

La Marque Renault

Le groupe Renault est un constructeur automobile français, étroitement lié au constructeur nippon Nissan depuis 1999.

Ce groupe possède des usines et filiales à travers le monde entier. Il est fondé par les frères Louis, Marcel et Fernand Renault en 1898 et se démarque rapidement par ses innovations.

Nationalisé au sortir de la Seconde Guerre mondiale, en grande partie à cause de la collaboration soupçonnée avec l'occupant nazi, il est privatisé à nouveau durant les années 1990 afin de le relancer après la désastreuse décennie des années 1980. Il utilise la course automobile pour assurer la promotion de ses produits et se diversifie dans de nombreux secteurs. Son histoire est marquée de nombreux conflits de travail qui vont nuire à son développement et marquer l'histoire des relations sociales en France.

Fondation (1898-1918) En 1898, Louis Renault est un jeune ingénieur passionné d'automobile. Ses frères, Marcel et Fernand, ont travaillé dans l'entreprise familiale de textile. Louis convertit son tricycle De Dion-Bouton en Voiturette de 1 ch à quatre roues. L'originalité de celle-ci est que Renault l'équipe d'une invention de son cru, la première boîte de vitesses en prise directe, contrairement aux chaînes et courroies de transmission utilisées jusque-là. Il réussit à la vendre à un ami de leur père qui l'essaye le 24 décembre et fut très impressionné par son comportement routier et sa puissance dans les pentes[1]. Après que Louis eût breveté la prise directe, les frères fondent officiellement le 25 février 1899 la Société Renault Frères avec deux amis de Louis, Thomas Evert et Julian Wyer, pour capitaliser sur ce nouveau moyen de transport. Louis est en charge du développement et de la production alors que ses frères se chargent de l'administration. Les premières automobiles sont vendues à de riches particuliers qui peuvent se permettre les 3 000 francs qu'elles coûtent (dix ans de salaire d'un ouvrier[1]). Devant ce marché limité, Renault se diversifie dans la production de taxis et de camions avant la première Guerre mondiale. Ils reconnaissent très tôt la publicité que la société peut tirer de la participation aux courses automobiles et engagent leurs véhicules dans des courses sur route où ils remportent bien des succès. En 1914, lorsque la guerre éclate, la compagnie se lance dans la production de munitions, d'avions militaires et plus tard dans les tanks avec son Renault FT-17. En 1918, Renault est devenu le premier manufacturier privé de France et il est honoré par les Alliés pour sa contribution à l'effort de guerre.

Entre-deux guerres (1919-1938) Louis Renault diversifie encore plus ses activités, au sortir de la guerre, en se lançant dans la machinerie agricole et industrielle. Cependant, la compagnie commence à rencontrer des difficultés à vendre sa production automobile car la concurrence introduit de petits véhicules à faible coût accessible à chacun. Renault doit donc sortir ses propres véhicules au moment où il rencontre des problèmes avec le marché financier et ses employés. Renault doit également former un réseau de distribution et en 1920, la compagnie s'associe avec Gustave Gueudet, un entrepreneur du nord de la France, pour fonder les premiers concessionnaires. La gamme des modèles Renault s'étend désormais depuis les petites automobiles jusqu'aux poids-lourds. Renault ne se limite pas à la France et vend dans plusieurs pays. Le marché anglais est particulièrement intéressant car il ouvre la porte aux colonies de ce pays. Un grand nombre de véhicules modifiés avec des suspensions surélevées, de plus puissants systèmes de refroidissement et des carrosseries spéciales prennent le bateau vers les quatre coins de l'Empire britannique. De cette période, les Grand Luxe se distinguent avec leur empattement de 3,68 mètres et de six à huit cylindres pouvant leur faire atteindre 150 km/h. La suspension est améliorée pour permettre ces vitesses et on utilise l'aluminium dans le moteur, les freins, la transmission, et plusieurs parties de la carrosserie. Toutes les Grand Luxe à partir de 1923 sont considérées comme des classiques et leurs carrosseries sont signées par des ateliers célèbres dont Kellner, Labourdette et J. Rothschild et Fils.

