Le ministère du Travail, la Régie Renault et le contrôle des salaires (1944-1947)

French Labour Ministry, Renault and Legislation about Wages (1944-1947)

Cyrille Sardais

Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/travailemploi/4622>

DOI : 10.4000/travailemploi.4622

ISSN : 1775-416X

Éditeur

DARES - Ministère du Travail

Édition imprimée

Date de publication : 30 juin 2007

Pagination : 21-30

ISSN : 0224-4365

Référence électronique

Cyrille Sardais, « Le ministère du Travail, la Régie Renault et le contrôle des salaires (1944-1947) », *Travail et Emploi* [En ligne], 111 | juillet-septembre 2007, mis en ligne le 15 septembre 2009, consulté le 30 avril 2019. URL : <http://journals.openedition.org/travailemploi/4622> ; DOI : 10.4000/travailemploi.4622

Le ministère du Travail, la Régie Renault et le contrôle des salaires (1944-1947)

Cyrille Sardais (*)

La question du contrôle des prix et donc des salaires par le ministre du Travail – qui fixait aussi bien un niveau minimum qu'un niveau maximum des salaires pour chaque catégorie – domina dans les années d'après-guerre la situation sociale du pays. L'économie est alors caractérisée par une très forte inflation et par une pénurie aiguë de main-d'œuvre qui pousse les entreprises à tenter de débaucher les ouvriers qualifiés de leurs concurrents en passant outre à ces limitations. Quelles ont été les conséquences de cette législation des salaires sur les choix du PDG de la Régie Renault, partagé entre loyalisme et respect de la législation des salaires ou « défection » envers le gouvernement et « prise de parole », et par-delà, sur la situation sociale ?

« Il est illusoire d'espérer que la seule fixation des prix permettra de maintenir la stabilité des salaires. De même que la pénurie de matières premières et des biens de consommation nécessite une réglementation des prix, de même le manque de main-d'œuvre commande une réglementation des salaires. Faute d'un maximum, des inégalités insupportables se produiront en matière de rémunération [...]. Certaines industries où les charges de main-d'œuvre entrent pour une part importante dans les prix de revient ne pourront augmenter les salaires qu'elles paient actuellement. Elles perdront leurs ouvriers au profit des entreprises qui ne sont pas soumises aux mêmes servitudes » (1).

C'est en ces termes que s'adresse au ministre du Travail le sous-secrétaire d'État à l'Économie nationale, le socialiste Albert Gazier, au mois de mars 1946 (2). Cette lettre est d'autant plus remarquable que le destinataire n'est autre qu'Ambroise Croizat, ministre communiste, et par ailleurs secrétaire général de la Fédération CGT des métaux.

Il faut dire que la situation du ministre communiste du Travail est pour le moins paradoxale : il est en charge de la législation des salaires qui consiste, selon les zones territoriales et les branches, à fixer non seulement un salaire minimum pour chaque catégorie de travailleurs, mais aussi un salaire maximum.

Cette législation exceptionnelle de l'immédiat après-guerre trouve en fait son origine pendant la guerre. Le décret relatif au régime du travail pendant la durée des hostilités indique, en ce qui concerne les entreprises travaillant pour la défense nationale que : « De même qu'il est utile, dans le secteur libre, de supprimer du marché du travail les salaires anormalement bas [...] de même il faut que le Gouvernement ne livre pas la fixation des salaires appréciés et élevés des fabrications de guerre au seul jeu des accords à intervenir entre patrons et ouvriers. Le Gouvernement doit rester maître des salaires qui influent tellement sur l'économie nationale et le coût de la guerre » (3).

Il est même indiqué que, pour les entreprises ne travaillant pas pour la défense nationale, le ministre peut intervenir « notamment pour éviter le déséquilibre économique que la pratique ou la généralisation de certains taux de salaires pourraient entraîner » (4). Au final, ce décret conduira à un blocage des salaires, une « stabilisation au 1^{er} septembre 1939 » aussi bien pour les unes que pour les autres (5).

