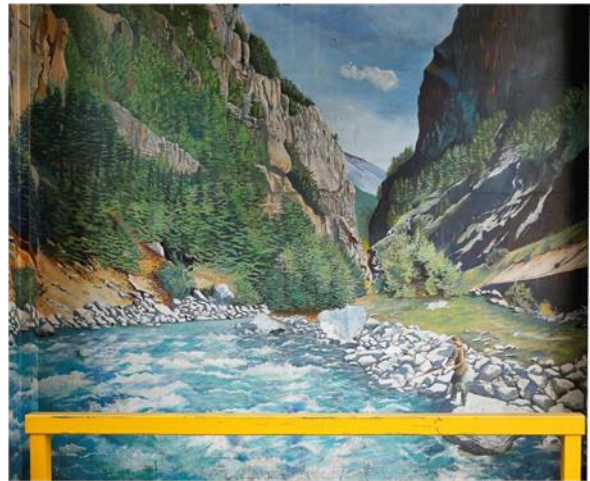
Peintures & Fresques n° 2 – LACS ET FLEUVES



1

Eau vive
Anonyme

2



La pêche
Anonyme



Le petit pont
Anonyme

3



Printemps
Nelson, 4 novembre 1986



4



Automne
Nelson, 21 novembre 1986





Coucher de soleil
M. Barluet, 23 octobre 1985

5



6

Pêcheur à la mouche
M. Hermet, sans date



Lac de montagne
M. Hermet, sans date

Où les voir ?



Lac de montagne
A. Viel, 1987

7



Peintures & Fresques n° 3 - LA MER

Côte sauvage
M. Barluet, 1987



1



Grotte marine
M. Barluet, sans date

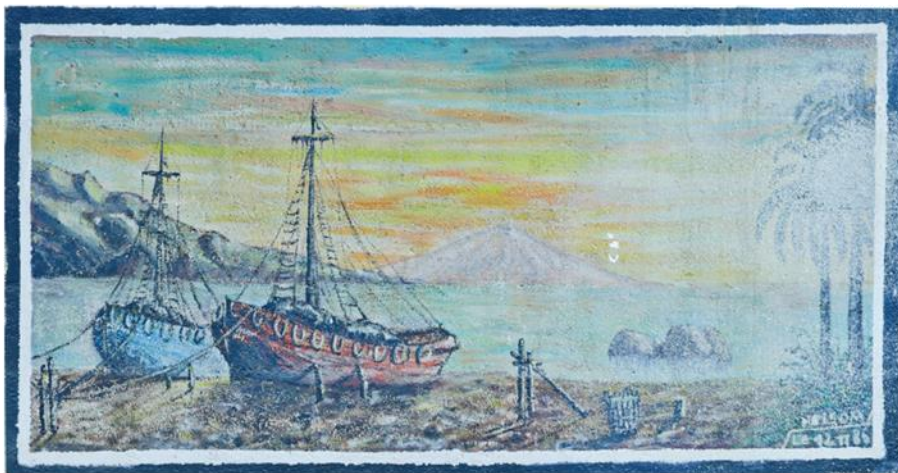


Déferlante
Nelson, date illisible

2



3

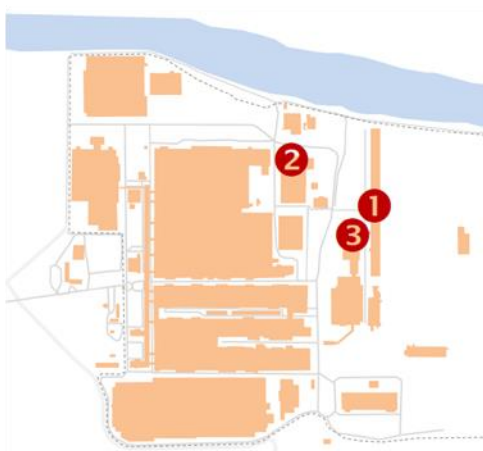


3

Marine

Nelsom, 12 novembre 1986

Où les voir ?



Peintures & Fresques n° 4 - LA NATURE

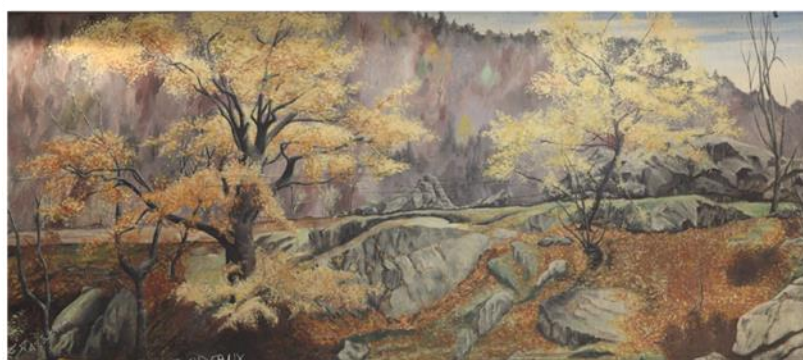


La harde
M. Barluet, 1^{er} mars 1989

1



Le vallon
M. Barluet, 9 décembre 1985



2

Les moissons
Nelsom, 14 novembre 1986



3

Scène champêtre
Anonyme



Où les voir ?



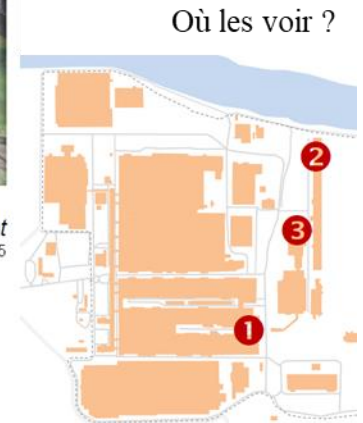
Peintures & Fresques n° 5 - SCENES DE MONTAGNE



Chalet
M. Barruet, 30 octobre 1985



1



Le torrent
M. Barruet, 15 février 1989



Ferme d'alpage (fragment)
Anonyme



3

Neiges éternelles
Anonyme



Peintures & Fresques n° 6 - FORMES ET COULEURS



Où les voir ?



Peintures & Fresques n° 7 - LES INCLASSABLES (OU LES IMPROBABLES...)

1



Le Casino
Bernard Tonin, 30 octobre 1985



Un car à fourche dans l'escalier
Anonyme



2

Où les voir ?

Annexe H : Illustrations et documents complémentaires

Nous avons réuni dans cette annexe différentes illustrations ou supports qui n'entraient pas directement dans une des autres catégories, soit parce qu'ils appartiennent à des domaines très spécifiques, soit parce qu'ils ne concernent pas directement notre période mais sont susceptibles d'apporter un éclairage complémentaire à notre analyse. Malgré le titre de cette annexe, ils restent, pour certains, essentiels à notre réflexion et ne sont pas ainsi d'un second ordre.

NB : Ce choix, pour arbitraire qu'il puisse paraître, a été fait afin de faciliter la lecture de ces documents en appui de notre mémoire, notamment par un classement chronologique. Si toutefois cela n'était pas le cas pour notre lecteur, nous nous en excusons par avance.

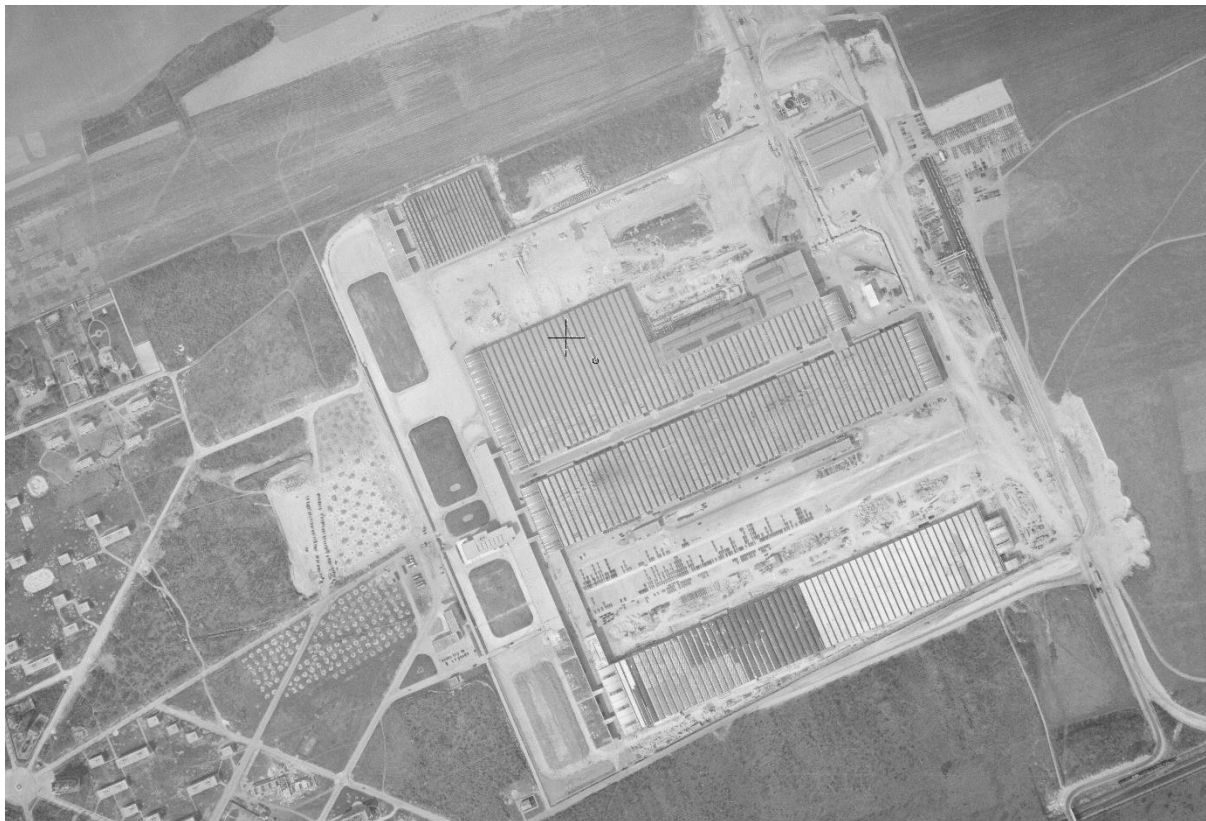
Table des illustrations

Illustration n° 1 - Vue aérienne de l'usine - 1955	149
Illustration n° 2 - Vue générale de l'architecture de l'usine – Circa 1955	149
Illustration n° 3 - Architecture de l'usine - Les bâtiments sur pilotis - 1955	150
Illustration n° 4 - Etude sur la chromothérapie pour le bâtiment du montage de l'usine de Flins-Félix del Marle - 1952	150
Illustration n° 5 - Vue aérienne de l'usine - 1959	151
Illustration n° 6 - Architecture de l'usine - Voute en "voile béton" du Hall Georges Besse - Circa 1958	151
Illustration n° 7 - L'atelier couture original (années 1950)	152
Illustration n° 8 - L'atelier de confection des sièges de Sandouville, identique à celui de Flins en 1976.....	152
Illustration n° 9 - Plan masse de l'usine - Circa 1970	153
Illustration n° 10 - Monument à la mémoire de Pierre Le Fauchoux	153
Illustration n° 11 - Grande grève des presses (1978)	154
Illustration n° 12 - Grève des presses (1978)	154
Illustration n° 13 - Grève des presses (1978).....	155
Illustration n° 14 – Bousculade d'un Chef d'Atelier en marge de la grève des presses (1978)	155

Illustration n° 15 - Manifestation du 6 juin 1978 à Mantes-la -Jolie suite à l'évacuation des ouvriers des presses	156
Illustration n° 16 - Concours affiche sécurité « protégez vos yeux » (1978).....	156
Illustration n° 17 - Décoration d'une ancienne zone de pause en peinture (début des années 1980)	157
Illustration n° 18 – Deux des lignes de montage (début des années 1980).....	157
Illustration n° 19 - Mouvement social de 1982	158
Illustration n° 20 - Cortège à la suite des grèves de 1983 pour la réintégration des salariés licenciés	158
Illustration n° 21 - Compte Rendu de réunion Commission formation professionnelle - Emboutissage (1981)	159
Illustration n° 22 - Synthèse commission formation professionnelle - Emboutissage (1981)	160
Illustration n° 23 - Exemples de tableaux de « Répartition des ethnies » pour les chantiers de formation – Emboutissage (1981).....	161
Illustration n° 24 - Exemples de pages d'un aide-mémoire "fait main" - Emboutissage (1985)	162
Illustration n° 25 - Georges Besse au milieu des opérateurs lors de sa visite de l'usine en octobre 1985	163
Illustration n° 26 - Destruction du bâtiment EE3 – Mai 1989	164
Illustration n° 27 - Destruction du bâtiment EE3 – Mai 1989	164
Illustration n° 28 - Tristock en sortie process peinture - Circa 1995	165
Illustration n° 29 - Affiche de l'exposition du CE « La poésie contre le racisme » (1983) ...	166
Illustration n° 30 - Les Constructeurs - Fernand Léger - Huile sur toile – 300x228 - 1950 ..	167
Illustration n° 31 - Article du Monde du 6 novembre 2014.....	168
Illustration n° 32 - T-shirt de travail avec la mention « Flins l'usine en mouvement » – Depuis 2010	169
Illustration n° 33 - Projet usine « Flins 2017 - Ensemble vers l'excellence » - 2015.....	169
Illustration n° 34 - Quartier d'Elisabethville – Logements destinées au personnel, construits sur le modèle des bâtiments de l'usine – Circa 1959.....	170
Illustration n° 35 – travail sur la couleur pour les habitations hors de l'usine - Félix Del Marle - 1952.....	170
Illustration n° 36 - Quartier des Bouvimont aux Mureaux -fin des années 1970).....	171
Illustration n° 37 - Quartier des Bouvimont aux Mureaux -fin des années 1970).....	171
Illustration n° 38 - Quartier du Val Fourrée à Mantes-la-Jolie (fin des années 1970).....	172

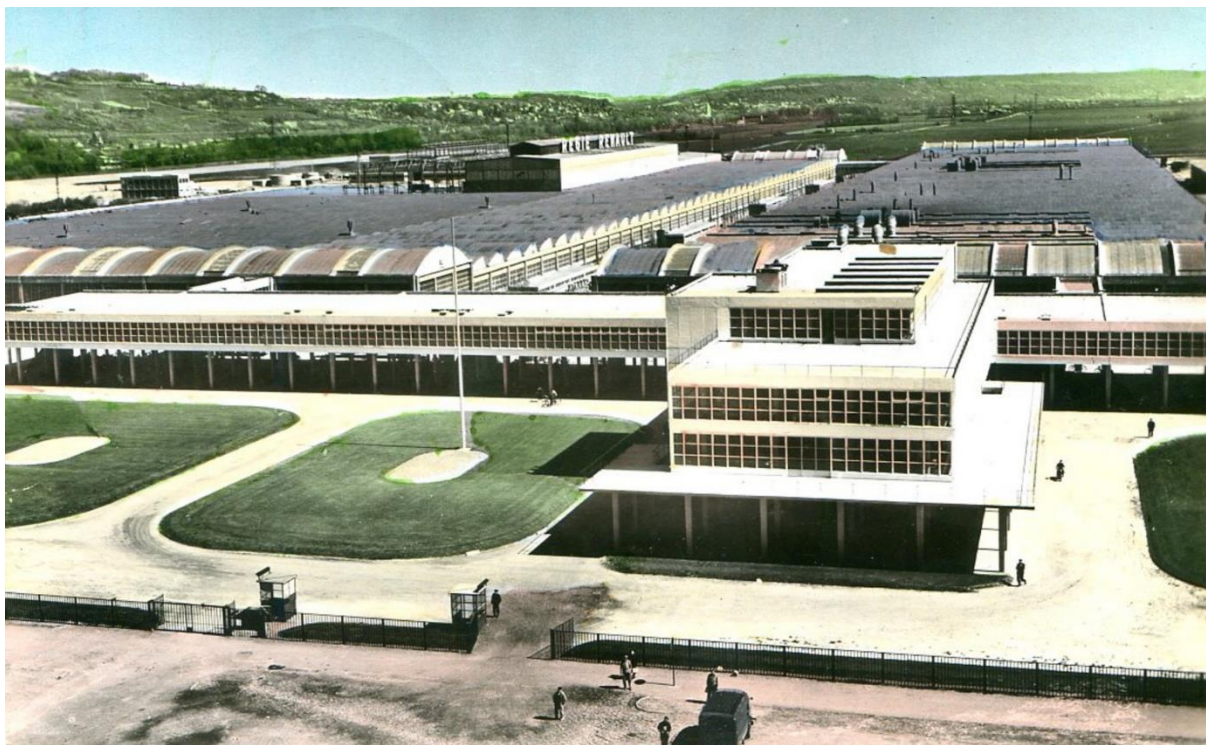
Illustration n° 39 - Quartier du Val Fourrée à Mantes-la-Jolie (fin des années 1970)..... 172

Illustration n° 1 - Vue aérienne de l'usine - 1955



Source : Géoportail – IGN

Illustration n° 2 - Vue générale de l'architecture de l'usine – Circa 1955



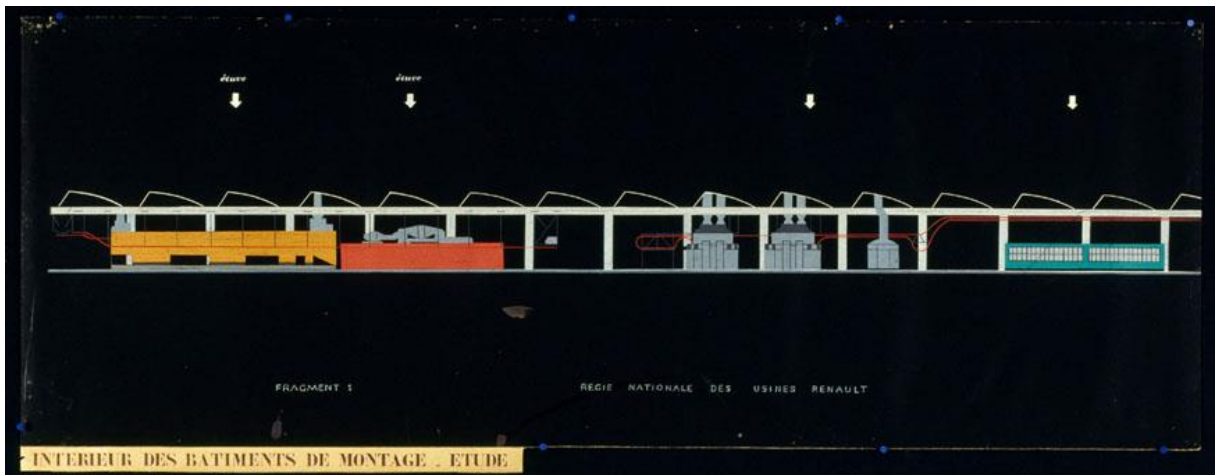
Source : collection personnelle de l'auteur

Illustration n° 3 - Architecture de l'usine - Les bâtiments sur pilotis - 1955



Source : © René-Jacques ; © Fonds Bernard Zehrfuss. Académie d'architecture/Cité de l'architecture & du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle

Illustration n° 4 - Etude sur la chromothérapie pour le bâtiment du montage de l'usine de Flins- Félix del Marle - 1952



Source : Musée de Grenoble

Illustration n° 5 - Vue aérienne de l'usine - 1959



Source : Géoportail – IGN

Illustration n° 6 - Architecture de l'usine - Voute en "voile béton" du Hall Georges Besse - Circa 1958



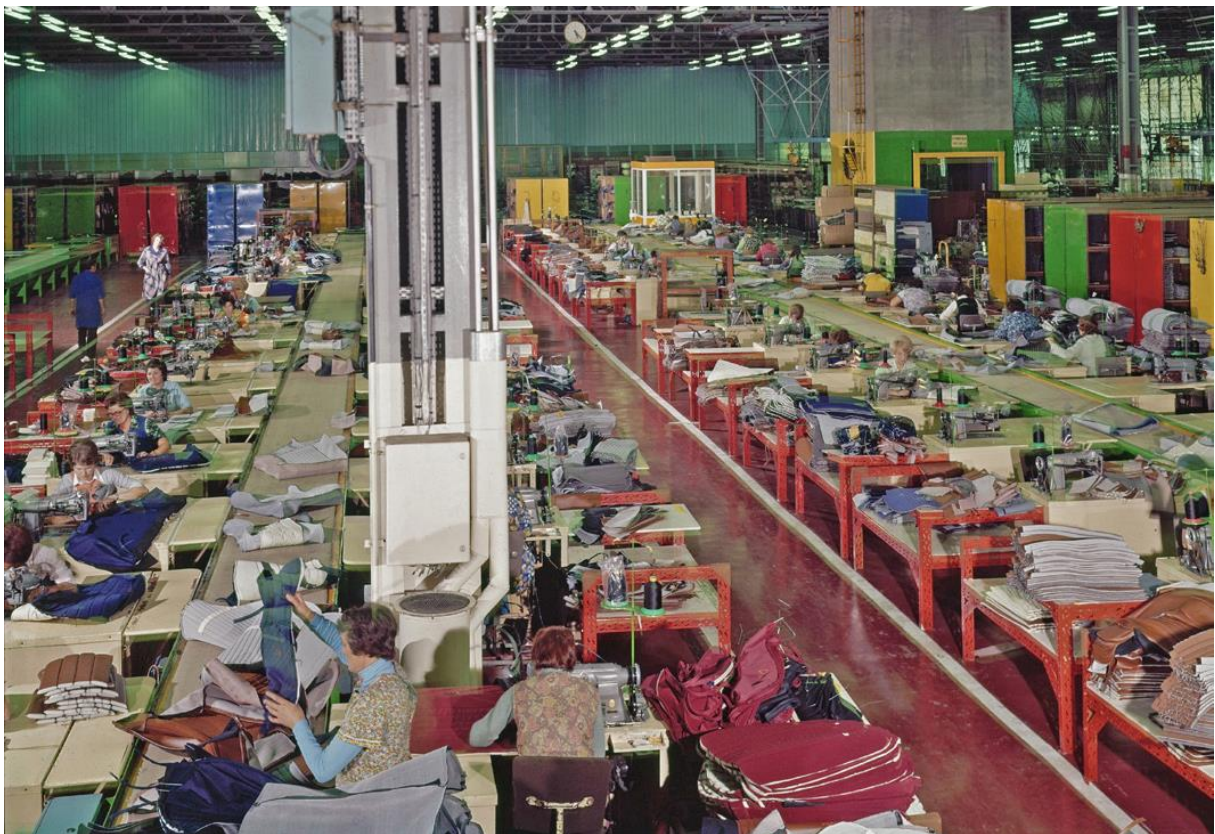
Source : © Jean Biaugeaud ; © Fonds Bernard Zehrfuss. Académie d'architecture/Cité de l'architecture & du patrimoine/Archives d'architecture du XXe siècle