Seconde Guerre mondiale à 1968 Durant le second conflit mondial, la France tombe sous l'occupation nazie et les usines Renault produisent des camions pour les Allemands, alors que la production d'automobiles est interdite. Louis Renault est donc arrêté comme collaborateur lors de la libération en 1944 et meurt en prison avant son procès. Une autopsie révèle que sa nuque avait été brisée, suggérant un meurtre. Ses usines sont saisies par le gouvernement provisoire et nationalisées sous le nom de Régie Nationale des Usines Renault. Pierre Lefaucheur en est le premier directeur général. La petite 4CV à moteur arrière relance la compagnie dès 1946. Elle tira son épingle du jeu, mais seulement en France, face aux Fiat 600 italiennes, Coccinelle allemandes et Morris Minor anglaises. On en produit plus d'un demi million jusqu'à sa retraite en 1961 alors que ses concurrentes ont toutes dépassé les 2 millions d'exemplaires.

La grève de 1968 et ses conséquences Les relations ouvrières ont souvent été exacerbées chez Renault. En mai 1968, Renault est à nouveau occupé par ses ouvriers. La lutte dépasse le cadre strictement économique : on parle de « gouvernement populaire » et d'« autogestion ». Le Parti Communiste est débordé à Renault par des militants d'extrême gauche. La grève de 1968 commence au milieu du mois de mai. Le 7 juin, les ouvriers refusent de reprendre le travail malgré l'intervention des CRS. Les ouvriers ne reprennent le travail à la fin du mois de juin qu'après plusieurs jours d'émeutes et un mort. Les militants maoïstes de la Gauche Prolétarienne s'installent aux usines de Flins et Billancourt et le début des années 70 voit l'agitation continuer. Les affrontements entre la Gauche Prolétarienne et les vigiles de Renault se multiplient. Dans les années 1980, un groupe issu de la Gauche Prolétarienne participe à la création d'Action Directe qui assassinera le président de Renault, Georges Besse, le 17 novembre 1986 car ce dernier avait procédé à d'importants licenciements lors du désastre financier du début des années 1980 et comme représailles pour le meurtre d'un militant de gauche par un des vigiles de l'entreprise lors d'affrontements. Après cet assassinat, Renault parvient néanmoins à se redresser sous la direction de Raymond Lévy.

La privatisation En 1990, la régie Renault change de statut et devient une société anonyme à capitaux d'État par l'adoption de la loi du 4 juillet 1990 avec des restrictions du contrôle étranger. Volvo acquiert une participation de 20 % après de

tumultueux échanges. En novembre 1994, Renault est effectivement mis en bourse et à cette occasion, Volvo cède 12 % du capital et l'État diminue sa part de 80 % à 53 %. Il faudra attendre juillet 1996 pour voir Renault effectivement passer dans le secteur privé à la suite d'une cession par le gouvernement de 6 % du capital au noyau dur des actionnaires, essentiellement des banques et groupes d'assurance français, par le biais d'une vente de gré à gré.

Consolidation de l'industrie Le secteur automobile entame dans les années 1990 un mouvement de concentration. Rachats de marques, fusions : les groupes se mondialisent et cherchent à étendre leur gamme, gage d'une rentabilité plus constante. Renault a déjà une bonne assise en Europe et en Amérique latine mais l'Asie, qui commence à peine à dévoiler son important potentiel de croissance, reste son point faible. Renault et Nissan scellent un accord, socle d'une coopération profonde mêlant échange de participation et collaboration industrielle. En mars 1999, naît officiellement l'Alliance Renault-Nissan. L'Adam, association de défense des actionnaires minoritaires, présidée par la passionaria Colette Neuville, est alors intervenue pour critiquer les modalités de la fusion entre le constructeur français et Nissan, trop favorables au japonais selon elle.

