

Depuis sa création en 1898, Renault s'est imposée comme l'un des piliers de l'industrie automobile française et mondiale. Mais au-delà des succès technologiques et commerciaux, l'histoire de Renault est indissociable de celle de ses ouvriers, et notamment des travailleurs immigrés qui, pendant des décennies, ont contribué à forger l'identité de l'entreprise. En particulier, l'usine de Boulogne-Billancourt, surnommée "la forteresse ouvrière", a incarné ce creuset industriel et social. Avec les sites de Flins, Sandouville ou encore Cléon, elle a symbolisé la modernité industrielle et les défis humains de la France du XX^e siècle.

L'histoire de ces usines et de leurs travailleurs immigrés couvre une période cruciale, de l'entre-deux-guerres, marquée par l'arrivée des premiers contingents d'ouvriers étrangers, jusqu'aux années 1980, où les restructurations et les crises économiques redéfinissent le paysage industriel. Ces bornes permettent de comprendre comment, en quelques décennies, Renault est passée d'une entreprise florissante intégrant une main-d'œuvre étrangère essentielle à une organisation en mutation, confrontée à des tensions sociales croissantes.

Ainsi, nous pouvons nous interroger : **Comment l'histoire des usines Renault, de l'entre-deux-guerres à la fin des années 1980, illustre-t-elle le rôle crucial mais ambivalent de l'immigration ouvrière dans la transformation économique, sociale et culturelle de la France industrielle ?**

Pour répondre à cette question, nous examinerons dans un premier temps les premières vagues d'immigration (1920-1945), avec l'arrivée d'ouvriers italiens et polonais, puis nous analyserons l'âge d'or de l'immigration maghrébine pendant les Trente Glorieuses (1945-1970), avant d'aborder les mutations et crises des années 1970-1980, marquées par l'arrivée de nouvelles communautés et les défis de la désindustrialisation.

I. Les premières vagues d'immigration (1920-1945) : une main-d'œuvre indispensable

A) L'entre deux guerres : une manne migratoire nécessaire

Noter que l'entreprise Renault se développe durant la 1^{ère} GM et a donc besoin d'une main d'oeuvre plus nombreuse dans les années 20.

L'entre-deux-guerres voit arriver les premiers contingents significatifs d'ouvriers étrangers chez Renault, principalement des Italiens et des Polonais. Cette immigration est encouragée par l'entreprise pour pallier le manque de main-d'œuvre après la Première Guerre mondiale. Ces ouvriers occupent généralement les postes les plus pénibles et les moins qualifiés, tout en vivant dans des conditions précaires dans les quartiers environnants.

Dans l'immédiat après-guerre, la France fait face à un déficit démographique majeur : 1,4 million d'hommes ont perdu la vie durant la Première Guerre mondiale. Cette situation démographique critique pousse les industries, particulièrement le secteur automobile en pleine expansion, à rechercher activement une main-d'œuvre étrangère.

Chez Renault, l'arrivée des travailleurs étrangers s'organise principalement autour de deux grandes communautés : les Italiens et les Polonais. Les Italiens, fuyant le fascisme mussolinien et la misère du Mezzogiorno, constituent la première vague significative dès le

début des années 1920. Ils sont rapidement rejoints par les Polonais, dont l'immigration est organisée via des accords bilatéraux entre la France et la Pologne. En 1931, les étrangers représentent environ 20% des effectifs de l'usine de Boulogne-Billancourt.

B) Les conditions difficiles des ouvriers des usines Renault

Les conditions de travail de ces ouvriers sont particulièrement éprouvantes. Ils sont systématiquement affectés aux tâches les plus pénibles : fonderie, forge, peinture, où les conditions de sécurité sont minimales. Le travail à la chaîne, intensifié par les méthodes tayloriennes mises en place par Louis Renault, impose des cadences épuisantes. Les accidents de travail sont fréquents, et les maladies professionnelles (silicose, saturnisme) touchent particulièrement cette population.

Le logement constitue un autre aspect crucial de la vie de ces travailleurs. La plupart s'entassent dans des garnis insalubres ou des bidonvilles qui se développent autour de l'usine, notamment dans le quartier du Point-du-Jour à Boulogne-Billancourt. Certains trouvent refuge dans des hôtels meublés surpeuplés, payant des loyers exorbitants pour des conditions de vie déplorables. Louis Renault, contrairement à d'autres industriels de l'époque comme Michelin, n'investit que très peu dans le logement ouvrier.