Au moment de la Libération, l'ordonnance du 24 août 1944 confère, provisoirement, au ministre du Travail le pouvoir de relever les taux *minima* et *maxima* de salaires. Il est aussi explicitement indiqué

(*) HEC Montréal. cyrille.sardais@hec.ca L'auteur tient à remercier Patrick Fridenson, Odile Joint-Lambert et le comité de rédaction de *Travail et Emploi* pour leurs conseils, suggestions ou remarques qui lui ont permis d'améliorer cet article.

(1) Archives nationales, Centre des archives contemporaines, 770315-12, lettre du ministre de l'Économie nationale au ministre du Travail et de la Sécurité sociale, 11 mars 1946, p. 2.

(2) Le sous-secrétaire d'État désigne à l'époque ce que nous appellerions aujourd'hui le secrétaire d'État.

(3) *Journal officiel de la République française* 1939, décret du 10 novembre 1939 relatif au régime du travail pendant la durée des hostilités, rapport au président de la République, p. 13143.

(4) *Journal officiel de la République française* 1939, décret du 10 novembre 1939 relatif au régime du travail pendant la durée des hostilités, article 3, p. 13144.

(5) *Journal officiel de la République française* 1939, décret du 10 novembre 1939 relatif au régime du travail pendant la durée des hostilités, article 5, p. 13145 [pour les entreprises travaillant pour la défense nationale]; pour les autres : *Journal officiel de la République française* 1940, décret du 1^{er} juin 1940 relatif au régime des salaires, article 1, p. 4202.

que, dans un établissement, les salaires moyens des salariés relevant d'une de ces catégories professionnelles ne peut excéder 20 % du salaire minimum (6). Cette ordonnance peut donner l'impression qu'est mis fin au blocage des salaires. En réalité, au vu des circonstances, il n'en est rien.

En effet, la période de l'immédiat après-guerre est marquée par une très forte inflation qui atteint près de 40 % en 1945 et environ 60 % en 1946 et 1947 (PROST, 1992, p. 134). Or seul le ministre du Travail peut modifier les salaires *maxima*. Entre les arrêtés du ministre, les salaires prennent donc du retard sur les prix. Et en février 1947, une note au ministre du Travail indiquera que « le pouvoir d'achat actuel est de 40 % plus faible que celui de 1939, et 10 % plus faible que celui d'avril 1946 » (7).

En définitive, face à l'inflation, l'État est conduit à contrôler les prix afin de les freiner, mais également à contrôler les salaires. C'est d'ailleurs l'un des points d'achoppement entre Ambroise Croizat, qui considère que le contrôle des prix pourrait suffire à contenir les salaires, et Albert Gazier pour qui la situation appelle un double contrôle (8).

Encadré 1

Les ministres du Travail (et de la Sécurité sociale) de la Libération à la grève d'avril-mai 1947

Alexandre Parodi :	10 septembre 1944 – 21 novembre 1945
Ambroise Croizat :	21 novembre 1945 – 16 décembre 1946
Daniel Mayer :	16 décembre 1946 – 22 janvier 1947
Ambroise Croizat :	22 janvier 1947 – 4 mai 1947
Robert Lacoste (par interim) :	4 mai – 9 mai 1947
Daniel Mayer :	9 mai 1947 – ... (28 octobre 1949)

Source : www.assemblée-nationale.fr/gouv_parl

Le contrôle des salaires perdurera jusqu'à la loi du 11 février 1950 qui rend aux employeurs et organisations syndicales représentatives le pouvoir

de conclure librement des accords de salaires (9). Nous allons cependant nous limiter ici à la période cruciale qui s'écoule entre la Libération et l'exclusion des ministres communistes du gouvernement, le 4 mai 1947 : période où les enjeux de cette législation – dans un contexte de pénurie aiguë de main-d'œuvre – et ses contradictions – puisqu'elle est mise en œuvre par un gouvernement auquel participent les communistes – sont les plus spectaculaires. D'autant que le ministère du Travail est justement, pendant plus de la moitié de la période, occupé par un communiste.

