Histoires industrielles : mutations sociales, économiques et environnementales

Les **31èmes journées d'Histoire du Management et des Organisations** auront lieu sur le campus de l'ESSCA à Boulogne-Billancourt les **26 et 27 mars 2026**.

Depuis plus d'un siècle, le nom de « Boulogne-Billancourt » est inévitablement associé à celui de l'Île Seguin et des usines Renault. Acquise en 1919 par Louis Renault, cette parcelle insulaire verra naître le paquebot industriel de l'entreprise automobile. Plus de 30 000 employés y travaillent dans les années 30 ; on y produira les célèbres 4CV, 4L et dans les années 80 sa version fourgonnette. Puis coup d'arrêt brutal de la production : l'édifice industriel n'est plus adapté aux impératifs industriels des années 90. Renault Billancourt ferme le 31 mars 1992.

Cette histoire fait écho à des problématiques plus actuelles. Depuis les années 1970, de nombreux pays en Europe, dont la France, subissent un processus de désindustrialisation à la fois lent et violent. La désindustrialisation et les transformations structurelles des entreprises était d'ailleurs le thème des JHMO 2021 que nous proposons d'élargir lors des 31èmes JHMO (*Entreprise et Société*, 2023). En effet, le poids de l'industrie manufacturière dans le PIB français n'est plus que de 11%[1]. La tertiarisation de l'économie, les délocalisations massives et la faible compétitivité des coûts salariaux, des politiques publiques qui ont choisi d'accompagner le déclin tout en faisant peser sur les entreprises le poids des plans de relance par la consommation, sont autant de facteurs qui expliquent cet affaiblissement de l'industrie manufacturière. En 2024, plus de 66 000 entreprises ont fait faillite en France, un niveau record depuis au moins 2009, selon le bilan annuel de BPCE l'Observatoire publié récemment. Ce nombre élevé de défaillances d'entreprises est lié à un contexte de ralentissement économique, d'inflation et de hausse des taux d'intérêt, marqué également par une incertitude en termes de politique économique. En décembre 2024, les perspectives de production dans l'industrie sont tombées à « leur plus bas niveau depuis près de dix ans hors crise sanitaire », selon les données publiées par l'Insee. Les fermetures d'usines seront plus nombreuses que les ouvertures cette année, d'après le décompte de Trendeo[2].

[1] Quel est vraiment le poids de l'industrie en France et en Allemagne ?

[2] Trendeo est un éditeur de données économiques sur l'emploi et l'investissement en France et dans le monde. Il fournit des indicateurs clés et des données représentatives, enrichies par l'intelligence artificielle, pour aider les entreprises à mieux comprendre les tendances économiques.

L'histoire de Renault, retracée notamment dans les ouvrages de Fridenson (1972) et, plus récemment, de Costa-Lascoux *et al*. (2007), nous interroge sur plusieurs sujets qui seront au cœur de ces 31èmes JHMO :

- ***Les relations entre l'usine et son territoire : histoires d'externalisation, de délocalisation, de relocalisation, voire de réindustrialisation***