La vie sociale de ces travailleurs s'organise principalement au sein de leurs communautés respectives. Des associations culturelles et d'entraide se créent, comme la "Société polonaise de secours mutuel" ou les "Amicales italiennes". Ces structures jouent un rôle essentiel dans l'accueil des nouveaux arrivants et le maintien des liens culturels. Les cafés et petits commerces tenus par des compatriotes deviennent des lieux de sociabilité importants.

C) La syndicalisation et le traitement des ouvriers européens

Noter que si la liberté syndicale est autorisée en France depuis 1882, les travailleurs étrangers ne l'obtiennent q

La syndicalisation de ces ouvriers étrangers reste initialement limitée, freinée par la barrière de la langue et la peur de perdre leur emploi - leur carte de séjour étant souvent liée à leur contrat de travail. Cependant, les grandes grèves de 1936 marquent un tournant : de nombreux travailleurs immigrés participent activement au mouvement, découvrant la force de l'action collective.

La période de l'Occupation pose des défis particuliers pour ces ouvriers étrangers. Les travailleurs juifs sont exclus de l'entreprise dès 1940, tandis que d'autres, particulièrement les Italiens après 1943, doivent faire face à la suspicion des autorités. L'usine, réquisitionnée pour l'effort de guerre allemand, devient un lieu de résistance passive où certains ouvriers étrangers participent au sabotage discret de la production.

Cette première vague d'immigration chez Renault pose les bases d'une tradition d'accueil de main-d'œuvre étrangère qui se poursuivra après la Seconde Guerre mondiale. Elle contribue également à forger l'identité multiculturelle de Boulogne-Billancourt et de ses environs, créant des réseaux de solidarité et des traditions qui perdureront bien au-delà de cette période.

II. L'âge d'or de l'immigration maghrébine (1945-1970) : entre prospérité économique et tensions sociales

A) Un contexte économique et démographique favorable à l'immigration

L'après-guerre en France est marqué par la période des Trente Glorieuses, caractérisée par une forte croissance économique et un besoin massif de main-d'œuvre pour reconstruire le pays. L'industrie automobile, notamment Renault, connaît un essor spectaculaire avec la production en série de modèles populaires tels que la 4CV et la Dauphine. Cependant, la France doit également faire face à un déficit démographique hérité de la Seconde Guerre mondiale, amplifié par la baisse de la natalité dans les années 1930 et les pertes humaines du conflit.

Dans ce contexte, l'immigration apparaît comme une solution incontournable pour soutenir la croissance. Les accords bilatéraux signés entre la France et plusieurs pays, dont le Maroc, l'Algérie et la Tunisie, facilitent l'arrivée massive d'ouvriers maghrébins. L'Algérie, encore colonie française jusqu'en 1962, occupe une place particulière : les travailleurs algériens sont soumis à un régime juridique spécifique, leur permettant de circuler librement en métropole sans être soumis aux quotas d'immigration.

B) Les conditions de vie et de travail des ouvriers maghrébins chez Renault

Les ouvriers maghrébins arrivent souvent seuls, dans l'objectif d'économiser et d'envoyer de l'argent à leur famille restée au pays. Chez Renault, ils sont massivement recrutés pour occuper des postes subalternes et les tâches les plus dures, notamment en fonderie, en peinture ou à la chaîne de montage. Ces emplois sont marqués par des cadences intensives et des conditions de sécurité précaires, illustrant les limites des avancées sociales obtenues après les grèves de 1936.

Les conditions de vie des travailleurs maghrébins sont souvent extrêmement difficiles. La majorité vit dans des foyers de travailleurs construits par la Société nationale de construction pour les travailleurs algériens (Sonacotra), où l'insalubrité et la promiscuité règnent. Ces foyers, situés à proximité des usines comme celle de Boulogne-Billancourt, sont conçus pour isoler ces travailleurs du reste de la population, renforçant leur marginalisation.

~~C) La montée des tensions sociales et politiques~~

Insister sur la précarité de ces travailleurs: le droit syndical est autorisé mais "très mal vu" par le patronat: d'où beaucoup de

L'immigration maghrébine chez Renault est indissociable des bouleversements politiques de l'époque, notamment la guerre d'Algérie (1954-1962). Cette guerre exacerbe les tensions entre les ouvriers algériens et la direction de l'entreprise, mais aussi au sein des usines entre les différentes communautés de travailleurs. Les grèves et les mouvements sociaux qui éclatent régulièrement durant cette période prennent souvent une dimension politique.

En octobre 1961, le massacre d'Algériens à Paris lors d'une manifestation pacifique organisée par le FLN marque un point culminant dans ces tensions. Beaucoup d'ouvriers algériens travaillant chez Renault sont directement touchés, soit comme participants à la manifestation, soit comme victimes des représailles policières. Cet événement accentue le sentiment de révolte parmi les travailleurs immigrés et renforce leur engagement syndical.