Nous n'allons pas ici étudier la question du contrôle des salaires à partir du point de vue du ministère du Travail mais de manière indirecte, à partir du point de vue des acteurs (et notamment du PDG) d'une entreprise qui y fut confrontée de plein fouet : la Régie Renault (10). Outre la place particulière qu'occupe cette entreprise au moment de la Libération, le recours à la Régie Renault nous permet, en l'absence d'accès à la plupart des archives du ministère portant sur cette question du contrôle des salaires (11), d'éclairer de manière pertinente cet épisode : les archives laissées par son PDG Pierre Lefaucheur offrent au chercheur des sources très riches et diversifiées, présentant une grande variété de points de vue exprimés : correspondance avec les ministres, comptes rendus de réunion avec les délégués syndicaux, avec les représentants des ministères ou avec les ministres (et même le président du Conseil), tracts syndicaux (12).

Mais surtout, l'exemple de la Régie Renault éclaire de manière spectaculaire les problèmes que le contrôle des salaires a pu poser aux entreprises. Au-delà de la seule inflation, cette période est marquée par une très forte pénurie (SARDAIS, 2002) : pénurie sur les produits, pénurie de main-d'œuvre aussi : les entreprises qui parviennent à attirer une main-d'œuvre qualifiée sont susceptibles de produire plus, dans une situation où le problème essentiel est un problème de production, non de vente. Mais comment attirer cette main-d'œuvre si les salaires sont limités vers la hausse, dans un contexte où ces derniers ont tendance, en plus, à être en retard sur l'évolution des prix ? Une des voies

(6) *Journal officiel de la République française* 1944, ordonnance du 24 août 1944 relative au relèvement provisoire des salaires à la libération de la France, articles 3 et 6, pp. 777-778. On parle encore de commissaire aux affaires sociales, et non de ministre du Travail.

(7) Archives nationales, Centre des archives contemporaines, 770315-12, note pour le Monsieur le ministre [du Travail] du 4 février 1947 de M. Maillet, p. 1.

(8) Archives nationales, Centre des archives contemporaines, 770315-12, lettre du ministre de l'Économie nationale au ministre du Travail et de la Sécurité sociale, 11 mars 1946, p. 1.

(9) La loi n°49-2924 du décembre 1946 relative aux conventions collectives précise qu'à titre provisoire, celles-ci ne pourront contenir aucune disposition relative aux salaires, *Journal officiel de la République française* 1946, p. 10934.

(10) Pour une étude sur une plus longue durée de la politique des salaires de la Régie Renault et de l'apparition de la « vitrine sociale », cf. Cyrille SARDAIS, 2005.

(11) Pour cause de désamiantage, les cotes CAC 760121 (229 à 235, 292 à 296, 309-315, 325, 267), CAC 760122 (2, 31 à 36, 91, 101 à 108, 132, 178, 270, 271, 289, 294, 304), CAC 760128 (1 à 26), CAC 760131 (22, 23, 26) qui portent de près ou de loin sur la question des salaires, ont été inaccessibles.

(12) Précisons qu'à ces documents s'ajoutent bien sûr ceux retrouvés dans les quelques fonds encore accessibles du ministère, notamment plusieurs lettres échangées entre les ministres du Travail et de l'Économie nationale.

offertes consiste à ne pas respecter la législation sur les salaires et chercher à débaucher le personnel qualifié de ses concurrents.

La situation originale de la Régie Renault, entreprise nationalisée du secteur concurrentiel, et de son PDG donne à la question du contrôle des salaires une importance particulière. Son PDG est en effet écartelé entre deux attitudes : d'un côté, son sens de l'intérêt général et sa loyauté au gouvernement issu de la Résistance l'incitent à respecter la politique gouvernementale qui est celle du contrôle des salaires ; la Régie se doit de montrer l'exemple, ou au moins de ne pas montrer le mauvais exemple d'une entreprise qui bafoue les directives du gouvernement. D'un autre côté, l'intérêt particulier de son organisation l'incite à s'en démarquer et ne pas respecter la législation, afin de faire face à la concurrence sur les salaires de nombre de ses concurrents cherchant, en payant des salaires illécites, à débaucher son personnel qualifié.