Illustration n° 7 - L'atelier couture original (années 1950)



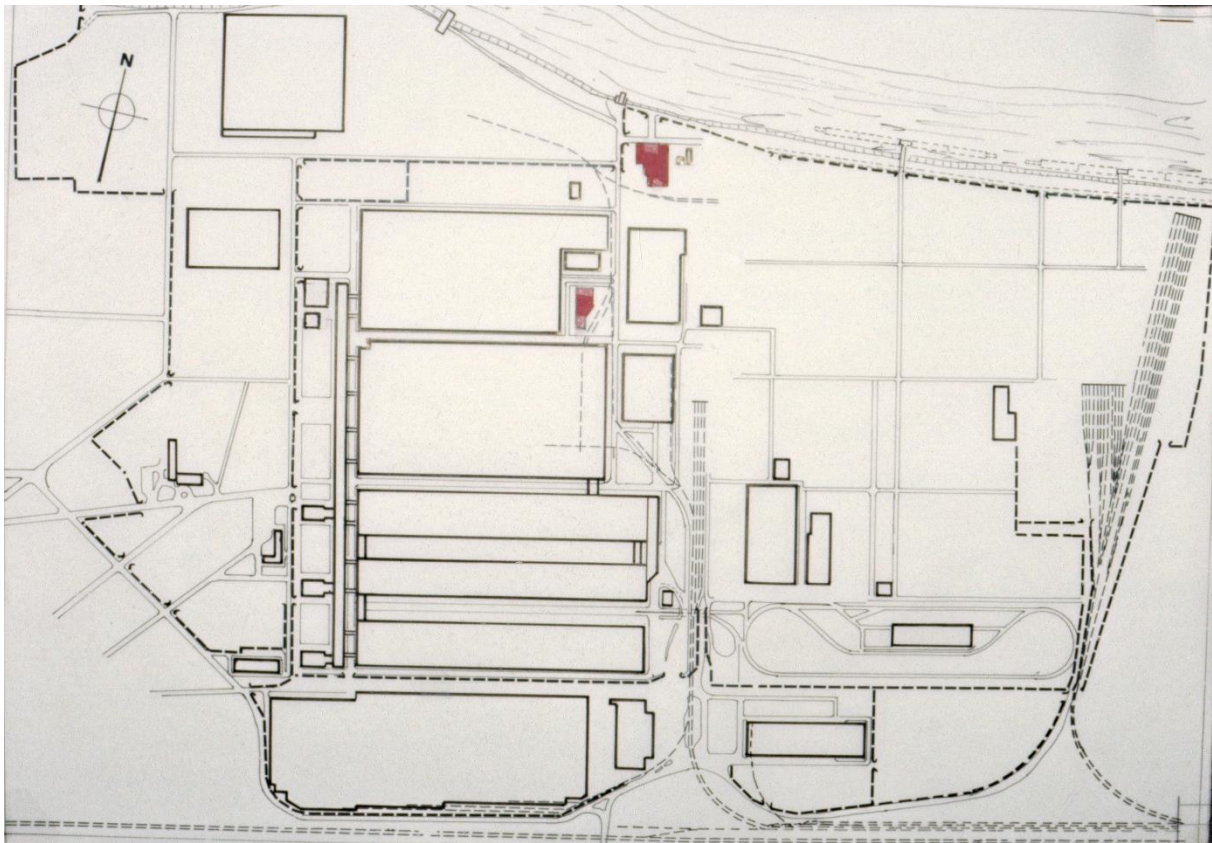
Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 8 - L'atelier de confection des sièges de Sandouville, identique à celui de Flins en 1976



Source : Association de la Maîtrise, de l'Encadrement et des Techniciens, Ametis Info, de l'île Seguin, n°24, juillet 2014, p. 6 – Renault Communication DR

Illustration n° 9 - Plan masse de l'usine - Circa 1970



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 10 - Monument à la mémoire de Pierre Le Faucheur



Source : Usine de Flins

Illustration n° 11 - Grande grève des presses (1978)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 12 - Grève des presses (1978)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 13 - Grève des presses (1978)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

A gauche, Dia Nala, délégué CFDT en mécanique, a fait partie des opérateurs liés à l'issue du mouvement social des presses en 1978.

A la suite de l'amnistie présindétel en 1981, il devait être réintégré aux effectifs de l'usine. L'encadrement et la maîtrise avait menacé de se mettre en grève pour s'opposer à sa réintégration^a. Cette situation a donné lieu à une négociation entre la CFDT, la direction du site et la Direction Générale de Renault.

Illustration n° 14 – Bousculade d'un Chef d'Atelier en marge de la grève des presses (1978)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

^a Renault Flins : la maîtrise montre ses dents – *Le Courrier de Mantes*, 16 mars 1983, n° 2920, p. 7

Illustration n° 15 - Manifestation du 6 juin 1978 à Mantes-la -Jolie suite à l'évacuation des ouvriers des presses



Note : On reconnaît Michel Rocard au centre de la photo

Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 16 - Concours affiche sécurité « protégez vos yeux » (1978)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 17 - Décoration d'une ancienne zone de pause en peinture (début des années 1980)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 18 – Deux des lignes de montage (début des années 1980)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 19 - Mouvement social de 1982



Note : Au premier plan, on reconnaît Daniel Richter

Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 20 - Cortège à la suite des grèves de 1983 pour la réintégration des salariés licenciés



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 21 - Compte Rendu de réunion Commission formation professionnelle - Emboutissage (1981)

juin 1981.

- 1) coordinateur Filière regleur 200 - 220 aux presses à 220.
- 2) taux d'absentéisme MC + AT.
- 3) 15^e travailleur a quitté Régie 1 Portugais
 3 départs Eq 1 2 Français,
 Eq 2 5 dep 3 Fr, 1 Mar, 1 Port
 Eq 4 2 dep. 2 P.
 par la suite Eq 1 1 Fr 1 Mal
 Eq 2 1 Fr 1 P.
- 4) Ils n'ont pas passé le test.
 candidature examinée par 3 personnes, contremaître donneur
 sélection : accepteur
 enseignante mise à niveau
 préalablement réunion des enseignantes avec
 un groupe de 7-8 personnes.
- 5) chantiers n° 2.
 n° 1. Formation de gens qui ont comblé trous du chantier
 Eq 1 1 AP chantier 1
 Eq 2 2 AP chantier 1
- 6) Volontaires
 coef 175. Eq 1 32 Fr, 2 It, 1 Mal, 22 Sen
 54 Ma, 1 Laos, 1 Tun, 4 Mal
 10 P. 1 Youg, 2 Alg
 soit 137 AP
 changement d'outil
 lignes non automatisées
 utilisation ponts
 élément essentiel
 lignes automatisées
 pré montage
 effectués essentiellement
 manipulation
 plateau et boutons
 de commande
 au moment
 du
 sondage Eq 2 25 Fr, 6 Alg, 26 Sen, 33 Ma
 3 Mau, 6 P, 8 Mal, 4 Youg
 1 Laos
 soit 112 AP
 Eq 4 3 Fr, 3 Alg, 24 Sen, 24 Ma
 5 Mau, 4 P, 1 Youg, 1 Esp
 1 Mal
 soit 66 AP
 345 volontaires.
 650 au budget en MOD.
 - on tient compte de l'absentéisme lors de
 la sélection.

Sources : Fonds Richter - carton n° 232 - Renault Histoire

Illustration n° 22 - Synthèse commission formation professionnelle - Emboutissage (1981)

CFDT Renault Flins.

Questions pour la commission formation professionnelle du 11.05.81.

- Pour le chantier des presses n° 1 nous demandons par équipe et par nationalité le nombre de travailleurs ayant réussi l'essai de Pt d'une part, le nombre ayant essuyé un échec d'autre part. Quelles sont les raisons des essais insuffisants? Quelles dispositions sont-elles prises pour que ces travailleurs réussissent?
- ~~Dans~~ le chantier des presses n° 2 45 travailleurs étaient inscrits pour la mise à niveau, 36 se retrouvent au démarrage du chantier. Quelle est la répartition de ces ~~les~~ derniers par équipe et par nationalité? Pourquoi 9 travailleurs ne font-ils plus partie du chantier?
- Pour le chantier des presses n° 3 nous demandons par équipe la composition dans un tableau équivalent à celui qui nous avait été fourni pour les 2 premiers chantiers, avec indication de la nationalité, de l'ancienneté Régie, de l'ancienneté presses et des résultats aux différents tests (note sur 20, raisonnement logique, vocabulaire, compréhension technique, représentation spatiale).
- même question que la précédente pour le chantier n° 4 si sa composition a été réalisée.
- De jeunes travailleurs français ont-ils été embauchés aux presses depuis le 1.01.1979. Si oui combien? Est-il dans l'intention de la direction d'introduire de jeunes travailleurs français dans les chantiers presses à venir?
- La décomposition des différentes tâches [74% fabrication, 20% retouche, 6% préparation dont 60% montage et 40% automatisation] est-elle toujours la même pour le chantier n° 1, qu'en est-il pour le chantier n° 2?
- Quelle sera dans l'avenir l'incidence de l'automatisation croissante des presses et de la gestion informatique sur le nombre de travailleurs dans les chantiers d'enrichissement. Quelles conséquences sur la formation donnée?
- ~~Aux carrouseaux~~ Au montage des sièges nous demandons pour les modules par équipe un tableau indiquant la composition de chaque groupe autonome en indiquant la nationalité et l'ancienneté (Régie et aux carrouseaux).
- Quelle formation est-elle donnée aux travailleurs des modules?

Sources : Fonds Richter – carton n° 232 – Renault Histoire

Illustration n° 23 - Exemples de tableaux de « Répartition des ethnies » pour les chantiers de formation – Emboutissage (1981)

REPARTITION DES ETHNIES

CHANTIER N° 2

	FR	MRC	ALG	TUN	MAUR	SEN	MAL	PORT	ESP	ITA	YOUG	AUTRE
TOUS ATELIERS DE PRODUCT. 6540-41-43-49-50	245 27,7	294 33,2	31 3,5	3 0,3	23 2,6	123 13,9	21 2,4	111 12,5	9 1,0	7 0,8	14 1,6	4 0,4
EQ 1 Effectif : 8	2 25	4 50						2 25				
EQ 2 Effectif : 12	3 25	4 33,3		1 8,3		2 16,6	1 8,3	1 8,3				
EQ 4 Effectif : 12	2 16,6	3 25				2 16,6	1 8,3	3 25			1 8,3	
TOTAL 32	7 21,8	11 34,3		1 3,1		4 12,5	2 6,2	6 18,7			1 3,1	

Eff
2
1.05.81

REPARTITION DES ETHNIES

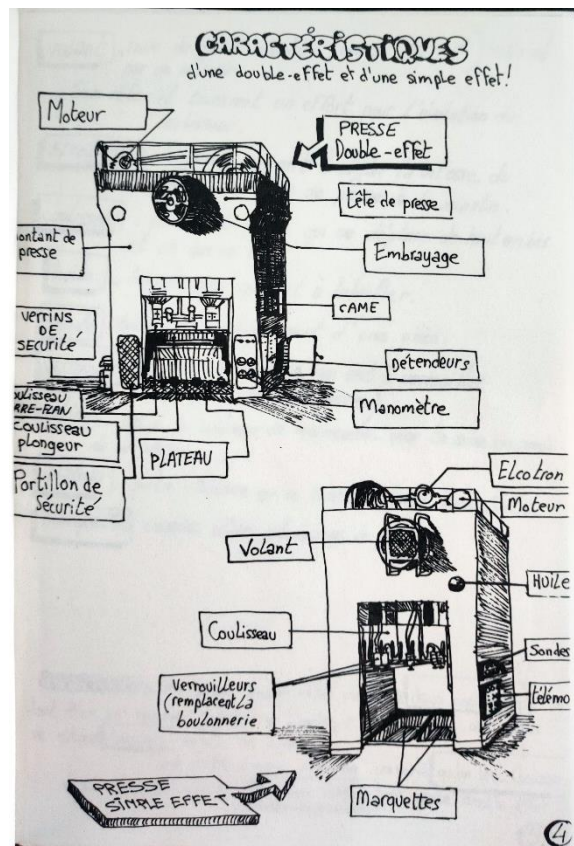
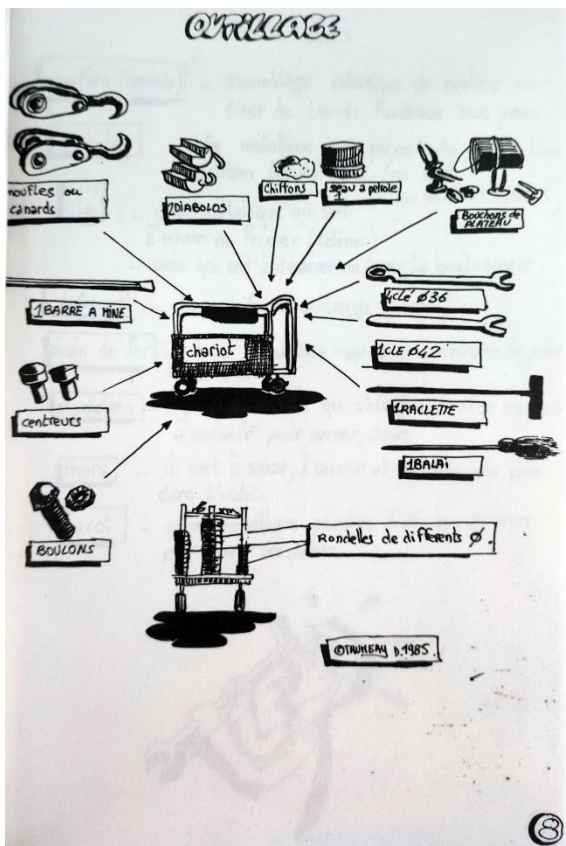
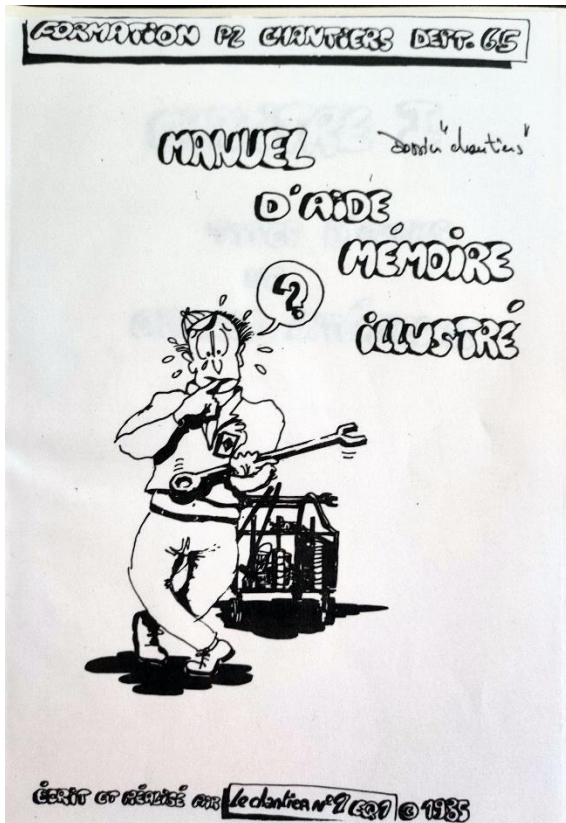
CHANTIER N° 3

	FR	MRC	ALG	TUN	MAUR	SEN	MAL	PORT	ESP	ITA	YOUG	AUTRE
TOUS ATELIERS DE PRODUCT. 6540-41-43-49-50	245 27,7	294 33,2	31 3,5	3 0,3	23 2,6	123 13,9	21 2,4	111 12,5	9 1,0	7 0,8	14 1,6	4 0,4
EQ 1 Effectif : 11	2 18,2	5 45,5				3 27,3		1 9,1				
EQ 2 Effectif : 8	1 12,5	1 12,5	1 12,5			2 25	1 12,5	1 12,5				1 12,5
EQ 4 Effectif : 11	1 9,1	3 27,3	1 9,1			5 45,5	1 9,1					
TOTAL 30	4 13,3	9 30	2 6,6			10 33,3	2 6,6	2 6,6				1 3,3

Eff
2
1.05.81

Sources : Fonds Richter – carton n° 232 – Renault Histoire

Illustration n° 24 - Exemples de pages d'un aide-mémoire "fait main" - Emboutissage (1985)



Sources : Fonds Richter – carton n° 232 – Renault Histoire

Illustration n° 25 - Georges Besse au milieu des opérateurs lors de sa visite de l'usine en octobre 1985



Sources :

Illustration n° 26 - Destruction du bâtiment EE3 – Mai 1989



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 27 - Destruction du bâtiment EE3 – Mai 1989




Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 28 - Tristock en sortie process peinture - Circa 1995



Source : Usine de Flins in BERTINOT Michel, op. cit., p. 78

Illustration n° 29 - Affiche de l'exposition du CE « La poésie contre le racisme » (1983)



Si, je suis morte
qu'as-tu à me
tuer sans cesse, à
m'assassiner à l'infini
dans ma douleur.
Mon cultime cadavre
mais qui bouge
encore ne te suffit
pas. Il te faut le
cadavre du cadavre

Jean Genet

La poésie contre le racisme

SAMEDI 28 MAI 1983

Centre d'Action Culturelle G. BRASSENS
18, rue de Gassincourt Mantes-la-Jolie

18 H

- **INAUGURATION DE L'EXPOSITION**
La poésie contre le racisme (56 écrivains contre)
"Une exposition de toutes les couleurs"
- **VENTE - SIGNATURE DE LIVRES**
- **BUFFET**

A partir de 20 H.

- **MUSIQUES DIFFÉRENTES (4 musiciens)**
OUGANDA - ALGÉRIE - PORTUGAL - TURQUIE
- **Entracte Poétique par la "COMÉDIE DESMANTES"**
- **RÉCITAL JEAN VASCA**

Participation aux frais - 20 Francs "usine" - 30 Francs "extérieur"
COMITÉ D'ÉTABLISSEMENT RENAULT-FLINS - LOISIRS ET CULTURE

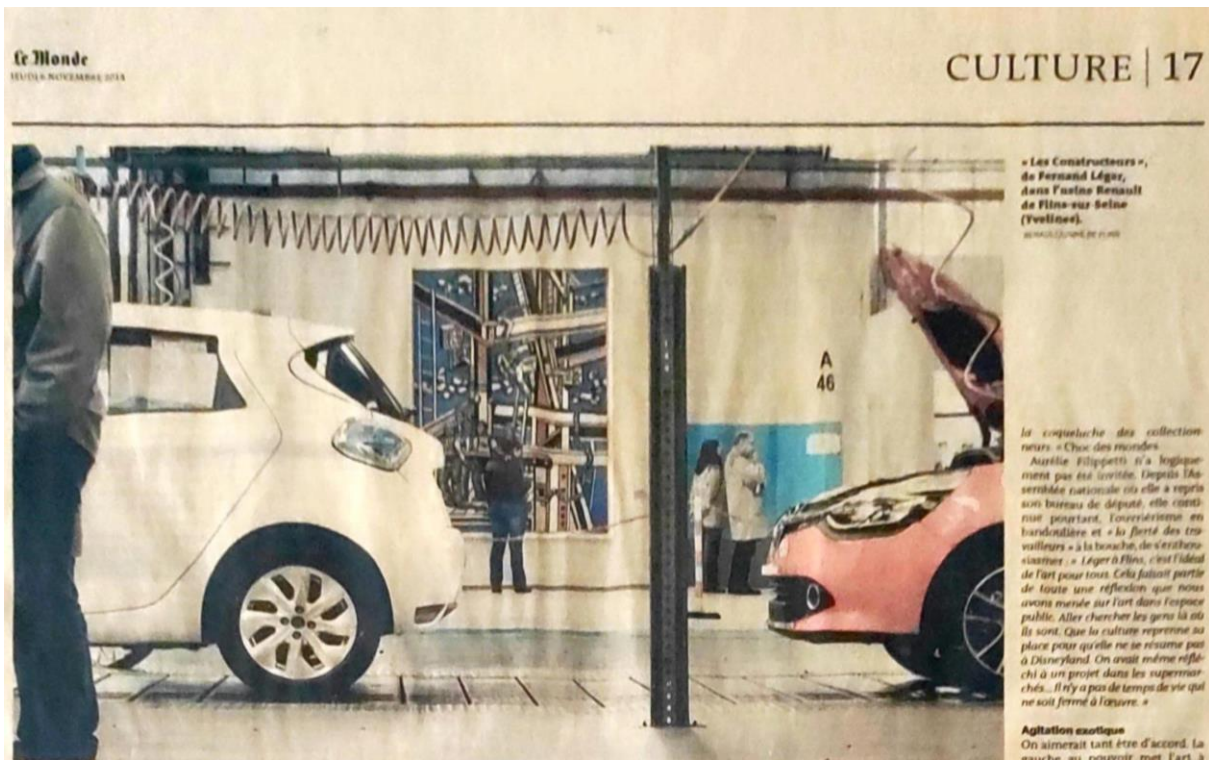
Source : AN Centre national du livre. Archives de la direction et dossiers d'aides (1946-1998) - 20050163-219²

Illustration n° 30 - Les Constructeurs - Fernand Léger - Huile sur toile – 300x228 - 1950



Source : Musée Fernand Léger – Biot

« J'ai apporté *Les Constructeurs* aux usines Renault et on les a installés dans une cantine. A midi, les gars sont arrivés et il y en avait qui ricanent 'regardez-les, mais jamais ils ne pourraient travailler ces bonhommes (sic !) avec des mains comme ça', moi je les écoutais en mangeant tristement ma soupe. Huit jours plus tard l'atmosphère avait changé... les gars ne riaient plus, ils ne s'occupaient plus des tableaux. Pourtant pas mal d'entre eux levaient les yeux, regardaient un instant mes toiles et se plongeaient de nouveau dans l'assiette. Et quand j'étais pour partir voilà un gars qui me dit 'vous alliez voir, quand on aura enlevé vos toiles, quand ils auront le mur tout nu devant, ils vont s'apercevoir ce que c'est que vos couleurs, vous allez voir. [...] J'ai voulu rendre le contraste entre l'homme et ses inventions, entre l'ouvrier et tout cette architecture métallique, ce fer, ces ferrailles, ces boulons, ces rivets. » - Fernand LEGER – 1950



CULTURE | 17

« Les Constructeurs », de Fernand Léger, dans l'usine Renault de Flins-sur-Seine (Yvelines).