-> Les débuts d'une organisation collective

Malgré ces difficultés, les ouvriers maghrébins commencent à s'organiser, tant sur le plan syndical que politique. Ils participent activement aux grandes grèves des années 1960, notamment celles de Mai 68, où ils jouent un rôle de premier plan dans la paralysie de l'usine de Boulogne-Billancourt.

Cependant, leur engagement est souvent freiné par des discriminations systémiques : ils sont moins bien payés que leurs homologues français, ont moins de possibilités de promotion, et sont fréquemment ciblés par des mesures de répression en cas de conflit social.

-> Une contribution économique et culturelle majeure

Malgré les défis, les ouvriers maghrébins contribuent de manière significative à la prospérité économique de Renault. Leur travail permet à l'entreprise de maintenir des coûts de production compétitifs et de répondre à la demande croissante de véhicules dans les années 1950 et 1960.

Sur le plan culturel, leur présence transforme également le paysage social des villes industrielles comme Boulogne-Billancourt. Les cafés, les épiceries et les mosquées improvisées deviennent des lieux de vie communautaire, introduisant des éléments de la culture maghrébine dans la société française.

III. Mutations et crises (1970-1990) : nouvelles immigrations et restructurations

A) La fin des Trente Glorieuses et l'émergence de nouvelles communautés

Les années 1970 marquent un tournant dans l'histoire industrielle française et, par conséquent, dans celle des usines Renault. La fin des Trente Glorieuses, conjuguée aux deux chocs pétroliers de 1973 et 1979, plonge le secteur industriel dans une période de crise économique durable. L'automatisation croissante, visant à réduire les coûts de production, réduit la demande de main-d'œuvre non qualifiée.

Dans le même temps, de nouvelles vagues d'immigration viennent diversifier encore davantage la composition de la main-d'œuvre chez Renault. Après les Italiens, Polonais, et Maghrébins, les années 1970-1980 voient l'arrivée de travailleurs turcs, subsahariens, mais aussi asiatiques, notamment vietnamiens, fuyant les conséquences de la guerre du Vietnam (boat people).

Cependant, ces nouveaux venus s'intègrent dans un contexte bien plus difficile que celui de leurs prédécesseurs. Les postes vacants sont moins nombreux, les conditions de travail se dégradent, et la concurrence entre les ouvriers – français et étrangers – s'intensifie, alimentant des tensions sociales et identitaires.

-> L'automatisation et la restructuration : un bouleversement pour les ouvriers

L'introduction progressive de nouvelles technologies dans les usines Renault, notamment la robotisation des chaînes de montage, a un impact direct sur les travailleurs. Les ouvriers spécialisés (OS), souvent issus de l'immigration, sont les premiers touchés par cette automatisation. Ces postes, déjà précaires et mal rémunérés, deviennent obsolètes, entraînant des licenciements massifs et une montée du chômage dans les banlieues ouvrières.

Dans les années 1980, la politique des "plans sociaux" mise en place par Renault pour répondre à la crise industrielle exacerbe la situation. Les ouvriers immigrés, souvent moins bien protégés par les contrats de travail et les droits syndicaux, se retrouvent en première ligne des suppressions d'emplois.

B)La montée des revendications spécifiques aux travailleurs immigrés

Face à ces transformations, les ouvriers immigrés commencent à s'organiser de manière plus visible pour défendre leurs droits. Les années 1970-1980 voient émerger des mouvements de revendication propres aux travailleurs étrangers, qui dénoncent non seulement les conditions de travail, mais aussi les discriminations systémiques.

L'un des épisodes les plus marquants est la grande grève des OS(ouvriers spécialisés) de 1973, largement menée par des travailleurs immigrés, notamment maghrébins. Cette grève, qui s'étend au-delà de Renault pour toucher d'autres industries, met en lumière les revendications spécifiques des ouvriers étrangers : égalité salariale, amélioration des conditions de travail, et régularisation des titres de séjour.

C)Une culture ouvrière en mutation

La période des années 1970-1980 est également marquée par des transformations culturelles au sein des communautés ouvrières. Les mouvements migratoires et la diversification des origines des travailleurs contribuent à enrichir la culture ouvrière, tout en suscitant parfois des tensions identitaires.

Les foyers de travailleurs, bien que souvent précaires, deviennent des lieux de sociabilité où se tissent des réseaux de solidarité entre différentes communautés. Par ailleurs, les cafés, les associations, et les mosquées jouent un rôle essentiel dans le maintien des liens culturels et religieux des travailleurs immigrés.