Ses relations avec le ministère du Travail – et plus généralement avec le Gouvernement – vont donc être marquées par une hésitation entre ces deux attitudes ; ou plus précisément, pour reprendre la terminologie d'Albert Hirschman, entre une attitude de loyalisme d'une part et une attitude de défection ou de prise de parole d'autre part (HIRSCHMAN, 1992, 1995a, 1995b), la défection étant entendue ici comme la décision de ne plus respecter la loi – et non sa démission. Nous allons montrer que l'attitude générale du PDG de la Régie vis-à-vis du ministère du Travail et plus généralement du gouvernement a été celle du loyalisme ; mais à plusieurs occasions, il a dû néanmoins recourir à la défection et/ou à la prise de parole. Tout d'abord pour faire face au débauchage de ses salariés par ses concurrents, en 1945 et 1946, puis pour répondre à la grande grève de ses salariés d'avril-mai 1947.

Les limites du loyalisme face au débauchage de ses salariés. 1945-1946

Au cours de ces deux premières années marquées par une pénurie aiguë de personnel qualifié, le loyalisme de Pierre Lefauchaux vis-à-vis du gouvernement, qui consiste à respecter la législation sur les salaires et ses *maxima*, va être soumis à rude épreuve. Et par deux fois, face à deux ministres du Travail différents – Alexandre Parodi puis Ambroise Croizat – le PDG de la Régie va être conduit à s'en écarter.

1945 : Les appointements des collaborateurs : prise de parole

Le 12 février 1945, Pierre Lefauchaux écrit au ministre du Travail Alexandre Parodi, qui se trouve être un de ses amis personnels, pour lui demander

l'autorisation d'augmenter les salaires : « Je n'ignore pas que des mesures générales sont actuellement envisagées par le Gouvernement, pour remettre en ordre, dans tout le pays, les salaires et les appointements [...]. Je me permets néanmoins de vous demander de bien vouloir m'autoriser à pratiquer, avec effet rétroactif au 1^{er} décembre, le réajustement dont le détail vous est donné par note ci-jointe [...] » (13).

Pierre Lefauchaux utilise sciemment le mot « réajustement » pour insister sur le fait qu'il ne s'agit aucunement pour lui d'être à l'avant-garde d'un mouvement de hausse des salaires. Il souhaite juste ne pas être distancé par les autres, ceux qui « n'hésitent pas à recruter leur personnel en offrant au nôtre des salaires très supérieurs à ceux que nous pratiquons » ce qui se traduit par des débauchages de personnel « qu'on peut, dans certains cas, qualifier de massifs » (14).

Si les dirigeants d'entreprise, aussi bien du secteur nationalisé que du secteur privé, ne sont pas habilités, selon la loi, à signer des conventions collectives et si la question des salaires est officiellement entre les mains du seul ministre du Travail, cela n'empêche pas certains d'entre eux de contourner plus ou moins directement la législation en vigueur. Jean FOMBONNE (2001), dans son histoire de la fonction DRH, souligne à ce sujet qu'il « n'est pas rare de trouver dans les archives d'entreprise des arrangements avec le personnel pour contourner les interdictions : surclassements, primes de vie chère, distributions en nature, etc. ».

La demande de Pierre Lefauchaux ne semble pas avoir posé de problème puisque quatre jours suffisent à ce qu'il obtienne satisfaction. Le 16 février, un avis de la direction est affiché dans l'usine pour informer le personnel que le ministre a donné son accord à ce réaménagement (15).

Pourtant, à peine plus de deux semaines plus tard, et malgré cette décision favorable du ministre, Pierre Lefauchaux envoie une seconde lettre au ministre Alexandre Parodi. Le ton a changé. « Constatant que, malgré l'insistance avec laquelle j'ai attiré l'attention des ministères intéressés sur la gravité de la situation dans laquelle je me trouve, rien n'a été fait jusqu'à présent pour y porter remède ; estimant par ailleurs que, parmi tous les devoirs qui m'incombent, il n'en est peut-être pas de plus impératif que de conserver à la Régie nationale le potentiel industriel que représente sa main-d'œuvre qualifiée, je dois vous signaler qu'il ne m'est pas possible de

(13) Archives Renault, SP 53, Pierre Lefauchaux, lettre au ministre du Travail du 12 février 1945, p. 2.

(14) Archives Renault, SP 53, Pierre Lefauchaux, lettre au ministre du Travail du 12 février 1945, p. 2.

(15) Archives Renault, SP 73, avis n°771, 16 février 1945.

faire patienter plus longtemps le personnel placé sous mes ordres» (16).