L'histoire industrielle de Boulogne-Billancourt et de l'Île Seguin, marquée par les usines Renault, trouve un écho particulier dans les initiatives actuelles de relocalisation et de réindustrialisation en France. Aujourd'hui, le gouvernement français met en œuvre des plans ambitieux comme le Plan France 2030, visant à soutenir les technologies d'avenir et à décarboner l'industrie. Ces efforts rappellent les grandes époques industrielles de Renault, lorsque l'innovation et la production de masse étaient au cœur de la stratégie de l'entreprise. La réindustrialisation actuelle, avec des projets dans des secteurs stratégiques tels que l'hydrogène vert et les véhicules électriques, reflète une volonté de renforcer la souveraineté industrielle et de créer des emplois locaux, tout en répondant aux défis environnementaux. Fabre *et al.* (2010) mettent en lumière la complexité et l'instabilité des facteurs influençant les décisions d'externalisation chez Renault. Ils soulignent également une tendance de long terme en faveur de l'externalisation, malgré des périodes de réévaluation et de réintégration de certaines activités. Quels sont les impacts à long terme de l'externalisation sur les environnements urbains et les structures sociales locales ? Comment les politiques de délocalisation et de relocalisation influencent-elles la dynamique économique et sociale des régions concernées ? Plusieurs travaux se sont penchés sur la crise du secteur industriel en France en partant de son histoire (Daumas *et al.*, 2017 ; Dufourcq, 2022). Il a fallu attendre en revanche plus longtemps pour que les historiens se penchent sur la question, en raison probablement de son caractère contemporain, pour étudier l'angle économique, social et industriel de l'histoire de la désindustrialisation (Fontaine et Vigna, 2019). Quels enseignements peut-on tirer de l'histoire d'une entreprise industrielle pour comprendre les défis contemporains liés à la délocalisation et à la relocalisation des activités industrielles ? Levratto *et al.* (2016) nous éclairent sur les liens existants entre la croissance des établissements industriels et le contexte local. Comment interagissent l'usine et son territoire ?

- ***Stratégies, innovations technologiques et trajectoires industrielles***

Quels sont les avantages et les défis des projets coopératifs internationaux et des alliances stratégiques, comme ceux adoptés par Renault (Savary, 1995 ; Christophe *et al.*, 2002 ; Donelly *et al*., 2005 ; Chalhoub, 2007) ? Comment les entreprises industrielles peuvent-elles naviguer à travers les complexités de la mondialisation tout en préservant leur identité organisationnelle et en développant des compétences collectives ? En quoi les innovations techniques, portées par des individus au sein des entreprises, peuvent-elles transformer les processus industriels et redéfinir les relations sociales et les structures organisationnelles (Michel, 2021) ? Comment la gestion multi-projet peut-elle soutenir une stratégie disruptive de bas de gamme, comme illustré par le cas Logan de Renault (Midler, 2013) ? Alors que la question de la désindustrialisation semble souvent considérée comme une fatalité (Doré et Dumont 2024), des histoires de réussite à la française existent. Comment l'innovation a-t-elle permis le succès d'une entité industrielle ?

- ***Héritages industriels : enjeux socioéconomiques, environnementaux et territoriaux***

Après avoir été le berceau de l'industrie automobile, l'Île Seguin s'est reconvertie en se consacrant à la culture. La Seine musicale est inaugurée le 22 avril 2017 et concentre en un même lieu des espaces de concert, d'exposition, de promenade, des restaurants et des commerces liés à l'art et à la culture. Cet exemple semble être une reconversion réussie d'un site industriel, mais les questions suivantes demeurent : quels usages pour les anciens sites industriels ? Entre reconversion économique, patrimonialisation et friches en déshérence, quelles trajectoires peut-on observer ? Quelles sont les conséquences des fermetures d'usines sur le marché du logement local : gentrification, dévalorisation du foncier ? Comment la transformation des sites industriels influence-t-elle les dynamiques urbaines, rurales et sociales ?

- ***La spécificité du travail à l'usine***

Les stratégies déployées dans l'entreprise industrielle ne sont pas neutres sur la place des hommes et des femmes dans l'organisation et la manière dont le travail est organisé. Le choix d'un modèle est le fruit d'arbitrages sociaux, variables selon les périodes et selon les lieux, à l'échelle de l'entreprise, du site ou de l'atelier (Bruno, 2019). L'intensification du travail n'est pas générale et unifiée notamment dans le secteur industriel mais suit une pluralité de tendances et de périodes. Recourant à l'ethnographie et à l'histoire, l'étude du travail chez un des principaux concurrents de Renault, l'usine de Peugeot-Sochaux à la fin du XX^{e} siècle et au cours du demi-siècle qui précède, invite à s'écarter d'une vision unifiante et généralisée de l'intensification (Hatzfeld, 2004). Comment interfère la transformation du modèle de production sur les conditions de travail à l'usine ? Comment et pourquoi le droit du travail a-t-il évolué dans ce contexte industriel ? Pitti (2005) nous invite par ailleurs à réfléchir sur l'apparition des catégorisations ethniques dans les entreprises industrielles. Comment ont-elles émergé ? Quelles en sont les implications sociales et économiques ?