RENAULT COURTESY DE FLINS

la coquette des collectionneurs. « Chez des riches. Aurélie Filippetti, il a logiquement pas été invitée. Depuis l'Assemblée nationale on elle a repris son bureau de député, elle continue pourtant. L'œuvrisme en bordonnaire et « la forêt des travailleurs » à la bouche, de « rétro-émissions ». « Léger à Flins, c'est l'idéal de l'art pour tous. Cela fait partie de toute une réflexion que nous avons menée sur l'art dans l'espace public. Aller chercher les gens là où ils sont. Que la culture reprenne sa place pour qu'elle ne se résume pas à Disneyland. On avait même réfléchi à un projet dans les supermarchés... Il n'y a pas de temps de vie qui ne soit fermé à l'œuvre. »

Agitation exotique

On aimerait tant être d'accord. La gauche au pouvoir met l'art à l'usine. Bien. Mais pour quoi faire ? Que racontent un peu plus loin ces visages fermés qui se contentent de jeter un œil furtif sur cette agitation exotique ? « La culture, on est pour, soupire Philippe Gommard, délégué du personnel CGT, mais encore faut-il qu'on donne aux travailleurs les moyens de se la payer. » Vendredi, pendant que dans l'atelier TCM (bombe de chaîne mécanique) on installait l'œuvre de Fernand Léger, l'équipe de l'atelier GMP, où l'on assemble les moteurs, débraillait. La sixième manifestation de colère depuis le 25 octobre face à la réduction de la cadence et des effectifs.

Crise des ventes oblige, la direction a décidé de passer de 45 à 34 véhicules par heure. « L'accord de compétitivité nous a en plus fait sauter cette année 18 jours de congés et les salaires sont bloqués, alors le tableau de Fernand Léger, cela ressemble surtout à une opération de com. »

Encore un effort, camarade, pour être révolutionnaire ? « J'ai plus tard, je suis retourné manger à la cantine, reprenait Fernand Léger dans son échange avec Dora Vallier en 1954. L'atmosphère avait changé. Les gens ne rient plus, ils ne s'occupent plus des tableaux. Pourtant, pas mal d'entre eux, tout en mangeant, levaient les yeux, regardaient un instant les toiles, puis ils plongeaient à nouveau dans l'assiette. Qui sait, les toiles les intriguèrent-ils ? Et quand j'étais pour partir, deux petites ouvrières se sont approchées de moi, timidement l'une m'a dit : "Comment que vous appelez ça, les tableaux où il y a seulement des couleurs ? La peinture abstraite ?" C'est là, les couleurs, c'est comme la musique, c'est gai... Nous n'aimons pas être représentées en train de travailler. Apportez-nous de la peinture abstraite." Elles étaient mignonnes ! Je les aurais embrassées... »

LAURENT CARPENTIER

Retour à l'usine pour Fernand Léger

Reportage à Flins, chez Renault, qui participe à l'opération « L'entreprise à l'œuvre »

REPORTAGE

FLINS-SUR-SEINE (YVELINES)

Faire venir l'art dans les entreprises : c'était le grand projet d'Aurélié Filippetti. Bien plus que « L'exception culturelle » (concept de Jack Lang dont elle s'est fait la championne), « L'entreprise à l'œuvre » est le rêve de cette ex-ministre de la culture revendiquée « fille de proto », où l'on retrouve sa vénération pour « l'utopie du Front populaire » – la libération des masses par la culture et l'éducation –, et son illustre prédécesseur d'alors, cent fois cité, Jean Zay. Annoncé en grande pompe à la mi-avril alors qu'elle se savait déjà menacée à son poste, le projet voit le jour cette semaine.

Le Musée Fernand-Léger de Biot (Alpes-Maritimes) installe jusqu'au 7 novembre, *Les Constructeurs*, œuvre-clé du peintre (si très rarement prêtée, un des chefs-d'œuvre de notre collection) aux Usines Renault de Flins (Yvelines). En même temps le Musée Guimet expose « Figures féminines dans l'art asiatique » au siège de l'entreprise de produits de beauté Sothys, à Brive (Corrèze). Du 17 au 23 novembre, c'est Haropa, la société du port de Rouen, qui exposera huit portraits (de Christophe Colomb à Henri IV) dans la capitainerie par le Musée national de la Renaissance du château d'Écouen, alors qu'à Lyon, c'est le Musée Marc-Chagall qui of-

fre ses pièces de gravure aux salariés des laboratoires bioMérieux. Enfin, du 1^{er} au 5 décembre, le Centre national des arts plastiques et ERDF closent, à Mérignac, près de Bordeaux, cette première édition de « L'entreprise à l'œuvre » avec des œuvres de Buren, Mathieu Lehanneur et Gabor Ozs.

Des poutrelles métalliques sur un ciel bleu. Deux ouvriers en équilibre, quatre au premier plan qui portent une lourde charge avec l'aisance que leur donne un élan solidaire. Nous sommes en 1953. Cette année-là, le camarade Fernand Léger aimerait voir l'effet que *Les Constructeurs* – sa série de dessins et peintures où il revient de l'abstraction vers un figuratif magnifié –, produisent sur les travailleurs. Il obtient d'accrocher un temps ses œuvres dans la cantine des Usines Renault à Billancourt (Hauts-de-Seine).

« Je savais qu'il était inutile de faire des expositions, des conférences, ils ne viendraient pas les gens, ça les rebute. Alors, je décidai que la meilleure chose à faire était de les faire vivre avec la peinture, racontera le vieux peintre en 1954 à la critique Dora Vallier dans *Cahiers d'art*. A midi, les gens sont arrivés. En mangeant, ils regardaient les toiles. Il y en avait qui ricanaient : "Regarde-les, mais ils ne pourraient jamais travailler avec des mains comme ça." En somme, ils faisaient un jugement par comparaison. Mes toiles leur semblaient drôles, ils ne comprenaient rien. Moi, je les

La toile paraît perdue dans cet immense hangar de l'industrie moderne, sans cambouis, sans cris, sans aspérités

écoutais, et j'avais tristement ma soupe. » Ce n'est pas à Billancourt, mais à Flins que, soixante ans plus tard, *Les Constructeurs* reviennent chez Renault : les établissements de Flins Seguin à Boulogne vont laisser la place – signe des temps – à un pôle international d'art contemporain, le R4, à un cinéma, une cité de la musique...

Trois mètres de haut, 2,28 mètres de large, la version définitive de l'œuvre de Léger surplombe l'atelier où, à 30 mètres, la Clio 4 et la Zoé (la petite voiture 100 % électrique) sortent avec une rigueur métronomique de la ligne de production. Trente-quatre véhicules par heure. « C'est amusant, ce face-à-face », sourit Arnaud Lul, travaille dans l'équipe de maintenance de l'atelier d'emboutissage. 31 ans, dont dix de maison, un brillant à l'oreille gauche. Il a commencé à l'usine un mois après le départ à la retraite de son père. « En tout, cela fait quarante-huit ans », dit-il fierement. Comme la quinzaine de sa-

lariés volontaires, qui assistent à l'inauguration face à un arçage d'édiles, de cadres de l'usine et de fonctionnaires de l'art. Il a enfilé la tenue de travail gris corporate barée d'un trait jaune à la hauteur du torse. Trois mille personnes la portent sur l'immense site.

Tous ont reçu une invitation à venir « découvrir ». « L'exposition » tout au long de la semaine. Et deux médiateurs ont été dépêchés par le Musée Fernand-Léger pour donner une lecture critique du travail du peintre. Eux sourient, ils sont contents d'être là, ils n'embauchent qu'à 13 h 05, dans l'équipe de l'après-midi. « Oui, c'est bien ce tableau, on voit l'échelle sociale », dit l'un, inquiet – à tort – de dire une connerie. « C'est beau », souffle l'autre. « Moi, on m'a dit de venir ici, je suis venu ici », lance un grand gaillard jovial en haussant les épaules. « Regarde, le contremaître sur l'échelle, il a la même casquette que toi », tape un gars du montage sur l'épaule d'un compère.

L'un d'entre eux, sans doute bricoleur, inspecte avec intérêt le cadre climatisé, sécurisé, qui a été fait spécialement pour protéger l'œuvre dans cet univers hostile où les systèmes anti-incendie notamment, s'ils se déclenchent, pourraient abîmer l'œuvre.

Pour imposante qu'elle soit, la toile paraît perdue dans cet immense hangar de l'industrie moderne, sans cambouis, sans cris, sans aspérités. Le monde des usines a bien changé depuis Fernand

Léger. Au contrôle de finition, un homme avec un maillet redresse gentiment les capots des Clio quand ils sont un peu voilés. Et la ministre de la culture, Fleur Pellerin (« J'ai fait de l'accès à la culture la première de mes priorités. Nos concitoyens ne veulent plus d'une politique culturelle verticale et parisienne », assérait-elle un peu plus tôt), est, après les photos d'usage avec les ouvriers, invitée à s'extasier sur le savoir-faire de notre fleuron automobile, exposé en chemin.

Tout ça leur passe un peu loin, à Arnaud et ses copains. Eux, se demandent combien peut valoir ce tableau. On ne leur a pas dit. Quelqu'un a hasardé 3 millions d'euros. Ça les laisse rêveurs. Dix millions, estime un homme de l'art, l'air un peu dubitatif de celui qui navigue dans un marché devenu gargantuesque. « C'est une œuvre importante historiquement, mais Fernand Léger n'est pas franchement

« La culture, on est pour, mais encore faut-il qu'on donne aux travailleurs les moyens de se la payer »

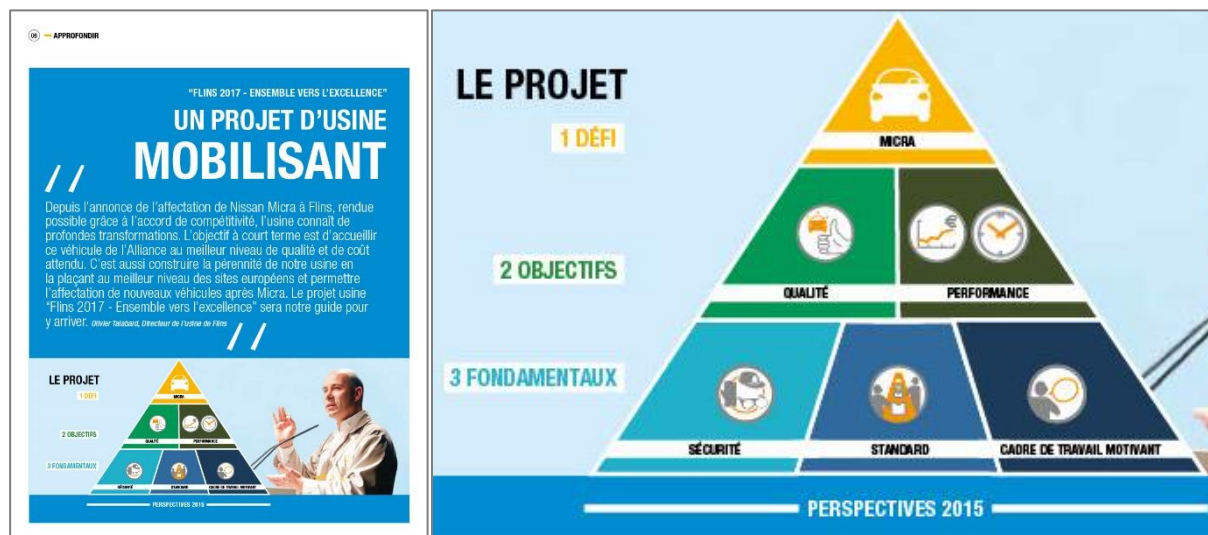
PHILIPPE GOMMARD
délégué du personnel CGT

Illustration n° 32 - T-shirt de travail avec la mention « Flins l'usine en mouvement » – Depuis 2010



Photo : © Nicolas DUPREY/ CD 78

Illustration n° 33 - Projet usine « Flins 2017 - Ensemble vers l'excellence » - 2015



NB : On notera les trois fondamentaux (en bleu) dont la sécurité distincte du cadre de travail motivant et au second niveau (en vert) les deux objectifs (en fait trois : qualité, performance coûts et performance volume symbolisé par le respect du délai)

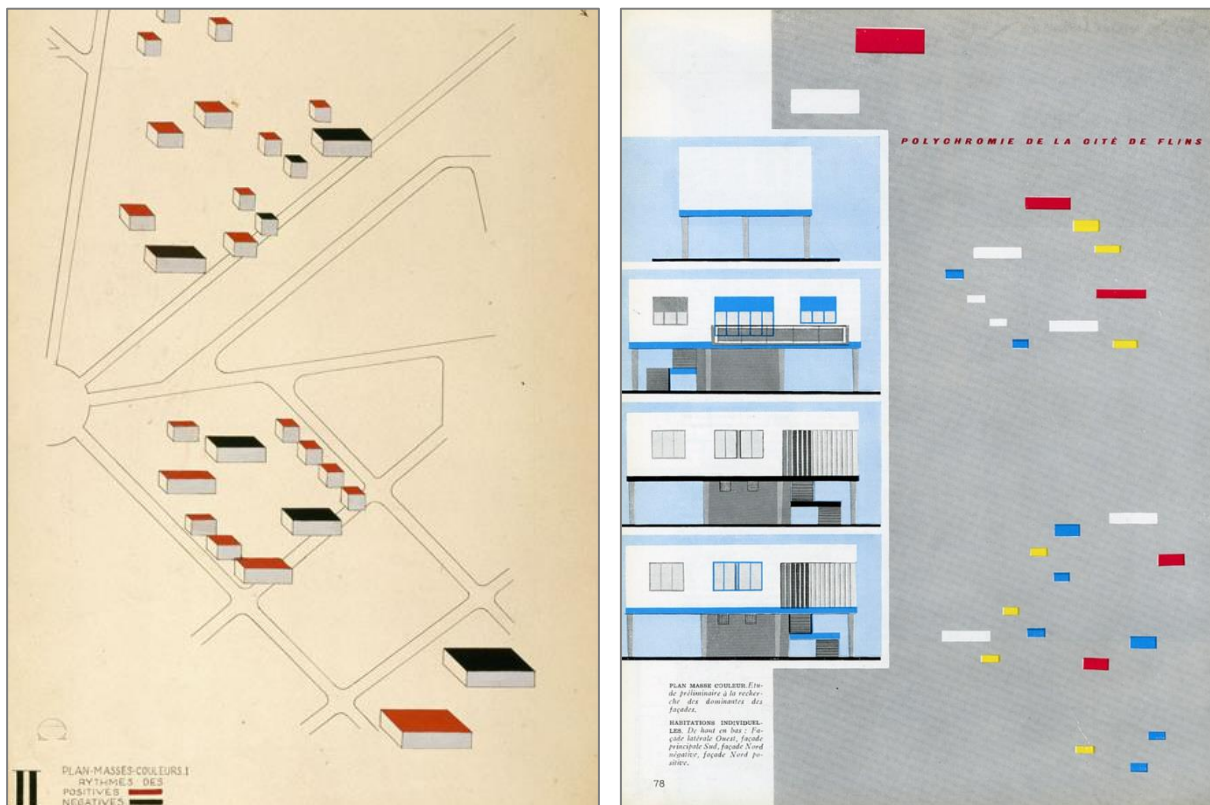
Sources : Courants n° 236, février 2015, p. 6 - Fonds

Illustration n° 34 - Quartier d'Elisabethville – Logements destinées au personnel, construits sur le modèle des bâtiments de l'usine – Circa 1959



Source : Collection de l'auteur

Illustration n° 35 – travail sur la couleur pour les habitations hors de l'usine - Félix Del Marle - 1952



Source : Musée de Grenoble

Illustration n° 36 - Quartier des Bouvimont aux Mureaux -fin des années 1970)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 37 - Quartier des Bouvimont aux Mureaux -fin des années 1970)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 38 - Quartier du Val Fourrée à Mantes-la-Jolie (fin des années 1970)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Illustration n° 39 - Quartier du Val Fourrée à Mantes-la-Jolie (fin des années 1970)



Source : Daniel RICHTER – Collection personnelle

Annexe I : Etude de la source Média

Le Média de l'usine de Flins : une vision de la Direction du quotidien de l'usine

N.B. : Cette étude a été faite dans le cadre d'une UE du Master d'histoire contemporaine. Ainsi, elle peut se référer à des points qui ont déjà été évoqués ou apporter des précisions qui peuvent paraître puisque déjà faite précédente. Si ce document a été laissé dans son état initial (à quelques détails près), c'est que la note obtenue (16/20) nous a paru suffisamment significative pour ne pas nécessiter une réécriture complète. Nous en appelons à l'indulgence de notre lecteur qui, nous l'espérons, saura nous pardonner si cela en rend la lecture un peu difficile.

ANALYSE DE LA SOURCE

Introduction

Mon travail de recherche pour le mémoire^a de Master porte sur un site industriel d'envergure^b et sur un temps relativement long^c. Il était donc nécessaire d'identifier des sources exploitables et qui permettent de porter un regard précis sur les différents aspects étudiés (socio-économiques, techniques, produits fabriqués, événements majeurs, etc.) tout en garantissant un suivi sur l'ensemble de la période, afin de pouvoir distinguer de manière structurée, pertinente et objective les principales évolutions de l'usine et les grandes lignes de forces qui ont conduit à sa transformation sur la période étudiée. J'ai très vite identifié plusieurs sources répondant à ces deux prérequis. Il se trouve en effet qu'un site industriel d'une telle dimension présente une solide gestion des types de sources recherchées et cela pour deux raisons principales :

1. d'une part, une entreprise comme Renault est légalement tenue de publier pour chacun de ses sites majeurs un certain nombre de contenus statistiques ou descriptifs sur leur situation socio-économique respective (sur le modèle des rapports annuels d'entreprise par exemple).

Dans notre cas, il s'agit des *Bilans Sociaux* de l'usine, à périodicité annuelle.

^a A l'heure où j'écris ces lignes, l'intitulé exact de mon sujet n'est encore pas figé avec mon directeur de recherche. Toutefois, je peux d'ores et déjà le situer dans l'espace, le temps et dans sa dynamique générale. Pour le lieu, il s'agit de l'usine de Renault Flins, pour la période celle-ci va de 1980 à 2010, encadrée donc par 2 crises majeures (les chocs pétroliers des années '70 d'une part et la crise financière dite des « Subprimes » en 2008, d'autre part. Enfin, pour la dynamique générale, il s'agira de voir comment l'usine a su adapter son organisation, sa production, ses process, sa gestion opérationnelle afin de mieux répondre aux évolutions nouvelles de son environnement, aux nouveaux enjeux sociétaux et aux nouveaux défis du secteur, que ceux-ci soient internes au Groupe (privatisation, Alliance Renault-Nissan, externalisation d'activité, internationalisation de ses marchés, etc.) ou externes (35 heures, enjeux climatiques, concentration du secteur industriel automobile, environnement concurrentiel, réglementations et socio-économiques).

^b Quelques chiffres pour donner une idée de la mesure de l'usine Renault de Flins, fondée en 1952, dans les Yvelines : 237 hectares, 67 hectares de bâtis, 3 500 salariés (et jusqu'à 21 000 salariés à la fin des années '70), plus de 18 millions de véhicules fabriqués depuis son ouverture, un véhicule sort de chaîne toutes les minutes, 2 équipes de production, voire 3 dans certains secteurs spécifiques qui tournent 24 heures sur 24, ainsi que le week-end.

^c La période arrêtée avec mon Directeur de recherche va de la fin des années 1970 au début des années 2010 (Note a ci-dessus), s'étalant donc sur plus de 30 ans.

2. d'autre part, la nécessité de déployer une communication régulière et homogène auprès des managers et plus globalement des salariés a conduit assez naturellement les usines à la production de médias dédiés, papiers ou numériques, avec des contenus éditoriaux centrés sur ses problématiques quotidiennes. Ces médias sont réalisés à la demande de la direction du site et sous le pilotage opérationnel de son service Communication^d. Ce second type de médias est le plus souvent archivé (de manière physique ou numérique), notamment en vue d'audits éventuels (ISO 9001 pour la qualité ou ISO 14 001 pour l'environnement) ou pour de nouvelles exploitations futures, quasi à l'identique, au sein du site lui-même ou par d'autres usines (dans une logique « copier c'est gagner »).

Dans le cadre de mes travaux de recherche, s'ajoutent en compléments de ces médias formalisés et suivis sur l'ensemble de la période, des sources plus ponctuelles, dans l'espace, voire implantées dans la géographie du site, quand elles sont iconographiques (plans, photos, peintures) ou dans le temps, quand elles sont constituées de témoignages d'acteurs qui ont connu pour partie la période étudiée.

Présentation de la source : Le Média de l'usine de Flins

La source sur laquelle va porter la présente analyse correspond à la seconde catégorie de sources suivies et formalisées évoquée ci-dessus (point 2.) : support éditorial spécifique à l'usine, à parution régulière, destiné à tous les salariés et produit par le Service Communication à la demande de la direction.

Si l'on peut immédiatement penser au traditionnel journal interne de site (cf. note 4), ce n'est toutefois pas ce média (qui n'est pas spécifique à l'environnement industriel) qui a retenu notre attention pour cette étude. Nous nous sommes tournés en effet vers **un média plus spécifique à la réalité de l'atelier de fabrication** (le fait notamment que la majorité des salariés postés n'ait pas accès au réseau de l'entreprise et, pour certains, ne maîtrisent pas la langue a en partie conditionné ce choix, comme on va le voir plus loin). Il s'agit d'un support d'information ponctuel, à fréquentiel de parution variable mais suffisamment régulier pour rendre compte de manière précise de la vie quotidienne de l'usine, en embrassant l'ensemble de ses problématiques sociales, organisationnelles, événementielles, relatives à la production ou concernant des aspects de vie pratique (pour ne citer que les principaux sujets). Ce support d'information, intitulé

^d Un exemple de ce type de sources qui vient naturellement à l'esprit est le journal interne d'entreprise ou de site : *Global* pour le Groupe Renault (jusqu'en 2018) ou *Courants* pour l'usine de Flins. Il est à noter que l'on trouve un journal interne dans l'ensemble des usines, sous différents formats de pagination. Cela peut présenter un intérêt dans le cadre d'un travail d'histoire comparative entre les sites, comme on le verra plus loin dans cette analyse.