Et Pierre Lefauchaux de conclure: «Je serai très rapidement forcé de suivre dans la voie des augmentations l'exemple qui m'est donné par les industries d'État et les usines réquisitionnées, qui cherchent actuellement à débaucher le personnel de la Régie» (17).

Dans sa lettre, il compare les salaires de la Régie à ceux des ateliers de construction d'Issy-les-Moulineaux, situés donc juste de l'autre côté de la Seine par rapport à Billancourt: l'écart atteint 20 % pour les manœuvres spécialisés, plus encore pour les compagnons (18).

Même des dirigeants d'entreprises nationalisées contournent la législation sur les salaires. L'attitude loyaliste de Pierre Lefauchaux à l'égard du ministre semble être à rapprocher plus de sa personne – et de ses relations personnelles avec le ministre du Travail Alexandre Parodi et, plus généralement, avec les membres du Gouvernement – que de sa situation à la tête d'une entreprise nationalisée: il a fait partie, comme plusieurs ministres de ce premier gouvernement, des «neuf sages de la Résistance» au sein du Comité général des études (BELLESCIZE, 1979), l'organisme créé par Jean Moulin pour penser l'après-guerre. Une certaine solidarité de fait semble le lier encore au gouvernement.

Deux jours plus tard cependant, Pierre Lefauchaux fait un pas de plus et annonce cette fois une défection imminente. Cette lettre est datée du 7 mars 1945, le jour même de sa nomination officielle au poste de PDG de la Régie Renault; s'agit-il pour lui de poser les bases de sa conduite à l'égard du Gouvernement? «[...] tant que je resterai responsable de la bonne marche des usines Renault, je considérerai comme de mon devoir de prendre moi-même les décisions nécessaires lorsque la gravité des circonstances me l'imposera. Je serai donc obligé de procéder, à très bref délai, à une nouvelle révision générale des salaires et appointements tendant à ramener la parité complète avec la société Caudron SMRA» (19).

Le choix de Caudron n'est pas anodin: l'écart créé avec cette entreprise est en effet difficilement acceptable par les salariés de la Régie puisque les usines Caudron étaient non seulement situées à Billancourt, mais appartenaient de plus à Louis Renault. Cela ne pouvait qu'accentuer l'injustice ressentie par le personnel de la Régie.

Pierre Lefauchaux a-t-il réalisé sa menace? En tout cas, il n'en reste pas de traces, ce qui laisse penser qu'il ne l'a pas fait publiquement. On trouve bien, dans les archives du PDG, un tableau intitulé «Aménagement définitif des appointements au 15 mars 1945» (20) qui concerne les collaborateurs. Cette date du 15 mars peut cependant correspondre à son effet rétroactif, la décision ayant, elle, été postérieure. Tout comme l'arrêté du ministre du Travail du 11 avril 1945 (21) qui concernait les ouvriers qualifiés de la région parisienne et dont l'effet rétroactif fut fixé justement à cette date du 15 mars.

Mais si l'on compare les chiffres donnés pour Caudron par le PDG de la Régie le 7 mars 1945 et ceux du tableau en question, on s'aperçoit que les premiers – pourtant déjà largement supérieurs à ceux de la Régie – sont inférieurs aux seconds. Nous pouvons émettre l'hypothèse d'un double réajustement: le premier début mars, pour s'aligner sur Caudron, et le second après l'arrêté du ministre en avril.

1946: les salaires des ouvriers professionnels. Défection

Un an plus tard, le PDG de la Régie va de nouveau se trouver confronté au dilemme de devoir à la fois respecter la législation sur les salaires et de protéger son entreprise contre le débauchage de ses salariés qualifiés. Cette fois, c'est au ministre communiste du Travail Ambroise Croizat (22) qu'il s'adresse, ministre qui n'est pas, nous l'avons évoqué dès l'introduction, favorable au contrôle des salaires. Situation particulière d'un ministre communiste, en charge officiellement de la législation des salaires, mais concrètement responsable de l'application des mesures de blocage des salaires.