Les années 1980 voient également une prise de conscience accrue de ces réalités dans le paysage culturel français. Des films comme *La Haine* (1995) de Mathieu Kassovitz, bien que postérieurs, capturent l'héritage de cette époque en mettant en lumière les fractures sociales et les revendications des jeunes issus de l'immigration ouvrière.

->La crise identitaire et les tensions sociales

La marginalisation croissante des travailleurs immigrés dans le monde du travail s'accompagne d'une montée des tensions sociales, notamment dans les quartiers populaires qui entourent les grandes usines comme celle de Boulogne-Billancourt. La fermeture progressive des usines Renault dans les années 1980, symbolisée par l'arrêt

définitif des activités sur le site historique de Boulogne-Billancourt en 1992, exacerbe ces tensions.

Cette période marque également une montée des discours politiques hostiles à l'immigration, alimentés par les crises économiques et la montée du chômage. Les ouvriers immigrés deviennent souvent les boucs émissaires de ces difficultés, ce qui renforce leur marginalisation sociale et politique.

->Héritages et leçons d'une période de crise

Malgré les défis, cette période de mutations et de crises laisse un héritage important. Les luttes menées par les ouvriers immigrés ont contribué à une prise de conscience des discriminations systémiques et à une amélioration progressive des droits des travailleurs étrangers en France.

En outre, la diversité culturelle qui s'est développée autour des usines Renault reste un élément marquant de l'histoire des villes industrielles françaises, comme Boulogne-Billancourt. Aujourd'hui, ces quartiers portent encore les traces de cette histoire ouvrière et migratoire, à travers leur population, leur architecture, et leur mémoire collective.

CONCLUSION

En somme, l'histoire des usines Renault au XX^e siècle reflète les grandes dynamiques de l'immigration ouvrière en France. De l'après-Première Guerre mondiale aux années 1980, les vagues successives de travailleurs étrangers – italiens, polonais, maghrébins, turcs et subsahariens – ont joué un rôle essentiel dans la croissance industrielle et les luttes sociales.

Cantonnés aux tâches les plus difficiles, souvent dans des conditions précaires, ces ouvriers ont contribué à l'essor économique tout en affrontant des discriminations et des tensions sociales croissantes, exacerbées par les crises industrielles des années 1970-1980.

Au-delà de leur contribution économique, ils ont transformé durablement le tissu social et culturel des villes industrielles comme Boulogne-Billancourt, laissant un héritage multiculturel marquant. Cette mémoire, préservée dans les récits littéraires, cinématographiques et archives, témoigne de l'importance de ces travailleurs dans la construction de la France moderne.

[Conseil bibliographique: consulter la revue Hommes & Migrations.](#)

Fiche Navette

Comment l'histoire des usines Renault, de l'entre-deux-guerres à la fin des années 1980, illustre-t-elle le rôle crucial mais ambivalent de l'immigration ouvrière dans la transformation économique, sociale et culturelle de la France industrielle ?

I. Les premières vagues d'immigration (1920-1945) : une main-d'œuvre indispensable

A) L'entre deux guerres : une manne migratoire nécessaire

B) Les conditions de vie et de travail des ouvriers maghrébins chez Renault

C) La syndicalisation et le traitement des ouvriers européens

II. L'âge d'or de l'immigration maghrébine (1945-1970) : entre prospérité économique et tensions sociales

A) Un contexte économique et démographique favorable à l'immigration

B) Les conditions de vie et de travail des ouvriers maghrébins chez Renault

C) La montée des tensions sociales et politiques

III. Mutations et crises (1970-1990) : nouvelles immigrations et restructurations

A) La fin des Trente Glorieuses et l'émergence de nouvelles communautés

B) La montée des revendications spécifiques aux travailleurs immigrés

C) Une culture ouvrière en mutation

Bibliographie :

NOIRIEL Gérard, Une histoire populaire de la France, 2018

GUILLON Michelle, Ouvriers étrangers et français des usines Renault. Pratiques de mobilisation de la main-d'œuvre, 1988

Sitographie :

Les Archives de Renault (History & Collection Renault) :

<https://theoriginals-services.renault.com/fonds-historique>

Les Archives départementales des Hauts-de-Seine :

<https://archives.hauts-de-seine.fr/archive/resultats/recensementspopulation/n:95?type=recensementspopulation>

L'usine Renault Billancourt : https://fr.wikipedia.org/wiki/Usine_Renault_de_Billancourt

L'histoire de Renault : <https://www.renault.fr/renault-en-france/chiffres-dates-cles.html>

Filmographie :

KASSOVITZ Mathieu , *La Haine* (1995)

Témoignages :

Mes grands-parents travaillant chez Renault durant cette période.