Média^e à l'usine de Flins, est un format couramment utilisé dans les autres usines du Groupe (*Direct Info* à Sandouville, *Flash Info* à Cléon, etc.)

Lancé en 1985^f (et toujours en cours de publication), ce support connaît en moyenne 63 parutions annuelles sur l'ensemble de la période étudiée, c'est-à-dire environ six éditions mensuelles^g. Il tend donc à **rendre compte de manière régulière (et à minima hebdomadaire) de la vie de l'usine**, d'où son intérêt pour notre recherche comme on le verra plus loin. Son développement va de pair avec la parution des premiers magazines internes (le *Journal de Flins* en 1982, remplacé deux ans plus tard par le magazine *Courants* qui va connaître plusieurs évolutions en termes de format et de périodicité et qui paraît toujours). Cette émergence de médias de communication est à mettre en perspective avec l'application des lois Auroux pour favoriser le dialogue au sein des entreprises et, plus globalement, avec la montée en puissance de différents dispositifs de communication et d'information en vue d'associer et de renforcer l'implication des opérateurs. Si auparavant, dans un contexte d'activité soutenue et de plein emploi, il ne semblait pas absolument nécessaire de renforcer l'adhésion des collaborateurs à la vie, les enjeux et les principales évolutions du site, notamment en leur délivrant une information régulière, les années '80 marquent un tournant important. On peut expliquer celui-ci par la tension sur l'emploi et la nécessité d'assurer un meilleur climat social (les effectifs de l'usine vont baisser sans discontinuer à compter de la fin des années '70 et l'usine va connaître des mouvements sociaux importants au cours des décennies '80 et '90)^h.

Pour ce qui concerne **son format**, le *Média* se présente sous un format A4, couleurs, diffusé à chaque manager, d'abord par courrier interne puis par mail avec l'émergence de l'informatique (sa diffusion va d'ailleurs être étendue à tout possesseur d'une boîte mail d'entreprise). Dès sa réception, les managers sont tenus de le mettre à disposition de l'ensemble de leurs

^e Afin de faire la distinction entre l'usage du terme *Média* pour qualifier ce support spécifique et l'usage du terme média dans son acception générale de support d'information, nous mettrons systématiquement une majuscule en plus de l'italique pour évoquer le support usine. Il est à noter que depuis la fin 2020, l'appellation *Média* a définitivement disparue dans le cadre d'une refonte complète des dispositifs de communication de l'usine, pour laisser la place à deux formats distincts : Repe'R, qui reprend les informations de référence destinées à perdurer dans le temps ou répondant à une obligation d'information (comptes-rendus des Comités Sociaux et Economiques par exemple), et Commentai'R, qui reprend des informations plus ponctuelles ou en lien avec la vie du site. Cf. annexe 5 pour un focus particulier sur leur évolution graphique.

^f Il est diffusé dans un premier temps en parallèle puis en remplacement d'un média plus ancien : les Notes Vertes. Celles-ci tiennent plus de la note de service destinées aux managers, pour relayer oralement consignes et informations aux équipes. Nous ne détaillerons pas ce média, ancêtre des *Médias*.

^g Nous avons exclu du calcul le mois d'août, traditionnellement fermé pendant ses quatre semaines pour congés annuels, ainsi qu'une à deux semaines en fin d'année (semaine 51 et 52). La répartition des *Médias* par année de parution est disponible à l'annexe 3 avec notamment un éclairage sur les thématiques majeures des années à plus forte parution.

^h Je ne détaillerai pas ici plus en détail les différents enjeux liés au développement de la communication et de l'information dans les années '80, cela faisant partie du travail de recherche en cours de réalisation et donc disponibles, à terme, dans mon mémoire.

collaborateurs en l’affichant sur le panneau dédié dans l’espace d’équipeⁱ. Il est constitué des éléments suivants^j :

- Une tête qui permet son identification immédiate, le plus souvent en cohérence avec la charte graphique de l’entreprise^k
- La date de son jour de parution
- Un numéro d’ordre (le numéro 1 a paru le 16 décembre 1985 et à la date du 31 décembre 2012, borne supérieure de notre période d’étude, le dernier *Média* portait le numéro 1697^l)
- Un titre synthétisant le sujet détaillé dans le corps du texte
- Un contenu synthétique, structuré de manière extrêmement simple (liste à points par exemple), agrémenté fréquemment de tableaux, parfois de schémas ou de plans, plus rarement de photos.
- A certaines époques, une date de limite d’affichage pouvait être mentionnée pour informer le manager sur la durée de validité de l’information

Pour ce qui concerne **leur archivage**, on rencontre deux modalités principales qui se succèdent l’une à l’autre :

- Sur une période inférieure à 10 ans, les *Médias* sont stockés par le Service Communication de l’usine, auparavant sous format papier jusqu’en 2006 puis sous format informatique, au sein d’un serveur entreprise partagé
- Au-delà de 10 ans, ces supports sont susceptibles d’être versés au fonds documentaire géré par Renault Histoire, association loi 1901, animée par des anciens du Groupe Renault en vue de valoriser, de faire connaître et de travailler sur l’histoire du Groupe.

L’ensemble des *Médias* sous format papier (du numéro 1 au numéro 1294^m) était réuni dans deux cartons à archives (sobrement intitulés *Médias 1* et *Médias 2*, sans autre mention de date ou de numéro) et encore hébergé au sein du Service Communication de l’usine (au risque de connaître une destruction à l’occasion du déménagement des locaux survenus en début d’année 2021)ⁿ. Depuis 2006, c’est uniquement sous un format numérique que ces Médias sont archivés, sous leur format éditable (*Microsoft Word* - .doc) et leur format de diffusion (*Adobe Acrobat* - .PDF). Dans le cas de cet archivage numérique, le nom du fichier est constitué à minima du

ⁱ Par la suite, avec la multiplication des moyens d’impressions dans les ateliers, le *Média* pourra être imprimé en plusieurs exemplaires pour être déposé sur les tables de la zone d’équipe, voire être remis à chaque collaborateur par le manager.

^j Pour une représentation visuelle d’un *Média*, voir l’annexe 4, « Petite anatomie des *Médias* »

^k Les différentes têtes sont compilées dans l’annexe 5

^l Il porte sur le partenariat entre la chaîne de supermarché E. Leclerc et le Groupe Renault pour la promotion de la mobilité électrique, avec la commande de 10 véhicules électriques Renault ZOE.

^m Diffusé respectivement le mardi 12 novembre 1985 et le mercredi 20 décembre 2006

ⁿ Les *Médias* étudiés pour ma recherche n’étaient pas encore versés au fonds de Renault Histoire. Ils le seront très prochainement et entreront ainsi dans la nomenclature du classement d’archives gérées par cette association.

numéro du Média, parfois d'un très court titre synthétisant son contenu (CSE ordinaire ou extraordinaire, nature de l'événement, activité, etc.). Renault Histoire ayant lancé un vaste programme de numérisation systématique de son fonds, ces fichiers numériques leurs seront remis en l'état pour archivage.

En termes de **production**, et comme déjà rapidement évoqué ci-dessus, les *Médias* sont publiés à l'initiative de la direction du site et réalisés de manière opérationnelle (documentation, rédaction, mise en forme et diffusion) par le service Communication de l'usine. Il s'agit donc essentiellement de la diffusion de messages de la direction, à des fins d'information de référence (comptes-rendus des Comités Sociaux et Economiques par exemple) ou nécessaires au bon fonctionnement des activités de production. Dans une moindre mesure, ils peuvent aussi être l'occasion de valoriser des équipes (à l'occasion d'une certification par exemple) ou des réussites usine (record de production) ou encore d'informer sur des opérations événementielles d'envergure (Journées Portes Ouvertes, visites de pilotes de Formule 1, etc.)^o.

Si les *Médias* sont diffusés en direct à l'ensemble des responsables d'équipes (chefs d'équipe, chefs d'atelier, etc.) puis, avec le développement du numérique, à l'ensemble des salariés disposant d'une adresse de courriel d'entreprise, ils sont destinés à l'ensemble des salariés de l'usine. Ils font ainsi office de « Journal Officiel » de l'usine de Flins : en cas de journée non travaillée pour cause de rupture d'approvisionnement par exemple, la diffusion de l'information par *Média* vaut pour l'ensemble du personnel et nul ne pourra prétendre ignorer cette annulation. Ainsi, si un salarié se rend sur le site, il ne pourra prétendre à aucune prise en compte de ce déplacement à compter du fait qu'un *Média* aura été diffusé au préalable. A la dimension « communication » de ce média s'ajoute donc une valeur « légale » du point de vue de la direction de l'usine. C'est un point important à avoir en tête lors de l'exploitation de ces contenus car, d'une part, un certain nombre de salariés ne maîtrise pas correctement le français (ce qui explique le format très synthétique des informations contenues, qui permet de lever toute ambiguïté d'interprétation, et peut nécessiter un accompagnement managérial) et d'autre part, car ces *Médias* vont nous permettre d'avoir une information précise, quasi au jour le jour, des évolutions de la production et de l'organisation de l'usine (hausse ou baisse de l'activité par exemple), notamment dans les situations de crise. Ils sont en cela un excellent complément à la maille du quotidien aux *Bilans Sociaux* de l'usine, qui, eux, délivrent une information annuelle concernant la situation socio-économique du site.

Enfin, en termes de contenus et de diffusion, on peut noter plusieurs cas :

^o Une liste non exhaustive des thématiques les plus souvent traitées dans les *Médias* est disponible à l'annexe 6

- *Médias* à parution régulière : il s'agit principalement des comptes-rendus des Comités Sociaux et Economiques (un par mois), des primes d'établissement (de quatre à six parutions, selon les années) ou encore de certaines informations institutionnelles comme les Négociations Annuelles Obligatoires (NAO)^p ou les résultats financiers du Groupe.
- *Médias* proactifs : ce sont des informations sur des événements à venir, planifiés et nécessitant l'information en amont des salariés pour leur bonne prise en compte, afin de les y associer ou pour ne pas perturber l'activité. Il peut s'agir de l'annonce de Journées Portes Ouvertes, de travaux au sein de l'usine ou dans son environnement direct (voies d'accès fermées), de mise en œuvre de dispositifs sociaux au sein du Groupe (plan d'épargne, ouverture du capital, etc.).
- *Médias* réactifs : Il s'agit de toutes les informations diffusées en réponse à une situation qui peut s'apparenter à une crise, qu'elle soit mineure (une panne sectorielle) ou plus importante (rupture d'approvisionnement, événement météorologique extrême), voire dramatique (accident d'un salarié). Il est ainsi possible de suivre une crise au jour le jour pour mieux cerner ses évolutions, comme cela est le cas pour certains mouvements sociaux^q.

Ainsi qu'on peut le voir, depuis son lancement en 1985, le *Média* couvre, à une fréquence très régulière, l'ensemble de la vie de l'usine, offrant ainsi une lecture complète et suivie de son actualité et de ses évolutions majeures. C'est cela qui justifie le choix de ce support comme une des sources essentielles à notre recherche et que nous allons détailler à présent.

Pourquoi est-ce une source à la fois essentielle et particulière – Apport à notre recherche

Par sa parution ininterrompue depuis 1985, rendant compte de l'ensemble de l'activité et de la vie de l'usine, portant sur l'ensemble des dimensions socio-économiques, productives, de vie pratique, etc. du site, le *Média* est une **source d'une richesse particulièrement significative**. Son dépouillement précis et systématique^r permet notamment d'identifier :

- Le suivi de l'activité de l'usine : changement de cadence horaire (en lien avec la demande commerciale ou l'arrivée de nouveaux projets sur les lignes notamment), organisation du travail (nombre d'équipes de jour, de nuit, avec les dates de mise en œuvre, encore une fois en lien avec les besoins en volume de véhicules), les Journées Non Travaillées (chômage

^p Les NAO sont les révisions des rémunérations qui peuvent donner lieu à des augmentations de salaires, soit de manière générale (uniformément pour tous), soit de manière individuelle (sur la base d'une enveloppe globale définie et de règles de mises en œuvre). Différentes primes peuvent également entrer dans ces négociations.

^q C'est le cas par exemple de grèves importantes qui ont touché l'usine en mars 1995 et qui ont conduit à la parution de 23 *Médias* en 13 jours ouvrés, soit en moyenne près de 2 *Médias* par jour. Cf. annexe 3.

^r Un extrait du format de dépouillement de l'ensemble des sources, intégrant les *Médias*, et réalisé dans le cadre de mes recherches est disponible dans l'annexe n° 2

partiel ou flexibilité) ainsi que les causes associées (pannes, approvisionnement, mouvements sociaux), samedis supplémentaires au volontariat, etc.

Ces différents aspects permettent de suivre au jour le jour l'activité de l'usine et les adaptations mises en œuvre pour répondre à la demande commerciale, à la hausse mais aussi à la baisse, avec des dispositifs sociaux qui se mettent en place progressivement. Ils ont une valeur statistique réelle pour un suivi fin de la production notamment.

- Crises graves et gestion associée : accident grave d'un salarié, mouvement social touchant l'ensemble du site, etc. Ce type de situation peut entraîner la parution de *Médias* réguliers pour donner de la visibilité sur l'évolution de la crise.

Comme nous l'avons déjà rapidement évoqué cela permet de voir le détail au jour le jour de la gestion de crise par la direction de l'usine et les réactions éventuelles du corps social, ce qui est d'un apport évident du point de vue de l'étude historique.

- Performance QCDRhE^s de l'usine, au travers de la publication régulière des versements de la prime de performance établissement « *Flins +* ».

Au-delà des montants qui sont régulièrement versés aux collaborateurs en fonction de l'atteinte des objectifs de performance, c'est surtout le nombre et la nature des indicateurs qui servent à mesurer cette performance qui sont intéressants. On dénote ainsi un accroissement des indicateurs dans les domaines de la performance physique (qualité, coûts ou délais) avec un niveau de mesure de plus en plus précis. En revanche, on rencontre une stabilité dans le choix de l'indicateur suivi pour la sécurité, centré essentiellement sur les accidents nécessitant des soins extérieurs. L'analyse de ces changements ou au contraire de cette persistance fait sens et est là encore particulièrement pertinente pour notre recherche.

- Information sur la durée des fermetures annuelles (congé d'été ou fin d'année).

Ce type d'information permet notamment de revenir sur les travaux de l'appareil industriel du site et donner ainsi un éclairage précis sur les investissements et les transformations profondes des ateliers de fabrication, qui se sont particulièrement automatisés sur la période étudiée.

- Relai des informations majeures socio-économiques du Groupe Renault, comme les Négociations Annuelles Obligatoires, les primes d'intéressement Groupe ou les résultats financiers de l'entreprise mais également le déploiement de sujets plus conjoncturels comme les négociations associées au passage aux 35 heures ou encore l'ouverture du capital (1994) puis

^s QCDRhE : Qualité de fabrication, Coût de production, Délai client pour la livraison, Ressources Humaines (essentiellement sur la sécurité et l'ergonomie), Environnement (rejet, tri des déchets, émissions diverses, etc.)

la privatisation (1996) du Groupe. C'est aussi l'occasion d'éclairer la mise en œuvre des plans sociaux qui s'échelonnent des années 1980 à la fin des années 1990 et les impacts spécifiques à l'usine de Flins.

La connaissance de ces contenus permet de mettre en perspective les résultats de l'entreprise avec la situation de l'usine et ses réactions notamment en ce qui concernent les Négociations Annuelles Obligatoires (NAO), le versement de la prime d'intéressement ou naturellement l'application à l'usine des différents plans de départ du Groupe, qui peuvent donner lieu à des mouvements sociaux d'ampleurs diverses.

- Résultats d'élections des Délégués du Personnel (DP) ou du Comité Social et Economique (CSE).

Ces informations permettent de suivre au fil des élections professionnelles, l'évolution du poids des différentes organisations syndicales au sein du site et la couleur politique des Instances Représentatives du Personnel (IRP).

- D'autres types de contenus permettent de compléter cet éclairage même s'ils ne présentent pas le même intérêt pour notre recherche :
 - Suivi des perturbations plus ponctuelles, de leur durée et de leur gestion par la direction du site en lien avec les différents secteurs : crise météorologique (inondation, neige, grêle), difficultés d'approvisionnement d'un fournisseur, mouvement social sectoriel, etc.
 - La vie des ateliers dans les différents départements de fabrication : certification d'équipe, record de production, casses ou pannes d'installation, travaux d'embellissement ou du cadre de travail, etc.
 - Evénements majeurs de la vie du site : Journées Portes Ouvertes, Challenges, visites de personnalités, etc.

Enfin, au-delà du strict périmètre de l'usine et en marge de notre recherche, un dernier apport non négligeable est à prendre en compte : comme je l'ai indiqué plus haut, d'autres sites possèdent de tels médias (type de contenus, format et modalités de diffusion identiques), dans la mesure où ils sont confrontés à des situations similaires (opérateurs postés, sans accès au réseau informatique, avec des niveaux de maîtrise de la langue hétérogènes et susceptibles de rencontrer les mêmes problématiques). Le fait de pouvoir retrouver ce même type de source dans d'autres sites permet donc d'envisager un travail d'histoire comparée, notamment pour mieux appréhender les différentes réceptions des collaborateurs concernant certaines évolutions institutionnelles majeures au sein du Groupe (ouverture du capital, 35 heures, plans sociaux, etc.).

Limites, points de vigilance et perspectives

Il s'agit toutefois de souligner les **limites de ce support** et les précautions à prendre dans son traitement et son exploitation dans le cadre d'une recherche historique. En effet, si les *Médias* représentent une source riche pour suivre l'actualité de l'usine, tant sur le plan de la stratégie déployée par le site au fil des années, que sur le plan des événements, organisés ou subis par le site, et leurs modalités de gestion auprès des collaborateurs, il est nécessaire de garder à l'esprit qu'il s'agit d'un support de communication de la direction en vue de la diffusion d'un message spécifique auprès des salariés. A l'inverse des bilans sociaux qui délivrent une information statistique objective sur la situation socio-économique de l'usine (effectifs, rémunération, accidentisme, formation, etc.), les *Médias* sont susceptibles de rendre compte d'une information orientée ou dans tous les cas définie et validée par la direction. En forçant légèrement le trait, on pourrait dire que le *Média* est à la direction du site ce que le tract distribué à l'entrée de l'usine est aux organisations syndicales : un support dont le contenu peut être neutre sur des informations de vie pratique mais de parti pris pour ce qui concerne par exemple la gestion de crise, l'annonce de prime ou l'organisation de fermetures. Il ne s'agit en aucun cas de diffuser des contre-vérités mais bien d'orienter l'information dans un sens compatible avec la stratégie du site et son activité. Bref, de faire de la « communication » ! Dans certaines situations (mouvements sociaux d'envergure par exemple), il pourrait d'ailleurs être intéressant de mettre en parallèle le traitement de l'information diffusée dans les *Médias* usine et les tracts des organisations syndicales¹. Il est ainsi nécessaire, dans la perspective d'une analyse objective et pertinente de ces contenus, d'être particulièrement vigilant sur ce point.

Une seconde limite (tenant cette fois à son format et sa diffusion) reste à évoquer. Il s'agit de la montée en puissance rapide de la digitalisation de l'information et de son plus large accès à l'ensemble des salariés, même sans connexion directe au réseau d'entreprise. En effet, depuis quelques années, de nouveaux médias digitaux sont apparus dont la question de l'archivage des contenus se pose : d'une part, des écrans d'information diffusent en boucle les informations, parfois reprises en parallèle par les *Médias*, et d'autre part, une application pour smartphone (*Inside'R*) permet à tous de recevoir les informations de l'usine sur leur téléphone personnel. En conséquence, on peut légitimement imaginer que les *Médias* soient progressivement amenés à disparaître au profit de ces nouveaux médias digitaux mais dont les modalités d'archivage ne sont pas, à ce jour, clairement définies. Par ailleurs, leur faible coût de mise en œuvre (une fois l'infrastructure serveur et réseau rendue pleinement opérationnelle) et la vitesse de publication

¹ L'archivage des tracts syndicaux étant moins systématique que celui des *Médias* usine, cet exercice d'objectivisation est de ce fait rendu difficile.

propre aux outils digitaux entraînent une inflation notable des publications ainsi qu'une démultiplication des canaux de diffusion par syndication des contenus. Cela a naturellement pour effet d'ajouter une dimension nouvelle à la question de l'archivage et à l'exploitation future des données.

L'enjeu revient à se poser la question, si l'on veut pouvoir demain continuer à exploiter une source similaire au *Média* pour faire l'histoire de nos sites industriels, des modalités et du dispositif d'archivages de ces nouveaux médias, digitaux et plus foisonnants que jamais^u !

^u En synthèse à cette analyse détaillée de la source *Médias*, on trouvera dans l'annexe 7 une carte heuristique reprenant les principaux éléments et concepts associés à ce média de communication.