- ***Représentation filmée et propagande***

Hatzfeld *et al.* (2006) explorent l'importance et la diversité des films d'entreprise, en particulier ceux produits par Renault entre 1950 et 2005. Ces films, souvent perçus comme des instruments de propagande, sont aussi des ressources précieuses pour analyser les réalités économiques et sociales de leur époque. Ils incitent à réfléchir sur le rôle des films d'entreprise dans la promotion d'une image positive de l'industrie ; en quoi les représentations de la modernité et de l'automatisation dans les films d'entreprise reflètent-elles les transformations technologiques et organisationnelles ? Comment les films d'entreprise ont-ils contribué à la mobilisation du personnel autour des enjeux de qualité et de performance ?

De façon plus générale, les propositions de communication se situant au croisement entre histoire et sciences de gestion restent les bienvenues ainsi que les approches d'autres sciences humaines et sociales ou d'écologie.

Comme lors des éditions précédentes, des propositions de communications ne s'inscrivant pas dans cette thématique mais examinant des problématiques gestionnaires, dans le cadre d'une démarche historique, seront également les bienvenues. La nouveauté et l'originalité des apports seront ici privilégiées.

Ces Journées d'histoire débuteront par un atelier doctoral, organisé le 25 mars sur le campus de Boulogne-Billancourt de l'ESSCA. Cet atelier est ouvert aux doctorant·es en histoire s'intéressant à un objet en sciences de gestion et aux doctorant·es en sciences de gestion adoptant une démarche historique.

Les doctorant·es intéressé·es devront fournir un document d'une dizaine de pages maximum spécifiant leur champ de recherche (thème, questions de recherche), le cadre théorique ou l'articulation théorique de la thèse, leur démarche méthodologique, leurs principales sources et références bibliographiques, enfin, le cas échéant, les premiers résultats. Les doctorant·es en début de thèse sont encouragé·es à participer. Il est bien sûr possible de candidater au tutorat de thèses et de proposer également une communication.

Bibliographie indicative

Chalhoub, M. S. (2007). A framework in strategy and competition using alliances: Application to the automotive industry. *International Journal of Organization Theory & Behavior*, *10*(2), 151-183.

Midler C., Neffa P., & Monnet J.C. (2002). Globalizing the firm through cooperative projects: the case of Renault. *International Journal of Automative Technology and Management*, *2*(1).

Cohanier, B. & Baker, C.R. (2023). Paternalism as a long-term strategy of a management control system. *Accounting, Auditing & Accountability Journal*, *36*(5), 1249-1273.

Costa-Lascoux J., Dreyfus-Armand G. and Témile E. (2007). Renault sur Seine, Hommes et lieux de mémoire de l'industrie automobile, La Découverte, Paris.

Daumas, J. C., Kharaba, I., & Mioche, P. (2017). *La désindustrialisation, une fatalité ?* Presses universitaires de Franche Comté, Besançon.

Donnelly, T., Morris, D., & Donnelly, T. (2005). Renault-Nissan: a marriage of necessity? *European Business Review*, *17*(5), 428-440.

Doré, G., & Dumont, G. F. (2024). France: de la désindustrialisation à la réindustrialisation?. Quelle nouvelle géographie industrielle? *Population & Avenir*, *769*(4), 4-7.

Dufourcq, N. (2022). *La désindustrialisation de la France : 1995-2015*. Odile Jacob.

Entreprise & Société 2023 – 1, n° 13, dossier thématique : Pour une histoire managériale de la désindustrialisation.