Expansion des années 2000 Dans sa conquête des pays en fort développement économique, Renault a également investi dans Avtoframos et dans le coréen Samsung Motors qui donnera naissance à Renault Samsung Motors. Pour accroître sa présence dans les marchés émergents considérés comme porteurs, Renault envisage la construction d'usines en Iran, en Colombie et au Maroc. En 2004, la filiale de Renault en Roumanie, Dacia, présente sa « berline à 5 000 euros », la Logan, que le groupe voudrait produire à un million d'exemplaires par an à l'horizon 2010. Cette même voiture est commercialisée en France à 7 600 euros. En novembre 2004, le PDG de Renault a annoncé son intention de faire de l'implantation du groupe en Corée du Sud un point d'appui pour son expansion en Asie, notamment en Chine[3]. Début juillet 2006, des discussions pour envisager une nouvelle alliance entre Renault-Nissan et General Motors sont engagées mais le projet est rapidement abandonné. Le 8 décembre 2007 a été annoncé un accord entre Renault et le constructeur russe Lada-AvtoVAZ visant à la prise de participation de Renault à hauteur de 25 % + 1 action (via une holding commune avec l'actionnaire russe actuel, Rosoboronexport). Renault au travers de cette alliance s'est engagé : - d'accélérer la croissance d'AvtoVAZ et de renouveler et élargir sa gamme de véhicules - de développer Lada dans le respect de son identité l'objectif étant de renforcer sa position sur le marché russe - d'échanger leur expertise et savoir faire technologique En outre l'outil industriel basé à Togliatti d'une capacité d'un million de véhicules par an devrait servir à produire des Logan. La Russie devient ainsi le premier marché de Renault en nombre de véhicules, les ventes du groupe Avtovaz (720 000 unités en 2006) étant, selon l'accord, consolidées dans celles du groupe Renault.

Acteur international De nos jours, la marque Renault est la plus vendue en France. Le groupe Renault a approximativement le même poids en France que le groupe PSA (marques Peugeot et Citroën). Renault est classé au 9e rang mondial pour les automobiles et au 7e rang pour les LCV, selon l'OICA 2006. Renault était il y a quelques années encore la marque la plus vendue en Europe. Elle a cédé depuis quelques années sa place de leader du marché européen à Volkswagen.

Une entreprise mondiale Aujourd'hui, Renault n'est plus l'entreprise familiale originale, et après avoir été privatisée, elle fait partie du Groupe Renault, qui regroupe Renault S.A.S, ainsi que les diverses branches comme Renault Sport, Renault F1 Team et Renault V.U., mais possède également une part importante de la branche automobile du Coréen Samsung, à partir duquel elle a fondé la filiale RSM, pour Renault Samsung Motors, dont les modèles comme la SM-5 et la SM-7 ne sont pas importés sur le territoire français, étant réservées au marché fermé[réf. nécessaire] de l'extrême-orient.

Une alliance avec le japonais Nissan a été mise en place au début des années 2000 afin de permettre aux deux groupes de faire face à des géants comme General Motors ou Toyota. Cette alliance a permis aux deux marques de garder leurs identités propres tout en proposant des véhicules basés sur les mêmes plates-formes, comme la Clio III et la Nissan Micra. L'actuel PDG de Renault est Carlos Ghosn. Le directeur général adjoint est Patrick Pelata

Une entreprise innovante Renault mène des projets de recherche en interne et au travers de contrats de recherche menés en partenariat avec des organismes (laboratoires, établissements) publics ou privés. Ces principaux axes de recherche sont : L'environnement (émissions de CO2, nouveaux moyens de propulsion, recyclage),

- Le design,

- Le confort (acoustique, qualité de l'air, ergonomie, vision),

- La sécurité (prévention, correction, protection), Dans ce cadre, le groupe Renault a signé le Pacte PME, le 1er décembre 2004, au travers de GIE Regienov pour faciliter ses collaborations avec le monde des PME

Innovantes. (Source : Wikipédia)