INTEGRATION DES MEDIAS DANS LE DEPOUILLEMENT DE NOS SOURCES

Référence de la source dans ma nomenclature (numéro unique)

Réf.	Sources			Faits				Données								
	Supports	Date	Référence	Format	Archivage	Domaine	Nature	Nom	Détails	Date début	Date fin	Lieu	Intitulé 1	Intitulé 2	Intitulé 3	Intitulé 4
1	M	20091105	1437	E	F: Sites de Films	O: Organisation	I: Info			2012			C: Cadence			
2	M	20071009	1434	E	RF: Réseaux	P: Produit	E: Evénement	Intitulé de faits	A: documenter et classer	20071030			P: Prime	C: Cadence		
3	M	20090617	1435	E	S: Serveur	N: Informations	V: Visite			20090731			E: Evénement	E: Evénement		
4	M	20090529	1411	E	A: Autres	C: Communication	P: Production			20090529			V: Volume	E: Evénement		
5	M	20090529	1411	E				8 000 véhicules		20090529				S:mon, détailler		
6	M	20090410	1400	E				Part 2008		20090501						
7	M	20090425	1410	E						20090206						
8	M	20090226	1404	E						20090130						
9	M	20090210	1396	E						20090130						
10	M	20090113	1393	E						20081204						
11	M	20081119	1382	E						20081015						
12	M	20081022	1383	E						20081015						
13	M	20081022	1383	E						20081015						
14	M	20081013	1380	E						20081015						
15	M	20081013	1379	E						20081015						
16	M	20081001	1374	E						20081112						
17	M	20080911	1372	E						20080731						
18	M	20080909	1354	E						20080523						
19	M	20080409	1354	E						20080519						
20	M	20080526	1356	E						20080519						
21	M	20080519	1347	E						20080519						
22	M	20080513	1346	E						20080519						
23	M	20080411	1344	E						20080430						
24	M	20080319	1343	E						20080430						
25	M	20080212	1336	E						20080421						
26	M	20080119	1329	E						20080131						
27	M	20071212	1329	E						20080131						
28	M	20071121	1327	E						20080101						
29	M	20071011	1323	E						20071031						
30	M	20070925	1322	E						20071006						
31	M	20070907	1319	E						20080501						
32	M	20070823	1317	E						20070917						
33	M	20070711	1317	E						20070731						
34	M	20070630	1311	E						20070724						
35	M	20070630	1311	E						20070724						
36	M	20070417	1305	E						20070430						
37	M	20070421	1303	E						20070401						
38	M	20070214	1300	E						20070131						
39	M	20070111	1295	E						20070131						
40	M	20061220	1294	E						20070131						
41	M	20061220	1294	E						20061031						
42	M	20061031	1289	E						20061115						
43	M	20060927	1288	P						20061002						
44	M	20060927	1288	P						20061002						
45	M	20060927	1288	P						20061017						
46	M	20060712	1280	P						20060728						

Nature de la source :

- Type de support (Médias, magazine usine, présentation, etc.)
- Date de publication
- Numéro d'ordre dans la série propre à la source
- Nature du document (ex. électronique ou papier)
- Modalités d'archivage (ex. référence des boîtes ou information sur serveur)

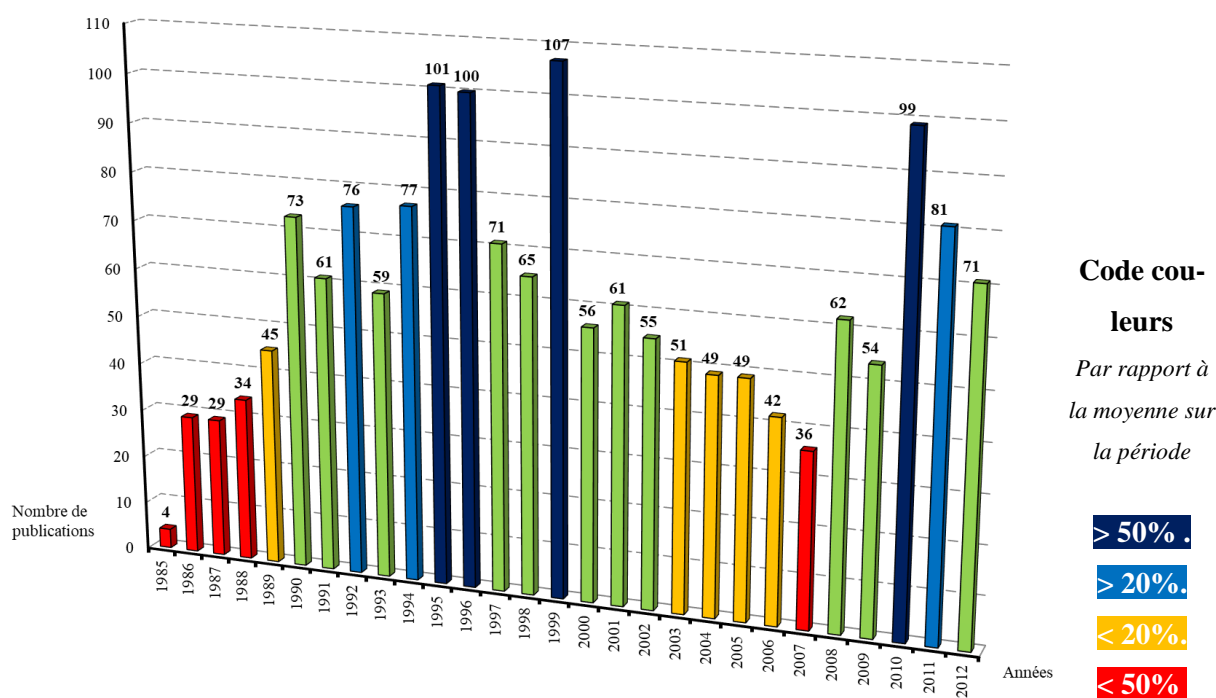
Nature du fait historique :

- Domaine générique (produit, social, etc.)
 - Nature du fait (visite, crise, etc.)
 - Intitulé du fait historique
 - Détails et précisions éventuelles permettant de l'éclairer et de mieux cerner sa portée historique*
 - Date de début*
 - Date de fin*
 - Lieu*
- * Informations facultatives

Exploitation d'éléments statistiques*:

- Intitulé normé de la nature de l'élément statistique (cadence, prime, volume, équipe)
 - Valeur de l'élément statistique
 - Permet de documenter jusqu'à 4 statistiques différentes par source dépolluée
- * Données facultatives en fonction de la nature des faits historiques traités

REPARTITION DES PARUTIONS DE MEDIAS - PAR ANNEE DE 1985 A 2012



Les pics des années 1994, 1995, 1999 et 2010 correspondent aux thématiques suivantes :

1994	Contrairement aux années 1995 et 1999 ci-dessous, il n'y a pas une ou plusieurs actualités majeures qui se dégageraient nettement. Seule l'ouverture du capital du Groupe apparaît comme un sujet particulier à l'année 1994 avec 11 publications
1995	<ul style="list-style-type: none"> • Obtention du label <i>Total Productive Maintenance</i> (TPM) des différentes équipes de fabrication de l'usine, dans le cadre du programme Qualité Total pour 14 publications • Mouvement social qui a paralysé l'ensemble du site du 8 au 24 mars pour 23 publications
1999	<ul style="list-style-type: none"> • Année fortement marquée par une actualité sociale riche avec 33 Médias sur ces sujets. Ce volume est pour l'essentiel lié aux négociations sur le passage aux 35 heures au niveau du Groupe et de l'usine pour 28 publications • Nombre important de Comités Sociaux et Economiques^v (ordinaires et extra ordinaires), en raison notamment de problèmes liés aux installations (pannes informatiques, casses ou pannes techniques) et de l'impact de mouvements sociaux pour 20 publications
2010	<ul style="list-style-type: none"> • Informations relatives à des problème d'approvisionnements de pièces, de pannes d'installation et concernant l'activité du site (séances annulées ou supplémentaires, au volontariat) pour 27 publications • Présence forte de la thématique environnement (rappel consignes, alerte canicule, etc.) pour 11 publications

^v Dans la mesure où il y a un Comité Social et Economique par mois, la norme est plutôt à 12 *Médias* annuels pour ce type de sujet

PETITE ANATOMIE DES MEDIAS - EXEMPLES DE DEUX MEDIAS (PRIME ETABLISSEMENT ET INFORMATION VIE PRATIQUE)

Média

Flash d'information de l'ensemble du personnel RENAULT Usine de Flins

Mercredi 11 octobre 2006 - N° 1289

**RESULTATS FLINS +
VERSEMENT DE 272,25 euros le 31 octobre 2006**

L'accord Flins +, signé entre la Direction et les Organisations Syndicales, CFDT, CFE-CGC, CFTC, CGT et FO a permis d'acquiescer cette somme pour le trimestre écoulé.

RESULTATS	3ème Trimestre 2006		TOTAL	
	Objectif	Valeur	Points	Euros
SAVES Clio	1,68	1,4	12	33,00
SAVES Twingo	1,5	1,13	12	33,00
VI V1+ SAVES Clio	33 K%	32 K%	15	41,25
VI V1+ SAVES Twingo	45 K%	38 K%	15	41,25
Fiabilité SSAR Clio	95%	92,13%	6	16,50
Fiabilité SSAR Twingo	95%	89,94%	3	8,25
STR Clio	75%	62,26%	9	24,75
STR Twingo	85%	50,28%	0	0,00
Respect du programme hebdomadaire Twingo et Clio	100%	36,36%	0	0,00
FIP Exploitation	13102	14285	0	0,00
Récupération ligne			5	13,75
Bonification Qualité, Délai, Sécurité			3	8,25
Entretiens individuels	95%	97,17%	10	27,50
Sécurité F1	12	12,63	3	8,25
Sécurité F2	2,24	0,6	6	16,50
Total points			99	
TOTAL VERSEMENT				272,25

Les bons résultats obtenus sur la performance de l'usine permettent d'obtenir une prime Flins + au titre du 3^{ème} trimestre 2006 en forte progression par rapport au 3^{ème} trimestre 2005. Cela représente une augmentation de 17,6 %.

LA DIRECTION

MEDIA USINE DE FLINS

INFORMATION A L'ENSEMBLE DU PERSONNEL

Mardi 1^{er} juillet 2008 - N°1361

**Le Covoiturage
Un moment de partage**

Le covoiturage Renault est un nouveau service en ligne, gratuit, souple et basé sur le volontariat, proposé au personnel pour les déplacements entre domicile et lieu de travail.

Vous venez seul(e) en voiture à l'usine ? Vous cherchez une alternative de transport ? Vous ne voulez pas utiliser votre véhicule personnel tous les jours ? Vous souhaitez contribuer à la réduction de la pollution ?

Le covoiturage est une alternative de transport qui présente de nombreux avantages :

- **économique** : partage des frais de voiture, d'essence, de péage et de parking ;
- **solidaire** : aide mutuelle ;
- **social** : rencontre avec d'autres personnes ;
- **environnemental** : réduction du trafic et de la pollution.

Comment s'inscrire, en tant que conducteur ou passager ?

Au choix, soit :

1. En ligne, en vous connectant sur le site internet www.covoiturage.renault.com
2. Via intranet : Déclik \ Mes services \ Vie pratique \ Se déplacer-Voyager \ Covoiturage
3. Avec le bulletin d'inscription papier, vous le trouverez dans le dépliant d'information sur le covoiturage, diffusé dans l'usine.

LA DIRECTION

- 1 Tête visuelle qui permet d'identifier le document lors de son affichage ou de sa remise en main propre. Cette tête a évolué au fil des publications, en s'adaptant à la charte graphique^w
 - 2 Date de la parution
 - 3 Numéro d'ordre de la parution (ce numéro permettra de faire référence à ce Média dans un Média qui paraîtrait par la suite sur le même sujet)
 - 4 Titre synthétique en relation avec le sujet traité dans le Média. Il peut parfois s'agir d'un intitulé générique pour les Médias récurrents, comme c'est le cas de celui de gauche qui porte sur la prime d'intéressement de l'établissement, Flins+
 - 5 Corps du texte (il peut être précédé d'un paragraphe « chapeau » qui résume les messages principaux, en gras, comme c'est le cas du Média de droite). La rédaction est synthétique, recourt à des listes à points et des mises en gras pour souligner les messages clés. On y trouve fréquemment des tableaux (exemple dans le Média de gauche), schémas, graphiques (plus rarement des photos) qui permettent de préciser le sujet.
- Ce sont ces éléments de contenu qui font toute la richesse de cette source pour notre recherche.**

^w Comme on peut le voir dans l'annexe 5, le respect de la charte n'est pas toujours systématique, ce qui dénote une certaine liberté des usines quant aux règles d'entreprise

EVOLUTION GRAPHIQUE DES TETIERES - 1985 - 2020

Version Vasarely

12 novembre 1985 – 25 avril 1991

Charte Groupe Renault : OUI



Version script avec trait jaune

25 avril 1991 – 31 juillet 2003

Charte Groupe Renault : NON



Version verte

3 juillet 2003 – 26 février 2008

Charte Groupe Renault : NON



Version « packshot »

6 mars 2008 – 15 février 2013

Charte Groupe Renault : OUI



Version coin de page 3 voitures

18 février 2013 – 15 juin 2015

Charte Groupe Renault : OUI



Version Groupe Renault

16 juin 2015 – 17 juin 2020

Charte Groupe Renault : OUI



A partir du 1^{er} janvier 2021, dans le cadre d'une refonte du dispositif d'information, le Média se scinde en 2 supports^x :

Repe'R



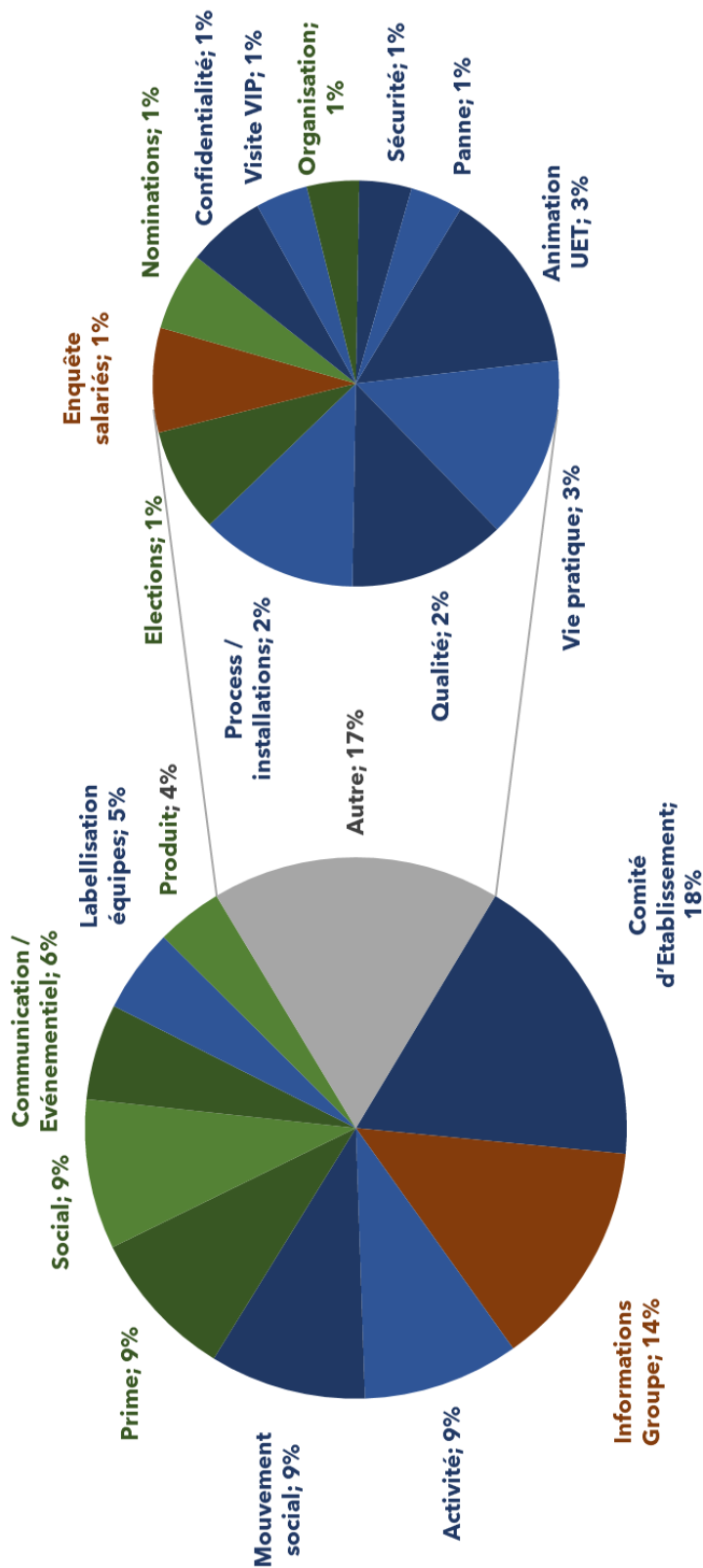
Commentai'R



^x Cette évolution étant hors de notre période d'étude, nous n'avons pas choisi de la détailler.

PRINCIPALES THEMATIQUES RELAYEES DANS LES *MEDIAS*

Synthèse réalisée sur les années 1990, 1995, 2000 et 2005



Cette répartition permet de voir l'importance des thématiques relatives à l'usine d'une part et la grande diversité des sujets traités, d'autre part. Si certains sont présents de manière unitaire, ils n'en restent pas moins importants dans la vie de l'usine : par exemple, les visites VIP, à 1%, avec 2 occurrences, correspondent à des visites ministérielles, donc d'ordre un dans la vie de l'usine.

Légende des couleurs :

- **En bleu** : thématiques usine
- **En marron** : thématiques Groupe
- **En vert** : thématiques mixtes usine / Groupe

Annexe J : Liste des magazines Courants à notre disposition

Le magazine Courants a entamé sa parution en 1984, après une première publication qui avait pour nom Le Journal de Flins (dont nous n'avons pas pu retrouver trace à l'exception de deux numéros). Malheureusement, l'exploitation de cette source d'une grande richesse dans le temps, comme pour les Médias, s'est trouvée limitée par les manques conséquents dans la série.

Nous nous sommes malgré tout référés à quelques numéros quand cela a été possible. Nous avons également établi une nomenclature des numéros existants, que nous mettons à disposition ci-dessous, en vue d'une étude éventuelle plus approfondie ou dans le cadre de recherches portant sur une période à l'exhaustivité des parutions.

Nous avons classé les exemplaires par décennie avec une aide visuelle soulignant le niveau de manques : orange (1980-1990), rouge (1991 à 2000, période la moins représentée) et vert (2001 à 2010, la période la plus fournie)

Liste des magazines Courants à notre disposition (2) – 1985-1987

Détail de l'exemplaire						Archivage		
Année	Mois	Numéro	Pages	Format	Note	Localisation	Fonds	Support
1982	Décembre	1	4	21x29,7	Titre : "Le journal de Flins"	SHGR - RPJ	Richter	Papier
1983	Novembre	8	4	21x29,7	Titre : "Le journal de Flins"	SHGR - RPJ	Richter	Papier
1984	Mars	1	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1984	Avril	2	8	29x44	Titre : "Cournats" à partir de cette date	SHGR - RPJ	Richter	Papier
1984	Mai	3	8	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1984	Juin	4	10	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1984	Juillet	5	8	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1984	Octobre	6	8	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1984	Novembre	7	8	1		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1984	Décembre	8	8	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1985	Janvier	9	8	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1985	février	10	8	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1985	Avril	12	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1985	Mai	13	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1985	Juin	14	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1985	Juillet	15	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1985	Septembre	16	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1985	Octobre	17	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1985	Décembre	19	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1986	Janvier	20	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1986	Mars	21	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1986	Avril	22	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1986	Mai	23	12	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1986	Juin	24	12	29x44	4 p. de PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1986	Juillet	25	12	29x44	4 p. de PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1986	Août	26	12	29x44	4 p. de PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1986	Octobre*	Sans	16	29,7x21	Numéro spécial fête NRJ	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1986	Novembre	27	12	29x44	4 p. de petites annonces	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1986	Novembre*	Sans	12	29x44	Numéro spécial hommage à G. Besse	SHGR - RPJ	Richter	Papier
1986	Décembre	28	24	29x44	Supplément Vœux 8 p., 4 p. de PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1987	Fév. / Mars	29	12	29x44	4 p. PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1987	2ème trimestre	Sans	24	29x44	Intitulé : "Courants Magazine"	SHGR - RPJ	Richter	Papier
1987	Avril	30	12	29x44	4 p. PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1987	Mai	31	12	29x44	4 p. PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier

Liste des magazines Courants à notre disposition (2) – 1987-2003

Détail de l'exemplaire						Archivage		
Année	Mois	Numéro	Pages	Format	Note	Localisation	Fonds	Support
1987	Juil. / Août	32	12	29x44	4 p. PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1987	Septembre	33	12	29x44	4 p. PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1987	octobre	Sans	4	29x44	Numéro spécial sur changement de statut	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1987	Oct. / Nov.	34	12	29x44	4 p. PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1987	Décembre	Sans	2	29x44	Numéro spécial nouveau téléphone usine	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Janvier	35	16	29x44	4 p. PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Janvier	Sans	4	29x44	Spécial nomination nouveau Directeur	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Fév. / Mars	36	16	29x44	4 p. PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Avril	37	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Juin	38	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Juillet	39	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Septembre	40	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Octobre	41	4	24x32		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Novembre	42	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Décembre	43	16	29x43	Couverture et poster couleurs / 4 p. PA	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1988	Octobre	41	4	24x32	Spécial réunion encadrement	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1989	Mai	46	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1989	Juillet	47	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1989	Novembre	48	8	29x44	Il y a bien erreur de numérotation	SHGR - RPJ	Flins	Papier
1989	Décembre	49	4	24x32		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1989	Jan. / Fév.	44	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1989	Mars / Avr.	45	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1989	Sept.-Oct.	48	8	29x44		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1990	2ème trimestre	Sans	12	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1990	Juillet	2	12	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1990	septembre	3	4	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1990	Octobre	4	12	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1990	Décembre	6	8	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1991	septembre	14	12	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1991	Novembre	15	12	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1992	Février	17	16	29x44	Avec un erratum	SHGR - RPJ	Richter	Papier
1992	Mars	18	12	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1992	Avril	19	5	29x44	Format étrange	SHGR - RPJ	Richter	Papier
1992	Mai	20	12	29x44		SHGR - RPJ	Richter	Papier
1998	Février	75	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1999	Septembre	92	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1999	Novembre	94	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
1999	Décembre	95	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2000	Mars	98	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2000	Juin	101	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2001	Février	108	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2001	Mars	109	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2001	Avril	110	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2001	Mai	111	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2001	Juin	112	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2001	septembre	114	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2001	Octobre	115	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2001	Novembre	116	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2001	Décembre	117	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2002	Février	119	12	23x30	Nouvelle maquette	SHGR - RPJ	Flins	Papier
2002	Avril	121	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2002	Mai	122	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2002	Juin	123	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2002	Octobre	126	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2002	Novembre	127	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier

Liste des magazines Courants à notre disposition (3) – 2003-2010

Détail de l'exemplaire					Archivage			
Année	Mois	Numéro	Pages	Format	Note	Localisation	Fonds	Support
2003	Avril	132	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2003	Mai	133	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2003	Septembre	136	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2003	Octobre	137	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2004	Janvier	140	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2004	Février	141	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2004	Mars	142	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2004	Mai	144	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2004	Septembre	147	12	23x30	Encart "conseils sécurité routière" (6x21)	SHGR - RPJ	Flins	Papier
2004	Décembre	150	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2005	Mars	153	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2005	Mai	155	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2005	Juin	156	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2005	Juillet	157	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2005	Septembre	Sans	12	23x30	Poster Clio III	SHGR - RPJ	Flins	Papier
2005	Novembre	160	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2006	Avril	165	12	23x30		SHGR - RPJ	Flins	Papier
2008	Janvier	184	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2008	Février	185	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2008	Mars	186	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2008	Avril	187	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2008	Mai	188	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2008	Juin	189	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2008	Juillet	190	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2008	Septembre	191	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2008	Octobre	192	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2008	Novembre	193	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2008	Décembre	194	12	23x30		Usine de Flins	Communication	Electronique
2009	Janvier	195	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2009	Février	196	16	21x27	Poster Clio III phase 2	Usine de Flins	Communication	Electronique
2009	Mars	197	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2009	Avril	198	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2009	Mai	199	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2009	Juin	200	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2009	Juillet	201	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2009	Septembre	202	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2009	Octobre	203	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2009	Nov./Déc.	204	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2010	Janvier	205	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2010	Février	206	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2010	Mars	207	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2010	Avril	208	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2010	Mai	209	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2010	Juin	210	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2010	Juillet	211	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2010	Septembre	212	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique
2010	octobre	213	16	21x27	Poster ZOE Préview	Usine de Flins	Communication	Electronique
2010	Nov./Déc.	214	12	21x27		Usine de Flins	Communication	Electronique

Annexe K : Autres sources documentaires relatives à l'usine

Au cours de notre recherche, nous avons pu très ponctuellement nous référer à d'autres sources pour l'essentiel dans le cadre de support de communication managériaux. Il est à noter que tous ces supports sont émis par la Direction du site, par l'intermédiaire du service communication. Ils présentent donc une vue orientée, tout comme l'étaient les Médias, mais permettent malgré tout de dessiner en creux la réalité du site en termes notamment de gestion de la performance et de la recherche de compétitivité au quotidien.