Fabre, K., Nogatchewsky, G., & Pezet, A. (2010). Contribution à une histoire de l'externalisation. Le cas Renault (1945-1975). *Finance, Contrôle, Stratégie*, *13*(2), 145-188.

Fontaine, M., & Vigna, X. (2019). La désindustrialisation, une histoire en cours. *Vingtième siècle*, (4), 2-17.

Fridenson, P. (1972). Histoire des usines Renault (Vol. 1). Editions du Seuil, Paris.

Hatzfeld, N., Michel, A. P., & Rot, G. (2006). Filmer le travail au nom de l'entreprise? Les films Renault sur les chaînes de production (1950-2005). *Entreprises et histoire*, 44(3), 25-42.

Hatzfeld, N. (2004). L'intensification du travail en débat. Ethnographie et histoire aux chaînes de Peugeot-Sochaux. *Sociologie du travail*, *46*(3), 291-307.

Hau, M. et Torres, F. (2021). 1974-1984 : réflexions sur les dix années où la France a décroché et ce qu'elles traduisent. *Revue française d'histoire économique*, *15*(1), 144-175.

Levratto, N., & Garsaa, A. (2016). Does the employment growth rate depend on the local context? an analysis of French industrial establishments over the 2004-2010 period. *Revue d'économie industrielle*, (153), 47-89.

Michel, A. P. (2021). La carrière de Pierre Bézier chez Renault (1933-1975). La biographie, mesure du contraste entre les projets d'un ingénieur et la conduite d'une entreprise. *Artefact. Techniques, histoire et sciences humaines*, (13), 213-242.

Midler, C. (2013). Implementing a low-end disruption strategy through multiproject lineage management: The Logan case. *Project Management Journal*, 44(5), 24-35.

Pitti, L. (2005). Catégorisations ethniques au travail. Un instrument de gestion différenciée de la main-d'œuvre. *Histoire & mesure*, *20*(XX-3/4), 69-101.

Savary, J. (1995). The Rise of International Co-Operation in the European Automobile Industry: the Renault Case. *European Urban and Regional Studies*, *2*(1), 3-20.

Torres, F. et Hau, M. (2024). *Le décrochage français : Histoire d'une contre-performance politique et économique, 1983-2017*. PUF.

Sites consultés en janvier 2025

https://www.renaultgroup.com/magazine/nos-actualites-groupe/lile-seguin-lecrin-historique-de-renault

Anne-Sophie Bruno, « Renault sur Seine, Hommes et lieux de mémoire de l'industrie automobile, J. Costa-Lascoux, G. Dreyfus-Armand, É. Témile (Eds.) », Sociologie du travail [En ligne], Vol. 52 - n° 2 | Avril-Juin 2010, mis en ligne le 24 janvier 2019, consulté le 22 janvier 2025. URL : http://journals.openedition.org/sdt/14017 ; DOI : https://doi.org/10.4000/sdt.14017

Dates à retenir

Date limite de soumission des articles ou des projets de thèse : 19 décembre 2025
Les articles sont à envoyer à l'adresse mail suivante : christine.fournes@essca.fr

Décision du comité éditorial : 19 janvier 2026

Normes
Les articles rédigés en français ou en anglais seront évalués à l'aveugle par deux rapporteurs. La longueur des articles est comprise entre 30 000 et 45 000 signes.

Comité Scientifique
Régis Boulat (Université de Haute-Alsace)
Jean-Claude Daumas (Université de Franche-Comté)
Patrick Fridenson (École des Hautes Études Sciences Sociales)
Nicolas Hatzfeld (Université d'Evry)
Eve Lamendour (Université de La Rochelle)

Comité d'organisation
Christine Fournès (ESSCA)
Zouhour Ben Hamadi (ESSCA)
Bruno Cohanier (ESSCA)
Raphaël Maucuer (ESSCA)
Marjorie Tendero (ESSCA)

Contact
christine.fournes@essca.fr

Association pour l'histoire du management et des organisations : https://ahmo.hypotheses.org/a-propos