Nous en avons retenu trois :

Flins hebdo :

- Lettre hebdomadaire sous format électronique, d'abord envoyée aux seuls managers de l'usine de Flins avant d'être étendue à l'ensemble des collaborateurs du site munis d'une boîte de courriel.
- Ce support présente, outre un tableau de bord standard avec l'évolution des principaux indicateurs de performance Qualité, Coûts, Délais, Ressources Humaines, Environnement (avec au fil du temps des évolutions notables dans le choix de la mise en valeur des indicateurs), des informations de différents types :
 - Vie pratique
 - Événement passé ou à venir (agenda),
 - Point d'alerte (qualité, sécurité, propreté, respect des standards, etc.),
 - Nominations de managers,
 - Information du Groupe.

Il peut être enrichi de photos ou d'illustrations en lien avec les sujets présentés.

- Il est diffusé par courriel sous forme de pièce jointe PDF (conçu à partir des logiciels Word, puis PowerPoint) avant d'être directement intégré dans le corps du courriel, via le logiciel Word.
- **Archivage** : Il est actuellement en archive sur les serveurs de l'usine de Flins, dont la maintenance n'est pas garantie dans le temps.
- **Intérêt historique** : comme pour les *Médias*, son intérêt réside dans le suivi semaine après semaine de la vie de l'usine au travers notamment d'éléments comme les

indicateurs qui permettent de mieux apprécier les différentes inflexions apportées à la performance du site. Par ailleurs, s'adressant à une cible privilégiée qui se doit ensuite de déployer les messages auprès des salariés, il délivre un certain nombre de clé de lecture qui ne transpirent pas dans des contenus directement adressés à une cible plus large. Il permet de mieux cerner la relation de la direction aux différents niveaux de management (avant que ce support ne soit déployé plus largement)

- **Dépouillement et analyse :** Nous n'avons malheureusement pas pu mener un tel travail systématique dans le temps qui nous était imparti, au contraire des *Médias*. Cela est bien évidemment dommage car leur éclairage complémentaire aurait été d'une grande richesse. Cependant, nous avons pu parfois nous y référer pour vérifier ou recouper une information ponctuellement

Exemple de Flins hebdo

Format Word – Mars 2005

Format PowerPoint – Mai 2011

Kit d'animation UET :

- Support mensuel, diffusé sous forme de slides PowerPoint qui peuvent être accompagné de commentaire voire de PQSR (Pas de Question Sans Réponse : dispositif

qui permet de prévoir les questions susceptibles d'être posées et de donner des éléments de langage aux managers)

- Il est généralement composé d'un tronc commun (tableau de bord usine, agenda, résultats commerciaux Groupe) et d'une partie dédiée à une thématique précise (qualité, sécurité, vie pratique, etc.)
- Transmis par courriel aux managers, les slides sont le plus souvent imprimés en noir & blanc (alors que les slides sont en couleurs, avec parfois du management visuel, par exemple pour les indicateurs, rouge = mauvais, vert = bon). Ces contenus sont présentés lors de l'arrêt de ligne de 20 minutes qui a lieu tous les mois (mais parfois voire souvent sacrifié sur l'autel du volume...)
- **Archivage** : Il est actuellement en archive sur les serveurs de l'usine de Flins, dont la maintenance n'est pas garantie dans le temps.
- **Intérêt historique** : les sujets présentés au niveau du terrain, de l'équipe de travail (sécurité, qualité, environnement, etc.) ainsi que la façon de les traiter peut renseigner sur la manière dont ceux-ci émergent et sont traités. Ces kits peuvent également éclairer sur l'actualité des secteurs de fabrication pour une approche micro-historienne.
- **Dépouillement et analyse** : Nous n'avons pas pu mener un travail dépouillement systématique pour le corpus que nous avons pu consulté, même si nous avons pu très ponctuellement nous y référer pour confirmer ou étayer un point précis.

SUPPORTS MANAGERIAUX METIERS : Dossier du management du SPR, *Main Book APW*

- Support ad hoc dans le cadre du déploiement de démarches stratégiques structurantes, notamment relative aux Systèmes de production qui se mettent en place au sein du métier fabrications. Il délivre une information essentiellement de communication pédagogique pour donner une première explication sur des démarches qui sont généralement accompagnée de formation ou de coaching
- Il n'y a ni mise en forme, ni diffusion définie globalement, chaque cas étant particulier et donnant lieu à une gestion ad hoc.
- **Archivage** : à notre connaissance, aucun archivage n'a été fait, à l'exception peut-être de quelques exemplaires dans les fonds de Renault Histoire mais de manière disparates et sans exhaustivité.

- **Intérêt historique :** ils seraient une très bonne illustration de la façon dont l'entreprise et notamment la fabrication s'approprie les systèmes de production à la japonaise.
- **Dépouillement et analyse :** Nous n'avons pas procédé à un dépouillement. Seul une lecture informelle de quelques-uns de ces supports nous a permis d'apporter un éclairage sur quelques points très particuliers, mais sans plus d'analyse.

Annexe L :
Extraits du livre d'or de l'usine de Flins
1974-2003

Nous avons réuni les principales mentions apportées par des personnalités sur le livre d'or de l'usine sur notre période ou en relations avec notre problématique. Malheureusement, cette pratique n'a pas perduré au-delà de la visite de Louis Schweitzer en 2003.

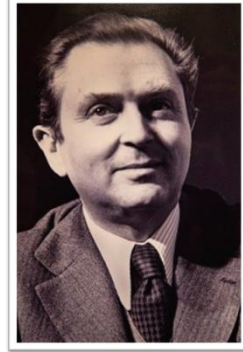
Table des extraits

Extrait n° 1 - Michel d'Ornano - 1974.....	200
Extrait n° 2 - António Ramalho Eanes - 1979.....	200
Extrait n° 3 - Maha Chakri Sirindhorn & Chulabhorn Walailak - 1980.....	200
Extrait n° 4 - Carl XVI Gustaf Bernadotte & Sylvia Sommerlath - 1980.....	201
Extrait n° 5 - Aristide Royo Sanchez - 1982.....	201
Extrait n° 6 - Edith Cresson - 1985.....	201
Extrait n° 7 - Alain Madelin - 1986.....	202
Extrait n° 8 - Michel Rocard - 1990.....	202
Extrait n° 9 - Bernard Zehrfuss - 1990.....	202
Extrait n° 10 - Dominique Strauss-Kahn - 1992.....	203
Extrait n° 11 - Monseigneur Olivier Lebrorgne - 1998.....	203

Extrait n° 1 - Michel d'Ornano - 1974

Cette première visite à la plus importante installation de la Régie - dont le dynamisme technique, commercial et social est exemplaire - me permet d'exprimer ma confiance dans son avenir.
La Régie démontre déjà sa capacité à traverser la situation difficile créée par la crise de l'énergie: elle le fera d'autant mieux qu'elle affirmera son effort de pénétration sur les marchés étrangers et de diversification de ses productions -

Michel d'Ornano



Michel d'ORNANO
Ministre de l'Industrie et du Commerce
Juillet 1974

Extrait n° 2 - António Ramalho Eanes - 1979

António Ramalho Eanes



António RAMALHO EANES
Président de la République du Portugal - Octobre 1979

Extrait n° 3 - Maha Chakri Sirindhorn & Chulabhorn Walailak - 1980

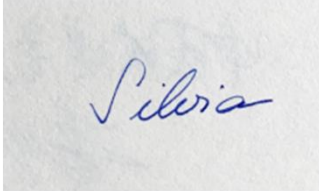
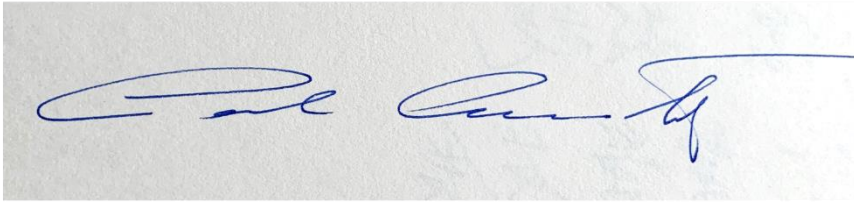
Sirindhorn

Chulabhorn



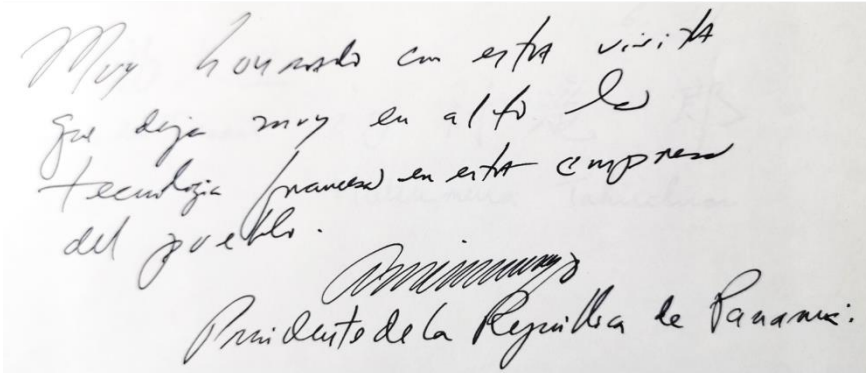
Maha Chakri SIRINDHORN
CHULABHORN Walailak
Princesses Royales de Thaïlande - Mai 1980

Extrait n° 4 - Carl XVI Gustaf Bernadotte & Sylvia Sommerlath - 1980



**Carl XVI
Gustaf BERNADOTTE
et Sylvia SOMMERLATH**
Roi et Reine de Suède – Juin 1980

Extrait n° 5 - Aristide Royo Sanchez - 1982

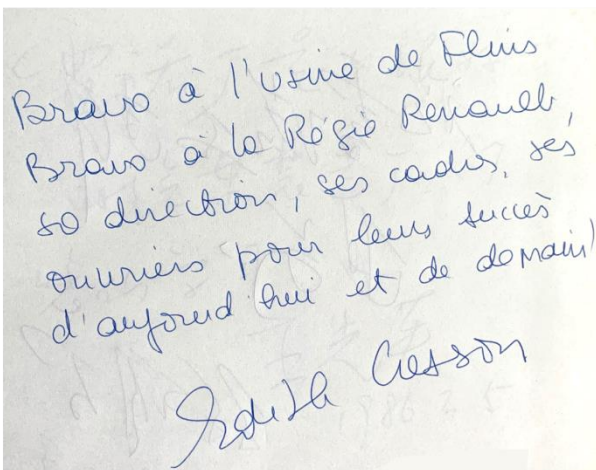


Muy honrada con esta visita
que dejó muy en alto la
tecnología francesa en esta empresa
del pueblo.
Aristide Royo Sanchez
Presidente de la República de Panamá.



Aristides ROYO SANCHEZ
Président de la République de Panama - Juin 1982

Extrait n° 6 - Edith Cresson - 1985



Bravo à l'usine de Flins
Bravo à la Régie Renault,
sa direction, ses cadres, ses
ouvriers pour leurs succès
d'aujourd'hui et de demain!
Edith Cresson



Edith CRESSON
Ministre du Redéploiement industriel
et du Commerce extérieur – Octobre 1985

Extrait n° 7 - Alain Madelin - 1986

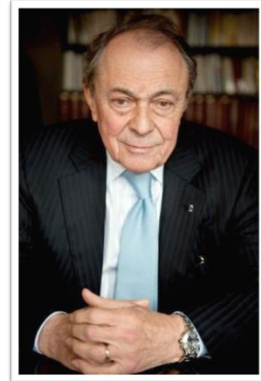
Avec tous mes vœux
pour Renault, et son avenir
de cette usine de Flins de l'Industrie
qui a su créer de nombreux emplois
souhaiter de Renault et qui
vous aient pu tenir longtemps les
sans cesse restant fier de Renault.



Alain MADELIN
Ministre de l'Industrie - Juin 1986

Extrait n° 8 - Michel Rocard - 1990

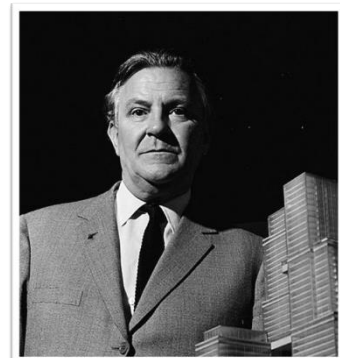
M. Rocard



Michel ROCARD
Premier Ministre Français - Mai 1990

Extrait n° 9 - Bernard Zehrfuss - 1990

B. Zehrfuss,



Bernard ZEHRFUSS
Architecte de l'usine Renault de Flins - Mai 1990

Extrait n° 10 - Dominique Strauss-Kahn - 1992

La robotisation, la qualité du personnel
comme l'enthousiasme de sa Direction
font de l'usine de Flins un
bon exemple de savoir être accompli
pour résister à la concurrence étrangère.
Mais il faut encore se battre en ensemble.

Dominique Strauss-Kahn
14.02.92.



Dominique STRAUSS-KAHN
Ministre de l'Industrie et du
Commerce Extérieur
Février 1992

Extrait n° 11 - Monseigneur Olivier Lebrorgne - 1998

Instruit par cette visite, appréciant les orientations
humaines de Renault, réfléchissant sur la
qualité des services rendus par l'entreprise je remer-
cie la Direction d'avoir accueilli et consacré son
temps à l'ensemble des collaborateurs de
l'Évêque de Versailles.

26 juin 1998

Bon vent pour la
reconquête

[Signature]
Evêque de Versailles
pour la qualité



Monseigneur Olivier LEBRORGNE
Evêque de Versailles – Juin 1998

Extrait n° 1 - Louis Schweitzer - 2003

A chaque passage à Flins je constate
les progrès accomplis qui permettent de construire
le projet de demain ; l'usine bien lancée
peut et doit être au meilleur niveau en
Qualité, Coût, Délai : les hommes qui travaillent
ont les moyens de répondre ce défi.

Louis Schweitzer
09 février 2003.



Louis SCHWEITZER
Président-Directeur
Général de Renault –
Février 2003

Annexe M :
Principaux faits marquants du Groupe
Renault, de l'usine de Flins & de la société -
1980-2010

Cette chronologie n'a pas vocation à reprendre l'ensemble des points évoqués dans ce mémoire (même si beaucoup y sont présents) ou de combler d'éventuels manques (même si certains points a priori d'importance y figurent mais que nous avons choisi d'écarter pour éviter une inflation de la taille de notre mémoire). Il doit permettre au lecteur d'avoir une vision transversale, globale et synthétique de la période sur les périmètres du Groupe Renault et de l'usine de Flins, avec en arrière-plan des éléments de contexte sur le secteur automobile ou la société.

NB : les premières années ont été plus difficiles à compléter en l'absence de supports factuels malgré la chronologie sociale établie par Daniel Richter^a (jusqu'en 1986). De même, certaines années sont plus riches que d'autres du fait de l'existence d'un nombre plus important de sources disponibles, quoique souvent issues de la direction (Média, Courants, etc.)

	Groupe Renault	Usine de Flins	Autres faits marquants
1980	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 1^{ère} marque automobile en Europe ◇ Augmentation dans le capital d'AMC (46,4%) ◇ Ouverture de l'usine de Batilly ◇ Dieselisation de la gamme R18 ◇ Reprise de l'usine de Bursa en Turquie ◇ 1^{ère} Renault au GPL ◇ Création de l'Amicale du Groupe Renault 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Lancement des travaux pour la cataphorèse ◇ Plusieurs mouvements sociaux conséquents, notamment au garage de l'usine 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Rencontre avec les constructeurs japonais pour une réduction des exportations en Europe
1981	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Bernard Hamon PDG ◇ 202 robots à commande numérique ◇ F. Mitterrand visite l'usine de Billancourt ◇ Grèves à Billancourt et Sandouville ◇ Création du plan d'épargne entreprise (PEE) 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Jacques Malavas remplace Max Richard à la tête du site ◇ Développement de l'automatisation : 82 % de la tôlerie Renault 18 robotisée. ◇ Grèves en soutien à Boulogne-Billancourt 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ F. Mitterrand Président ◇ Abolition de la peine de mort ◇ Mise en place d'une politique de relance ◇ La Grèce entre dans l'Europe des 10
1982	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 350 millions de francs dépensés dans AMC depuis 1979 ◇ Projet Billancourt 2000 en vue de la modernisation du site ◇ La Renault 9 est montée au Etats-Unis 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Conflits des Ouvriers Spécialisés et des Ouvriers Professionnels ◇ 30 ans et 8 000 000 de véhicules fabriqués ◇ Conflit des caristes ◇ 645 départs contrat de Solidarité 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Mise en place de mesures sociales importantes : semaine de 39 heures, 5^{ème} semaine de congé, lois Auroux, etc. ◇ Blocage des prix et des salaires

^a CFDT RENAULT-FLINS, *La révolte des ouvriers de l'automobile*, op. cit., Vol. 2, p. 244-247

	Groupe Renault	Usine de Flins	Autres faits marquants
	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Signature d'un accord en vue du départ en retraite anticipée des salariés de 55 à 58 ans 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 572 embauches 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 1^{ères} nationalisations depuis la libération ◇ Plus de 2 millions de chômeurs ◇ 1^{ers} mouvements sociaux d'envergure (Talbot Poissy et Aulnay Citroën)
1983	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Grèves à Billancourt et au Mans ◇ Accord de mise en place des groupes d'expression ◇ Création du Comité de Groupe Renault ◇ Prise de contrôle de Mack (poids lourds) ◇ Partenaire du Festival de Cannes ◇ Accord avec Matra ◇ Inauguration du Centre Technique d'Aubevoye ◇ 1^{er} CKD de la Renault 5 en Iran 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Grève des peintres, du centre lièvre et de l'électrolyse (janvier) ◇ Grève de la tôlerie R5 (février) ◇ Jacques Malavas remplacé par Edmond Pachura à la direction ◇ Le déficit du CE avoisine les 20 millions de francs (3 millions d'euros) 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Nouvelles vagues de grèves violentes à Talbot Poissy ◇ Remise en cause de la distribution sélection de véhicules par Bruxelles ◇ Retraite à 60 ans ◇ Politique de rigueur, gouvernement Fabius ◇ Baisse du prix du baril
1984	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Situation de faillite avec une perte de 57 milliards de francs ◇ Mise en place d'un plan de redressement de la RNUR ◇ Lancement de la SuperCinq, de la Renault 25 et de l'Espace ◇ 358 robots à commande numérique contre 339 en 1983 ◇ Vente des usines de Flins, Sandouville et Cléon à une société financière de Renault ◇ Plan social : 4 à 5 000 départs ◇ 1^{ère} réunion du Mides 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Convention fournisseurs de Renault organisée sur le site ◇ 867 Départs FNE ◇ Création de l'accord Flins+ 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Rapport Dalle sur les difficultés de l'automobile en France ◇ Désaccord PC/PS sur la politique industrielle en France
1985	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Georges Besse Président ◇ Fin de la politique de volume ◇ Opération « 1 franc c'est 1 franc » ◇ Surcapacités industrielles estimées à 30% ◇ Plan de suppression d'emploi : moins 21 000 personnes en 2 ans ◇ Tension avec les syndicats ◇ Grèves au Mans, à Billancourt et à Choisy le Roi ◇ Présentation d'un Express Electrique 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Visite d'Edith Cresson, ministre de l'industrie, et Georges Besse ◇ Olivier Bougeard remplace Edmond Pachura à la direction ◇ Visite de Georges Besse ◇ Dernière Renault 18 produite ◇ Organisation de séance d'information Maîtrise ◇ 500 000 SuperCinq ◇ Visites sectorielles des familles ◇ Importants déménagements des magasins de stocks pièces ◇ Production de la Renault 5 cinq portes ◇ Accord sur le travail en VSD^b ◇ Déboulonnage de rails pour empêcher un possible transfert d'activité ◇ 950 départs FNE ; 450 convention ONI ; 350 allocation-conversion 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Création des « Restos du cœur » ◇ Création de « Touche pas à mon pote » ◇ Accord de Schengen
1986	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 17 novembre : assassinat de Georges Besse ◇ Cession des parts dans Volvo car ◇ Vente d'Europcar 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Visite d'Alain Madelin, ministre de l'industrie, et de Georges Besse ◇ Fête NRJ avec 30 artistes et 20 000 participants 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Disparition de la marque Talbot ◇ 1^{ère} cohabitation ◇ Dévaluation du franc et privatisations ◇ Vague d'attentats à Paris

^b Vendredi – Samedi - Dimanche

	Groupe Renault	Usine de Flins	Autres faits marquants
	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Vente de 13,5 ha de l'usine de Billancourt ◇ Accord avec Chrysler pour AMC ◇ Poursuite de la réduction des effectifs ◇ Incidents entre syndicalistes en direction à Billancourt 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Accord sur le chômage partiel ◇ 1 000 000 de SuperCinq ◇ Nouveaux robots en tôlerie ◇ Nouvelles installations en peinture ◇ Mise en place d'un atelier de vêtements de protection ◇ Visite du professeur Shingo de Toyota ◇ Visite de Bernard Zehrfuss 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Manifestations étudiantes ◇ Espagne et Portugal dans l'Europe des 12 ◇ Signature en vue d'un grand marché européen ◇ Accident nucléaire de Tchernobyl
1987	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Raymond H. Levy Président ◇ Retour des bénéfices ◇ Vente d'AMC à Chrysler ◇ Réorganisation des usines selon le principe japonais du Juste A Temps (JAT) ◇ 620 robots à commande numérique ◇ 960 fournisseurs ◇ Climat social toujours difficile 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Olivier Bougeard est remplacé par Michel Auroy ◇ Visite du PDG 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ TVA sur l'automobile de 33,3 à 28% ◇ Signature européenne sur la « voiture propre » ◇ Suppression de l'Impôt sur les Grande Fortune ◇ Création de l'indice CAC 40 ◇ Krach boursier ◇ Acte unique européen
1988	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Création de la direction du Design Industriel ◇ JAT dans les usines avec participation des fournisseurs ◇ Accord sur l'intéressement des salariés aux résultats 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 10 millionième voiture (une SuperCinq) ◇ Conflit du Mans qui perturbe l'usine ◇ Restauration des selfs ◇ Election du personnel ◇ Réflexion sur l'organisation du temps de travail avec un sondage 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Le Salon de l'automobile devient le Mondial ◇ F. Mitterrand réélu Président ◇ Création du RMI ◇ L'Europe veut accélérer la mise en place du grand marché
1989	<ul style="list-style-type: none"> ◇ SuperCinq Baccara ◇ 890 robots à commande numérique ◇ Projet d'un nouveau centre d'étude ◇ 21 novembre : annonce de la fermeture de Billancourt ◇ Fabrication de la SuperCinq à Novo mesto (Slovénie) ◇ Accord avec Chrysler pour un véhicule aux Etats-Unis ◇ Restructuration du réseau commercial en France ◇ En 5 ans, réduction d'effectif de 39 000 personnes ◇ Signature des « Accords à vivre » 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Mouvement social au ferrage ◇ Déploiement des nouveaux vêtements image de marque ◇ Montée en puissance de la qualité totale ◇ l'usine repasse sous les 10 000 personnes ◇ Initialisation de la réflexion sur les temps d'ouverture ◇ Plan social usine ◇ Evolutions de l'activité sièges 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Nouveau recul de la TVA de 28% à 25% ◇ Michelin n°1 mondial du pneu. ◇ Bicentenaire de la Révolution française ◇ Remise en place de l'ISF ◇ 9 novembre : Chute du mur de Berlin
1990	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Regroupement de la DIAC et de RCI ◇ 4 juillet : la RNUR devient une Société Anonyme ◇ 23 février : accord avec Volvo qui acquiert 20% de Renault ◇ Achat des terrains de Guyancourt (lieu du futur Technocentre) 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Visite de Michel Rocard, premier ministre ◇ Mouvement social en sellerie ◇ Plan social usine ◇ Impact du mouvement social en Espagne ◇ Importants travaux d'embellissement ◇ Poursuite de la réflexion sur les temps d'ouverture 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ L'Europe oblige l'Europe aux véhicules japonais avec le marché unique ◇ Création de l'ACEA ◇ Création de la CSG ◇ 3 octobre : réunification en Allemagne
1991	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Janvier : création de l'alliance Renault-Volvo ◇ 1600 robots (contre 200 en 1981) 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ La Renault Clio est voiture de l'année 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Accord CEE / Japon : trêve de 7 ans pour limitation des importations ◇ E. Cresson premier ministre

	Groupe Renault	Usine de Flins	Autres faits marquants
	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 681 fournisseurs ◇ Devient actionnaire majoritaire de l'usine de Novo mesto (Slovénie) ◇ La CGT perd la majorité absolue dans les 150 établissements du Groupe ◇ Grèves au Mans et à Cléon 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Clio : 16 heures pour la fabriquer contre 22 pour la Super-Cinq ◇ Plan social usine ◇ Impact du mouvement de Cléon sur l'activité ◇ JPO. ◇ Alignement des paie des APR et des Etams 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Disparition de l'URSS ◇ Crise dans le Golfe ◇ Nouveau vendredi noir à Wall Street ◇ Loi Evin en France
1992	<ul style="list-style-type: none"> ◇ L. Schweitzer Président ◇ Nouvelle identifié visuelle avec un nouveau logo ◇ 31 mars : fermeture définitive de l'usine de l'Ile-Seguin 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Octobre : présentation de la Twingo ◇ Réflexion sur la 3^{ème} équipe de nuit partielle ◇ 40 ans de l'usine avec 15 000 personnes ◇ Gérard Leclercq prend la tête de l'usine ◇ Plan social usine ◇ Aménagement du système de rémunération ◇ Tension à la suite du blocage des axes routiers ◇ Annonce d'embauche de jeunes 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Nouveau recul de la TVA sur l'automobile, de 22 à 18,5% ◇ Aide du gouvernement pour l'achat de véhicules à pot catalytique ◇ Mise en place du permis à points ◇ Traité de Maastricht ◇ Signature de l'ALENA et de l'AELE ◇ 2^{ème} sommet de la terre à Rio
1993	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Annonce de la fusion avec Volvo pour le 1^{er} janvier 1994 ◇ 2 décembre : abandon du projet par Volvo ◇ La SuperCinq devient la Five ◇ Accord pour une production en Chine ◇ Mise en place des UET ◇ Réduction de la ligne hiérarchique ◇ Développement des « Accords à vivre » 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Démarrage de la production de Twingo ◇ Démarrage de la 3^{ème} équipe (nuit partielle) ◇ Mise en place du projet PROP, ancêtre du 5S à Flins, et rénovation des vestiaires ◇ Nouvelle organisation à la baisse ◇ Nouvelle convention FNE 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Poursuite du développement du diesel ◇ 2^{ème} cohabitation ◇ 3 millions de chômeurs ◇ 1^{er} janvier : ouverture du grand marché européen ◇ Accord du GATT
1994	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 17 novembre : ouverture de 28,1% du capital ◇ L'état détient 53,97% de l'entreprise ◇ Intérêt pour les nouvelles techniques de recyclage ◇ Début de la construction du Technocentre à Guyancourt ◇ En 10 ans, réduction de l'effectif de près de 30% (58 000 personnes) 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Campagne actionnariat salarié ◇ Plan social usine ◇ Record mensuel de production ◇ Premières réunions encadrement ◇ Convention FNE ◇ Plan d'action TPM ◇ Lancement de l'apprentissage ◇ Nouvel accord ICP 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Février : instauration des primes à la casse ◇ Chute des marchés boursiers européens et baisse du dollar ◇ L'OMC remplace le GATT
1995	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 18 juillet : parution du décret sur la privatisation de Renault qui devient Renault SA ◇ L'état détient 44,2% du capital ◇ Renault entre au CAC 40 ◇ Négociations avec plusieurs concurrents européens et asiatiques ◇ 530 fournisseurs ◇ Livraison du 1^{er} bâtiment du Technocentre ◇ 102 000 salariés deviennent actionnaires 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Mouvements sociaux importants en mars avec blocage usine ◇ Labellisations MSP et TPM dans tous les secteurs ◇ Entrée en confidentialité ◇ JPO usine ◇ Campagne sur la privatisation ◇ Contrat apprentissage ◇ Elections du personnel ◇ Annonce d'embauches 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ TVA de 18,6 à 20,6% ◇ Développement des ventes d'automobile via des mandataires ◇ Re conduite de la prime à la casse (« jupette ») ◇ Prolongation de 7 ans pour la dérogation sur les ventes sélectives en Europe ◇ J. Chirac Président ◇ Privatisation d'Usinor-Sacilor ◇ Décembre : importants mouvements sociaux

	Groupe Renault	Usine de Flins	Autres faits marquants
			<ul style="list-style-type: none"> ◇ Europe des 15 (Autriche, Finlande et Suède) ◇ Suppression des contrôles aux frontières (espace Schengen) ◇ Chute du dollar et crise financière internationale
1996	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Arrivée de C. Ghosn comme n° 2 ◇ Lancement de Scénic ◇ Programme « hybride » pour des véhicules propres ◇ Surcapacité des usines européennes ◇ 1^{ère} pierre de l'usine de Curitiba au Brésil ◇ Accord avec GM sur le VU en Europe 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ signature avec les OS de l'accord sur la variabilité du temps de travail ◇ Lancement IMVP 15 heures ◇ Poursuite des labellisations MSP et TPM ◇ RHP ◇ Décès d'un enfant lors de la JPO ◇ Evolution des temps de pause ◇ Campagne sur la privatisation 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Poursuite des aides de l'Etat pour l'automobile ◇ Baisse de la part du diesel, de 47,6 à 39,2%
1997	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Création de la Division VU ◇ Aggravation des surcapacités en Europe ◇ Fermeture de l'usine de Vilvorde ◇ Réorganisation industrielle en Europe : 1 usine / 1 modèle ◇ Développement de Douai pour la production du Scénic ◇ Novo mesto (Slovénie) produit la Clio. ◇ Création de Renault do Brasil ◇ Réduction des effectifs (6 000 personnes) ◇ Préférence pour le temps partiel plutôt que les 35 heures 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 1 million de Twingo depuis 1993, tirée au sort ◇ 39 réunions de 200 personnes pour présenter Clio II ◇ Obtention du label RHP ◇ Mouvements sociaux transports routiers en France... ◇ ...et en Espagne ◇ « invasion » de salariés d'ETG en grève dans l'usine ◇ Plan emploi (départs FNE) ◇ Aménagement du temps de travail pour personnel en normal ◇ Poursuite des labellisations TPM et MSP ◇ 50^{ème} label TPM ◇ Jeu concours Flins-Disneyland ◇ Groupes de travail IMVP 15 heures ◇ Usine en confidentialité ◇ Elections professionnelles 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Effondrement du marché automobile français et guerre des prix ◇ Annonce d'une usine Toyota à Valenciennes ◇ 3^{ème} cohabitation après la victoire de la gauche aux législatives ◇ Annonce des 35 heures en 2 000 ◇ Protocole de Kyoto contre le réchauffement climatique
1998	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Renault fête ses 100 ans ◇ Négociations avec Nissan ◇ Seconde marque du Groupe : Dacia ◇ Inauguration du Technocentre (Guyancourt) ◇ Inauguration de l'usine Ayrton Senna au Brésil ◇ Mise en place du Système de Production Renault (SPR) ◇ Certification ISO 14001 à Sandouville ◇ Accord en Russie pour l'usine d'Avtoframos (Moscou) ◇ Réduction d'effectif (3 000 personnes) 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Lancement de Clio II ◇ 3^{ème} équipe de nuit ◇ Visite de Louis Schweitzer ◇ Réflexions paritaire sur l'amélioration de la performance usine ◇ Négociation sur la variabilité ◇ Plan emploi ◇ JPO ◇ Twingo phase 2 ◇ Plan de recrutements ◇ Négociation sur l'aménagement du temps de travail ◇ Rencontres du personnel 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Centenaire de Michelin et du Mondial de l'automobile ◇ 7 mai : annonce de la fusion Daimler/Chrysler ◇ Vignette calculée en fonction du rejet de CO₂ ◇ Introduction de la pastille verte pour la circulation lors des pics de pollution ◇ Mise en place progressive des 35 heures ◇ Instauration de la BCE
1999	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Record de ventes mondiales (2,3 millions de véhicules) ◇ Accord Renault-Nissan et création de l'Alliance 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Clio franchit le cap du million de véhicules produits, voiture la plus vendue en Europe ◇ Mouvement social (avance sur intéressement) 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Hausse record du prix de l'essence ◇ Hausse record du marché automobile français

	Groupe Renault	Usine de Flins	Autres faits marquants
	<ul style="list-style-type: none"> ◇ C. Ghosn Directeur Général de Nissan ◇ Prise de contrôle de Dacia ◇ Accord sur les 35 heures 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Arrêt de l'équipe de nuit ◇ Visite de Pierre Alain de Smedt, n° 2 de Renault ◇ Départ de Gérard Leclercq, remplacé par Denis Barbier ◇ Nouvelles presses à l'injection plastique ◇ Jeu concours environnement ◇ Nouvel accord Flins+ ◇ Entrée en vigueur de l'accord sur l'organisation du temps de travail (35 heures) ◇ L'usine à l'honneur lors de la convention ICP monde ◇ 40 ans de la Floride ◇ Panne importante en emboutissage, perturbation ligne Twingo ◇ Groupe de réflexion sur l'évolution de la fonction maintenance ◇ Elections professionnelles 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 1^{er} janvier : naissance de la monnaie unique européenne, l'Euro
2 000	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Accélération de l'internationalisation de Renault avec Nissan et Dacia ◇ Reprise de Samsung Motors ◇ Regroupement des activités poids lourds avec Volvo ◇ Plan de restructuration de Nissan (suppression de 21 000 emplois) et mise en place du Nissan Survival Plan ◇ Restructuration de Dacia ◇ Effort dans les usines pour atteindre la cible IMVP 15 heures ◇ Investissements à Sandouville ◇ Vente de 11 ha à Boulogne et de la totalité de l'Ile-Seguïn ◇ Renault et 1^{ère} marque européenne devant VW ◇ Recrutement de 2100 personnes grâce aux 35 heures ◇ Fin du slogan historiques « Les voitures à vivre » 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Certification ISO 14 001 ◇ Ouverture de négociation sur une refonte des transports de personnel ◇ Mouvements sociaux des routiers espagnols qui perturbe l'approvisionnement de l'usine ◇ Mise en place d'une 3^{ème} équipe de travail ◇ Journée famille « faites l'été à Flins » ◇ L'usine distinguée lors de la convention ICP monde ◇ Organisation d'un concours photos & dessins sur l'environnement ◇ Mise en confidentialité de l'usine 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Millésime automobile se calque sur l'année civile ◇ Marché automobile très nourri ◇ Hausse du prix de l'essence ◇ Annonce de l'abandon de la vignette en 2001 ◇ Le quinquennat remplace le septennat ◇ Recul du chômage ◇ Croissance en Europe
2001	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Création de Renault-Nissan BV ◇ Synergies Renault-Nissan sur des achats en commun ainsi que pour les systèmes d'information ◇ Renforcement des liens capitalistiques entre Renault et Nissan ◇ Nouvel offre GPL. ◇ Lancement de Vel Satis et d'Avantime dans le haut de gamme ◇ Ralentissement de l'activité en Argentine ◇ Bursa travaille à 90% pour l'exportation ◇ Lancement dans le e-commerce et de nouveaux sites internet 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Développement à la Centrale de la cogénération, plus vertueuse en termes de rejet ◇ Nouvelle cataphorèse sans plomb ◇ Campagne sur l'augmentation de capital réservée aux salariés ◇ Plan emploi (départs retraites et embauches jeunes) ◇ Campagne de sensibilisation à la propreté de l'usine ◇ Arrêt de l'équipe de nuit ◇ Problème d'approvisionnement fournisseurs ◇ Lancement de Nouvelle Clio 2 (phase 2) ◇ Nouvel accord ICP 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Fin de la vignette automobile ◇ Inauguration de l'usine Toyota de Valenciennes ◇ Explosion de l'usine AZF de Toulouse ◇ Attentats du 11-septembre aux Etats-Unis

	Groupe Renault	Usine de Flins	Autres faits marquants
	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Recrutement de 6 000 personnes dans le monde dont 2400 pour Renault SA ◇ Mise en place d'équipes en 2x8 et en 3x8 en fin de semaine pour optimiser l'appareil de production ◇ Flexibilité du temps de travail avec la mise en place d'un capital temps individuel et collectif 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Elections professionnelles ◇ Mise en place de la nouveau système d'information pour la gestion du personnel ◇ Plan d'action sécurité ◇ Inauguration du Certa 	
2002	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Nissan est rétabli et profitable ◇ Renault augmente encore sa participation dans Nissan à 44,4% ◇ L'Etat cède une partie de ses actions. Il reste actionnaire à hauteur de 25,9%, nouvelle opération actionnariat salarié ◇ Nouvelle génération de l'Espace en tôle fabriqué à Sandouville et non plus chez Matra ◇ Poursuite de l'internalisation de Renault 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 50 ans de l'usine (concours) ◇ JPO spéciales 50 ans ◇ 15 millions de véhicules produits ◇ 2 millions de Twingo depuis 1993 ◇ Visite de Daniel Vaillant, ministre de l'intérieur ◇ Visite de Louis Schweitzer ◇ Nouvelle collection Twingo ◇ Déploiement de la démarche Kaizen ◇ Plan emploi(départs retraites anticipées et recrutements jeunes) ◇ Apprentissage BTS Maintenance ◇ Campagne actionnariat ◇ Flins distinguée lors de la convention ICP monde ◇ Nouvel accord Flins+ 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Fiat en grande difficulté ◇ Fin de la vente exclusive et sélective en Europe ◇ Normes plus sévères en matière de nuisance sonore des véhicules ◇ Généralisation de la garantie de 2 ans des véhicules ◇ J. Chirac est réel Président ◇ L'Euro est mis en circulation dans 12 pays ◇ 3^{ème} sommet de la terre à Johannesburg
2003	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Renault-Nissan : 4^{ème} groupe automobile mondial ◇ Réduction de la participation de l'Etat à 15,7% ◇ Souscription salariés ◇ Production croisée de motorisation entre Renault et Nissan ◇ Le système de cotation qualité Alliance (AVES) remplace l'AQR ◇ 5 000 recrutements dans le monde, 21 000 depuis 2000 ◇ Suggestions (ICP) : 6,2 par an / personne, 56 millions d'€ d'économies ◇ Audit sur le bien-être au travail ◇ Mégane II voiture de l'année 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Installation de la collection de véhicules anciens Renault ◇ Visite de Louis Schweitzer ◇ Visite F1 : Flavio Briatore et Jarno Trulli ◇ Campagne sur actionnariat salarié ◇ Renforcement des règles de circulation routière sur le site ◇ Remplacement de camionnettes « sandwich » par des distributeurs automatiques en atelier ◇ Opérations d'aide à la reconversion d'intérimaires ◇ Expositions « sécurité Renault », « Scenic II » et « Mégane II » ◇ Deux salariés de l'usine récompensés à la convention ICP monde ◇ Elections professionnelles 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Recul des émissions de CO₂ de véhicules neufs ◇ Installation des 1^{ers} radars automatiques ◇ Mise en place d'un permis de conduire probatoire ◇ Cessation d'activité de Matra ◇ Surmortalité causée par la canicule ◇ Réforme des retraites ◇ 2^{ème} guerre en Irak
2004	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Accord pour la production en Iran ◇ Majoritaire chez Avtoframos (Moscou) ◇ 1 million d'Espace à Sandouville ◇ 5 millions de véhicules produits à Valladolid ◇ 12 octobre : déclaration des droits sociaux fondamentaux 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Arrivée de Clio III ◇ Accident mortel à l'emboutissage ◇ Négociation pour la remise en place d'une équipe de nuit ◇ Usine en confidentialité (Clio 3) ◇ Nouvelle collection Twingo ◇ Recrutements à l'usine 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 300 radars automatiques installés depuis 2003 ◇ Fermeture des dernières mines de charbon en France ◇ Europe des 25 avec 10 nouveaux pays ◇ Tsunami meurtrier en Indonésie

	Groupe Renault	Usine de Flins	Autres faits marquants
	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Charte de la diversité ◇ Nouvelle identité visuelle 		
2005	<ul style="list-style-type: none"> ◇ C. Ghosn Président. Il occupe les deux postes chez Renault et Nissan ◇ Bursa (Turquie) fabrique également la Clio III ◇ Signature d'un accord avec l'Etat pour l'insertion de jeunes en milieu industriel ◇ Ouverture du Square Com, centre de communication à Boulogne 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Lancement de Clio III 3 & 5 portes, avec de nombreuses innovations ◇ Dominique de Villepin, premier ministre, et Carlos Ghosn à l'usine ◇ Denis Barbier est remplacé par Olivier Rémoles à la direction ◇ JPO en septembre avec 9 000 personnes. ◇ Elections professionnelles FO se maintient ◇ JPO à l'occasion du lancement de la Clio 3 ◇ Plan d'action qualité Clio 3 ◇ Essai Clio 3 pour le personnel ◇ Lancement de la démarche observation de poste 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 1 000 radars automatiques supplémentaires ◇ Mise en place du permis à 1€ ◇ Suppression de la clause de localisation pour la vente de véhicules neufs ◇ Privatisation des autoroutes françaises ◇ Faillite de Rover ◇ Fin de l'accord Fiat-GM ◇ Difficultés financières pour GM et Ford ◇ Porsche acquiert 20% de VAG ◇ Rejet de la constitution européenne en France
2006	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Plan stratégie Renault Contrat 2009 ◇ Discussion entre Renault-Nissan et GM ◇ Marque la plus primée aux tests sécurité EuroNCAP ◇ Baisse des cadences à Sandouville, Valladolid et Palencia. Mise en place de chômage technique ◇ Hausse des ventes à l'international permettant de limiter l'impact de l'Europe ◇ 1^{ères} négociations sur le télétravail 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Clio III voiture de l'année ◇ Alerte sur la performance qui se dégrade et mise en place de plan d'actions ◇ Visite de Carlos Ghosn ◇ Déploiement du 5S ◇ 2 000 000 de Twingo à Flins ◇ Décès sur le parking des bus à la suite d'un accident ◇ Campagne sur les économies d'énergie 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Forte baisse des marchés européens ◇ Crédit d'impôt de 2 000 € pour l'achat d'une voiture émettant moins de 200 g de CO2 ◇ Graves difficultés financières pour GM et Ford ◇ Porsche devient le 1^{er} actionnaire de VAG ◇ Chine : 3^{ème} pays producteur d'automobiles, devant l'Allemagne ◇ Mouvements sociaux sur le Contrat Premier Embauche (CPE) ◇ Forte hausse des matières premières et du prix de l'énergie
2007	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Echange avec Chrysler mais pas d'accord à l'ordre du jour ◇ Prise de 25% d'Avtovaz (Lada) ◇ Présentation de la nouvelle Twingo produite en Slovénie ◇ Réorganisation de l'ingénierie ◇ Surcapacité dans plusieurs usines européennes ◇ Accord sur le télétravail ◇ Suicides au Technocentre ◇ 2^{ème} enquête sur l'engagement du personnel 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 28 juin : dernière Twingo ◇ Arrêt de l'équipe de nuit Clio ◇ Poursuite des plans d'actions qui font leurs effets ◇ Annonce de la réindustrialisation de Clio Campus ◇ Evolution de l'accord sur la variabilité ◇ Organisation d'un concert avec l'Orchestre National de France 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Résurrection de Fiat ◇ L'industrie américaine convalescente ◇ Echec de l'Alliance Daimler/Chrysler ◇ Toyota : 1^{er} constructeur mondial ◇ Réformes des heures supplémentaires
2008	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Nouvelle organisation à la tête de Renault (CoDir) ◇ Développement de la marque Lada ◇ Simplification des gammes ◇ Mise au point d'un véhicule électrique aux performances d'un véhicule 1,6 l. ◇ 1^{ers} accords dans l'électrique ◇ Chômage technique à Douai 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Carlos Ghosn visite le site ◇ Visite de Xavier Bertrand, ministre du travail, et Nadine Morano, secrétaire d'état à la famille ◇ Visite de Luc Chatel, secrétaire d'état à l'industrie, et de Carlos Ghosn ◇ Flins : base industrielle du futur VE grande série 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Prime de 1 000 € mise en place par le gouvernement pour le remplacement d'un véhicule de plus de 10 ans ◇ Plan de sauvetage des constructeurs ◇ Effondrement des marchés en fin d'année ◇ L'automobile américaine est en très grande difficulté

	Groupe Renault	Usine de Flins	Autres faits marquants
	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Sandouville en 1 équipe ◇ Ajustement de la production à la baisse dans plusieurs sites ◇ Pitesti et Moscou tournent à plein ◇ Fin d'année très perturbée pour l'ensemble des sites de production ◇ Accord au Maroc, en vue d'une usine à Tanger ◇ Plus de Logan vendues en France que de Mégane ◇ Succès de la gamme Logan / Sandero ◇ Plan pour l'insertion des jeunes ◇ Plan de départ : 3 000 départs volontaires, dont 1 000 à Sandouville ◇ Création d'un fond de solidarité pour le chômage partiel 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 1^{ère} réindustrialisation de Clio II (Campus), arrêtée prématurément (<i>Subprimes</i>) ◇ Crise : multiplication des journées non travaillées ◇ Grave accident en emboutissage (amputation des membres inférieurs) ◇ L'usine entre confidentialité ◇ Nouvel accord de flexibilité ◇ Des jours non travaillés en cascade 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 1^{ères} pertes de Toyota de son histoire ◇ Aide des Etats à leurs constructeurs nationaux ◇ Porsche prend le contrôle de VAG
2009	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 2 milliards d'euros de pertes, 8 milliards de dettes, marge opérationnelle proche de 0, des problèmes de liquidité ◇ Prêt de l'Etat de 3 milliards ◇ Plan d'action face à la pandémie de grippe H1N1 ◇ Annonce de la prolongation du contrat social de crise en 2010 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Visite de Christian Estrosi, ministre chargé de l'industrie, et de Carlos Ghosn : annonce affectation ZEO ◇ Visite de Patrice Pelata, n° 2 de Renault ◇ Le plan de départ volontaire est une réussite mais met à mal les effectifs de l'usine. ◇ 2nde réindustrialisation de Clio II (Campus) ◇ JPO à l'occasion des journées du patrimoine ◇ Concours pour une mascotte usine ◇ Spectacle du festival des Francos à l'usine 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Pandémie de grippe H1N1 ◇ L'Etat prête 3 milliards à Renault et PSA ◇ Déploiement des radars aux feux chez Opel ◇ 9 000 suppressions de postes chez Opel ◇ PSA supprime 6 000 postes en France ◇ Les BlueCar sont assemblées en Bretagne ◇ Polémiques autour du circuit de F1 à Flins ◇ GM nationalisé après sa faillite ◇ Saab : procédure de sauvegarde ◇ GM supprime 10 000 postes ◇ Nissan supprime 20 000 postes dans le monde
2010	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Partenariat de l'Alliance avec Daimler ◇ Enquête salariés avec le cabinet Hay ◇ Michel Gornet remplacé par Gérard Leclercq DGA Fabrications ◇ Annonce de la fabrication de Clio 1V à Bursa et à Flins ◇ Campagne de vaccination grippe H1N1 ◇ Accord avec EuropCar sur le VE ◇ Révélation de Kangoo Express ZE et de Fluence ZE ◇ Enquête Qualité véhicule auprès des salariés 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ 17 millions de véhicules fabriqués ◇ Rencontres du personnel et officialisation de Clio IV et ZOE sur les lignes ◇ Présentation de ZOE au Mondial ◇ Christian Estrosi, ministre de l'industrie, et Patrick Pelata, n°2 de Renault, signe une convention de prêt pour le VE ◇ Mai : inauguration du Global Training Center ◇ Visite de Patrice Pelata, n° 2 de Renault ◇ Nouvelle JPO dans le cadre des journées du patrimoine ◇ Enquête sur les risques psychosociaux ◇ Partenariat avec la foulée d'Aubergenville ◇ Campagne d'économie sur l'énergie 	<ul style="list-style-type: none"> ◇ Acquisition de Volvo par le chinois Geely ◇ Crise de pénurie des stations-services ◇ Annonce du durcissement du bonus-malus ◇ Nombreux rappel de constructeurs japonais (Honda, Toyota, Nissan, etc.)

	Groupe Renault	Usine de Flins	Autres faits marquants
		◇ Production de la dernière Clio Campus	

Annexe N :
Index des noms propres, des sites majeurs,
des marques, des véhicules et des démarches
industrielles

Nous avons volontairement écarté de cet index tous les noms revenant trop souvent (Flins, le support de communication Média, le magazine Courants, etc.) et qui l'auraient encombré sans véritable valeur ajoutée. De même, nous n'avons gardé que les noms des personnes liées, de près ou de plus loin, à l'usine de Flins en lien avec les événements que nous rapportons.

- 35 heures, 45, 46, 49, 227
 4CV, 3, 76, 129
 5S, 100, 107, 108, 259
 Ademe (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie), 172
 Aglietta, Michel, 55
 Agnelli, Giovanni, 37
 AGV (*Auto Guided Vehicle*), 113, 114, 255, 256
 Alfa Roméo, 73
 Alliance Renault-Nissan, 1, 23, 37, 39, 63, 64, 73, 74, 75, 97, 99, 106, 107, 115, 116, 117, 155, 172, 173, 254
 Alliance Renault-Volvo, 74
 Allibert, Jean-Pierre (manager), 78, 79, 89, 198, 199, 274
 Alpine, 69
 Alstom, 65
 AMC (*American Motors Corporation*), 14, 36, 64, 70, 73, 74
 Anact (Agence Nationale pour l'Amélioration des Conditions de Travail), 53
 Antenne 2 Voir France 2
 APW (*Alliance Production Way*), 75, 108, 116, 264
 AQP (Action Qualité Projet), 78
 AQR (Action Qualité Renault), 79, 99
 Arcelor Voir Usinor-Sacilor
 Auroux (lois), 14, 45, 47, 48, 49, 71, 156, 224, 266
 Auroux, Jean, 47, 156, 221
 Auroy, Michel (directeur), 77, 104, 134, 135, 157, 182, 192, 202, 208
 Autocontrôle, 79, 200, 261
 AVES (*Alliance Vehicle Evaluation Standard*), 79
 Avtovaz, 57
Balladurette (prime), 51
 Barbier, Denis (directeur), 61, 101, 104, 105, 112, 113, 117, 118, 134, 188, 197, 203, 218, 224, 263, 264, 265
 Barruet (opérateur, peintre), 216
 Batilly (usine), 69
 Bédier, Pierre (politique), 173, 174, 175
Benchmarking, 115, 257
 Bernadotte, Gustaf Carl XVI, 149
 Bertinot, Michel, 96, 112
 Bertrand, Xavier (politique), 150
 Besse, Georges (PDG), 22, 64, 120, 121, 122, 134, 150, 154
 Bodin, Jean, 179
 Bonnefond, Jean-Yves, 147
 Bonnefond, Jean-Yves (sociologue), 10
 Borloo, Jean-Louis (politique), 175
 Bougeard, Olivier (directeur), 134
 Boulogne-Billancourt (usine), 2, 3, 4, 8, 23, 36, 62, 63, 66, 69, 72, 74, 76, 77, 88, 90, 98, 111, 123, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 152, 153, 154, 155, 176, 183, 198, 199, 216, 222, 226, 270, 274
 Bourdieu, Pierre (sociologue), 147
 Bowen, Howard R., 52
 Boyer, Robert, 8
 Brejnev, Leonid, 148
 Bridgestone, 41
 Brudey, Maryse (responsable communication), 203, 205
 Bursa (usine), 35, 68, 81, 82, 84, 115, 172, 219
 Busan (usine), 115
 C.F.E/C.G.C., 227
 CDFT, 174
 CDPR (Centre de Distribution Pièces et Accessoires), 88
 CEA (Commissariat à l'Énergie Atomique), 97
 CEE (Communauté Economique Européenne), 39
 Cercle de Qualité, 49, 256
 Certa, 190
 CFDT, 22, 48, 86, 184, 227
 CGT, 152, 220, 226, 228
 Chakri Sirindhorn, Maha, 149
 Chatel, Luc (politique), 150, 151
 Chirac, Jacques (politique), 72

- Chrysler, 56, 74
 CHSCT (Comités d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail), 47
 Chulabhorn Walailak, 149
 CICE (Crédit d'Impôts pour la Compétitivité et l'Emploi), 47
 Cléon (usine), 144, 171, 226
 Clio (famille), 2, 3, 6, 35, 36, 40, 46, 57, 67, 68, 69, 72, 76, 78, 81, 82, 83, 84, 105, 118, 124, 136, 146, 274
 Clio 1, 78, 91, 94, 95, 137, 140, 143, 153, 155, 197, 199, 200, 229, 231, 233, 241, 245, 251
 Clio 2, 51, 57, 81, 82, 108, 140, 143
 Clio 3, 57, 68, 83, 106, 140, 143, 155
 Clio 4, 2, 46, 60, 72, 83, 155
 Clio Campus *Voir* Clio 2
 Clubs Métiers, 113, 256
 Cnam (Conservatoire National des Arts et Métiers), 4, 11, 19, 49, 146, 244, 246
 CNL (Centre National des Lettres), 183
 CNRS, 8, 147
 Colorale, 129
 Conseil Général des Yvelines, 172, 173
 Continental, 41
 COP21, 14, 150
Courants (magazine), 17, 21
 Covid-19, 4, 34
 Cresson, Edith (politique), 120, 149
 Curitiba (usine), 35, 57, 95, 139
 d'Ornano, Michel (politique), 149
 Dacia, 35, 36, 40, 67, 68, 73, 75, 83, 139
 Dalle, François, 9, 25, 109, 179, 236
 Dauphine, 3, 129, 158
 de los Mozos, Jose Vicente, 114
De Renault Frères, constructeur d'automobiles, à Renault Régie Nationale (revue), 7
 de Villepin, Dominique (politique), 155, 156, 157, 158
 Deferre, Gaston (politique), 221
 del Marle, Félix (artiste), 216
 Dieppe (usine), 69
 Douai (usine), 69, 78, 92, 110, 117, 128, 129, 134, 137, 144, 153, 171, 193, 196, 224
 Doudard, Ludovic, 114
 DPBS (Direction des Préparations et des Besoins Spéciaux), 90
 DQT (Dialogue pour la Qualité du Travail), H, 4, 49, 245
 Dreyfus, Pierre (PDG), 134
 Dubost, Nicolas, 8
 Dumont, René (politique), 14
 Duster (Dacia), 36, 40
 EDF (Electricité de France), 172
 Education Nationale, 189
 EHESS (Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales), 8, 147
 Elf Aquitaine, 65, 155
 Elisabeth II, 148
 Envigado (usine), 81, 117
 Espace, 117
 Estrosi, Christian (politique), 151
 Fabius, Laurent (politique), 22, 71
 Faure, Patrick, 156
 Fed (Réserve Fédérale Américaine), 54
 Ferchal, Jean-Jacques (manager), 86, 87, 88, 122, 186, 189, 195, 208, 216, 230, 258, 265
 Fiat, 37
 Flins 5/5 (plan stratégique), 92, 93, 94, 118, 200, 238
 Floquet, Didier, 70
 Fluence, 172
 FNE (Fond National pour l'Emploi), 132, 181, 184
 FO, 227
 Fond stratégique d'investissement, 97
 FOP (Feuille Opération Process), 255
 Ford, 8, 56
 Ford, Henry, 1, 78, 236
 Fordisme, 54, 55, 56, 109
 FOS (Feuille d'Opération Standard), 255, 256, 261
 FR3 *Voir* France 3
 Française de Mécanique, 73
 France 2, 144, 145
 France 3, 144, 145
 Frégate, 76, 158
 Freyssenet, Michel, 8, 43, 44, 248
 Fridenson, Patrick (historien), 8, 135, 146, 199, 216
 Gadonneix, Pierre, 70
 Garay, François (politique), 156
General Agreement of Tarif en Trade (GATT), 39
General Electric, 65
 Gerpisa (Groupe d'Etudes et de Recherche Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile), 8
 Ghosn, Carlos (PDG), 46, 64, 72, 83, 89, 97, 115, 122, 134, 155, 157, 158
 Girard, Olivier (manager), 202, 208, 240
 Global (magazine Groupe), 138, 139, 140
 GMC (General Motors Corporation), 15, 56
Google Drive (outils collaboratif), 204
 Gornet, Michel (manager), 21, 59, 83, 98, 107, 108, 113, 117, 192, 193, 202, 205, 208, 241
Grand Angle (magazine de l'ingénierie), 138
Greenpeace, 166
 GTC (*Global Training Center*), 89, 192
 Hanon, Bernard (PDG), 70, 71, 120, 134, 153, 198
 Hatry, Gilbert (historien), 7, 268
 ICP (Idée Concrète de Progrès), 258, 259
 iFA (integrated Factory Automation), 113
 IGN (Institution National de l'Information Géographique et Forestière), 19
 Ile-Seguïn, 3, 8, 77, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 189, 226
 IMVP 15 heures, 107, 108, 109, 140
 INA, 145
 industrie 4.0, 204
 Iran Khodro, 139
 ISO 14 001 (norme), 101, 102, 103, 161, 165
 ISO 26 000, 52
 ISO 9001 (norme), 102, 103
 Jeep (AMC), 73
 Jocou, Pierre, 78

- Jospin, Lionel (politique), 72
Journal de Flins, 201
Juppette (prime), 51
 Juvaquatre, 76, 129
Kaizen, 258
 Kan Ban, 107
 Kangoo, 76, 172
Karakuri, 252
 King, Martin Luther, 202
 Klein, Philippe, 106
L'Expansion (mensuel), 220
 La Rocca, Antoine (technicien), 201, 205, 206, 216
 Laguna, 117
 Lalonde, Brice (politique), 162
 Lauret, Fabienne (syndicaliste), 8, 45, 47, 86, 87, 184, 215, 222, 223, 227, 239
 Laville, Antoine (professeur), 244
Le Courrier de Mantes (hebdomadaire), 18, 141, 142, 143, 166
 Le Mans (usine), 144, 226
Le Parisien (quotidien), 141, 144
 Leaf (Nissan), 172
Lean production, 255, 256
 Leclercq, Gérard (directeur), 34, 104, 105, 109, 122, 134, 191, 193, 194, 197, 231, 232, 251
 Lefauchaux, Pierre (PDG), 3, 134
 Léger, Fernand (artiste), 216
 Lehman Brothers, 54
Les Echos (journal quotidien), 91, 193
 Levy, Raymond H. (PDG), 71, 121, 122, 134, 153, 155
 Logan (Dacia), 36, 40
 Lombard, Didier, 153
 Madelin, Alain (politique), 150
 Magasin de Pièces de Rechange Voir CDP, Voir CDP
Magazine Renault (Magazine Groupe), 139
 Mahindra, 57, 139
 Malavas, Jacques (directeur), 133, 134
 Marchionne, Sergio, 37
 Maubeuge (usine MCA), 69, 172, 173
 Mauroy, Pierre (politique), 47, 221
 Mégane, 67, 117
 Mesaize, Michel (historien), 9, 10, 77, 146, 148, 167, 168, 169, 274
 Michelin, 41
 Micra (Nissan), 1, 2, 40, 46, 75, 106, 123, 151
 Micra (Nissan), 2
 Mides, 198, 199
 MIT (*Massachusetts Institute of Technology*), 107
 Mitsubishi, 38, 39
Mittal, 65
 Mitterrand, François (politique), 14, 45, 223
 Modus, 67
 Monnet, Jean-Claude, 147
Monozukuri, 116
 Montebourg, Arnaud (politique), 46, 75, 151
 Morano, Nadine (politique), 150
 MSP (label), 107, 203
 Nissan, 1, 37, 38, 39, 46, 63, 64, 73, 74, 75, 97, 100, 104, 106, 108, 112, 113, 115, 116, 117, 122, 123, 155, 240, 254, 256, 269
 Novo mesto (usine), 58, 67, 81, 82, 115
 NVA (Non-Valeur Ajoutée), 113, 114
 Onnaing (usine Toyota), 39
 Ōno, Taiichi, 266
 Oppama (ingénierie Nissan), 75
 Orchestre National d'Ile-de-France, 202
 Pachura, Edmond (directeur), 92, 133, 200
 Palencia (usine), 115
 PAP (Plan d'Accélération du Progrès), 109, 193, 254
 PCF (Parti Communiste Français), 174
 Pelata, Patrice, 116
 Peugeot, 8, 15, 41, 43, 48, 58, 73, 76, 126, 169, 174, 176, 188, 257
 Pinon, Georges, 92
 Pitesti (usine Dacia), 115
 Poissy (usine Peugeot), 45, 48, 126, 144, 169, 176, 187, 220, 222
 Pot, Marie, 218
 Praderie, Michel, 156
 PS (Parti Socialiste), 175
 PSA, 265
 QCDRhe, 18, 201, 203, 254
 QCTP, 115
 Qualité Totale, 39, 63, 78, 79, 95
 Rabineau, Roger (manager), 195, 208, 211, 231, 241, 254
 Raffray, Nadine (responsable communication), 170, 199, 200, 201, 203, 205
Ranking Alliance, 115
 Raoult, Paul (politique), 168
 Reagan, Ronald, 71
Re-factory, 2, 59, 160
 Région Ile-de-France, 172
 Rémoles, Olivier (directeur), 59, 60, 107, 112, 134, 157, 196, 224, 257
 Rémond, René, 9
 Renault 12, 3, 76, 84
 Renault 16, 76
 Renault 18, 28, 67, 76, 77, 84, 91, 110, 111
 Renault 19, 78, 79
 Renault 25, 121
 Renault 4, 3, 67, 76, 97, 128, 129, 130
 Renault 5, 3, 28, 76, 110, 120, 128, 129
 Renault 6, 76, 128, 129
 Renault 8, 76
 Renault Classic, 98
 Renault Express, 128, 129
 Renault Histoire (association), 6, 7, 18, 19
Renault Histoire (revue), 7
 Renault, Louis, 127, 148, 188
 RHP (Risques Hautement Protégés), 102
 Richard, Max (directeur), 133
 Richter, Daniel (syndicaliste), 19, 20, 22, 130, 146, 147, 178, 183, 184, 222, 225, 227, 256
 Rocard, Michel (politique), 155, 156, 157, 158
 Rodot, Georges (opérateur), 213, 214
 Roldan, Manuel, 91, 248, 256

- Rot, Gwenaële (sociologue), 147
 Roth Major, 86
 Royo Sanchez, Aristide, 149
 RSE (Responsabilité Sociétale des Entreprises), 15, 51, 52, 143, 161
 Sagbo, François, 225
 Samsung, 75, 139
 Sandero (Dacia), 36, 40
 Sandouville (usine), 69, 78, 110, 117, 128, 129, 133, 134, 137, 144, 153, 171
 Sarkozy, Nicolas (politique), 175
 Save (projet), 172, 173
 Sayad, Abdelmalek (sociologue), 147
 Scénic, 117
 Schneider Electric, 172
 Schweitzer, Louis (PDG), 6, 22, 62, 120, 121, 123, 125, 134, 150, 208, 256, 260
 Slovénie, 81
 Smedt, Pierre-Alain, 223
 SMR (Système de Management Renault), 102
 Sochaux (usine Peugeot), 198, 234, 265
 Sonacotra, 184
 SPR (Système de Production Renault), 75, 108, 109, 112, 249, 253, 254, 255, 256, 257
Stop the line, 261, 263, 267
 Strauss-Kahn, Dominique (politique), 150
Subprimes (crise), 14, 27, 30, 33, 34, 36, 38, 53, 54, 64, 66, 82, 146, 159, 174, 180, 185
 Sunderland (usine Nissan), 106, 172
 SuperCinq, 3, 28, 67, 76, 78, 94, 137, 143, 153
Synchro (Magazine du réseau commercial), 138, 139, 140
 Talbot, 45, 48, 126, 222
 Talisman, 76
 Taylor, Frederick W., 258, 259, 261, 266
 Taylorisme, 16, 24, 46, 56, 179, 193, 249, 260, 261, 262, 263, 265, 266, 267, 268, 271, 274
 Technocentre (ingénierie Renault), 4, 63, 90, 111, 257
 TF1, 144, 145
 Thatcher, Margaret, 71
 Thomson, 65
 TMS (Troubles Musculosquelettiques), 79, 191, 244, 245, 247, 251
 Togliatti (usine Avtovaz), 57
Tokyo Round, 39
 Total Energy, 172
 Toyota, 39, 107, 116
 TPM (label), 107, 140, 203
 Trafic, 117
 Twingo, 3, 51, 61, 67, 76, 78, 81, 82, 85, 91, 117, 118, 136, 137, 140, 143, 150, 188, 197, 231, 233, 241, 245
 Uber, 274
 UET (Unité Élémentaire de Travail), 48, 198, 199, 204, 205, 254, 256, 266
 Usinor-Sacilor, 65, 155, 193
 UTAC (Union Technique de l'Automobile, du motorcycle et du Cycle), 102
 Valladolid (usine), 67, 81, 82
 Vel Satis, 117
 Vernier-Palliez, Bernard (PDG), 134
 Viel, Jean-Marc (manager), 205, 240
 Viel, Maria (opératrice), 196
 Vilvorde (usine), 67, 68, 119, 123, 133, 134, 138, 154
 Volkswagen, 41, 43, 73
 Volvo, 73, 74
 VT (Valeur de Transformation), 82, 101
 Zerhufuss, Bernard (architecte), 2, 127, 167, 216
 ZOE, 1, 2, 15, 42, 60, 83, 97, 123, 143, 151, 170, 172, 275