Pierre Lefauchaux agit de manière toute différente de l'année précédente. Plutôt que d'annoncer une défection imminente, il se contente cette fois de notifier au ministre qu'il a augmenté les salaires: «Nous devons constater depuis quelques semaines des départs d'ouvriers professionnels de la Régie nationale des usines Renault. La section syndicale, les délégués du personnel et le comité d'entreprise ayant attiré tout spécialement mon attention sur les conséquences graves, qui ne m'avaient d'ailleurs pas échappé, d'une pareille déperdition de notre potentiel industriel, j'ai pris la décision de principe,

(16) Archives Renault, SP 53, Pierre Lefauchaux, lettre au ministre du Travail du 5 mars 1945, p.2.

(17) Archives Renault, SP 53, Pierre Lefauchaux, lettre au ministre du Travail du 5 mars 1945, p.2.

(18) Archives Renault, SP 53, Pierre Lefauchaux, lettre au ministre du Travail du 5 mars 1945, p.1.

(19) Archives Renault, SP 53, Pierre Lefauchaux, lettre au ministre du Travail du 7 mars 1945, p.1.

(20) Société d'histoire du groupe Renault, PL 16 (Pierre Lefauchaux), «Aménagement définitif des appointements au 15 mars 1945».

(21) *Journal officiel de la République française* 1945, «Salaires dans l'industrie des métaux de la région parisienne», arrêté du ministre du Travail du 11 avril 1945, pp. 2026-2027.

(22) Sur les grandes lignes de la carrière d'Ambroise CROIZAT, cf. Michel ETIÉVENT, 1999.

que j'ai notifiée aux intéressés, d'une augmentation de frs : 2,40 de l'heure pour les P1 et les P2 » (23).

Alors qu'il évoque cette lettre aux délégués, il souligne que « tout le monde lui avait indiqué que nous étions en train de perdre notre substance la plus intéressante, c'est-à-dire les gens qui, à la Régie, chez les ouvriers, ont le plus de capacités professionnelles, les P1 et les P2 » (24).

Cette présence directe du PDG de la Régie devant les délégués n'a rien d'exceptionnelle. Elle a cependant une portée politique. Jamais Louis Renault ne recevait les délégués (25). Pierre Lefauchaux, au contraire, présidait lui-même très régulièrement le comité d'établissement de Billancourt, ainsi que le comité d'entreprise, recevait les délégués et même, parfois, la section syndicale CGT ou d'autres syndicats. Il n'avait pas hésité, lors de son arrivée en octobre 1944, à s'adresser publiquement à l'ensemble du personnel. Ses relations avec la CGT resteront marquées par une confiance mutuelle, jusqu'en 1948, comme il le reconnaîtra lui-même lorsque ce ne sera plus le cas, en 1950 (26).

S'il ne laisse pas à sa Direction du personnel le soin de traiter de la question des salaires, ce n'est pas seulement parce que celle-ci ne s'affirmera et ne verra ses prérogatives s'accroître que bien plus tard – à partir de 1953 (PERRIAUX, 1999) – comme d'ailleurs de nombreuses autres entreprises (FOMBONNE, *op. cit.*). Il avait fait le choix de s'adresser directement aux représentants des salariés, voire aux salariés eux-mêmes ; surtout, en ces temps de contrôle des salaires, cette question hautement politique pouvait difficilement être hors de son ressort.

Les raisons que donne Pierre Lefauchaux aux délégués du personnel ressemblent pour partie à celles données un an plus tôt au ministre du Travail : « Cette situation très difficile provient de ce que tout le monde ne joue pas le jeu. À la Régie, nous avons

toujours appliqué loyalement et correctement les décrets et ordonnances. Nous avons payé les salaires qu'on doit payer. D'autres entreprises que vous connaissez comme moi, il y en a dans le secteur libre et dans le secteur nationalisé, ne jouent pas la règle et paient des salaires plus élevés, soit franchement en violant les décrets, soit en les tournant par des primes » (27).

Ces pratiques n'étaient en effet, en leur temps, un secret pour personne. Le sous-secrétaire d'État à l'Économie nationale fait d'ailleurs observer au ministre du Travail que « même dans l'industrie des métaux, des salaires illicites sont parfois constatés en particulier quand il s'agit d'industries qui travaillent, non pas sur catalogue, mais sur devis » (28). Quelques mois plus tôt, son prédécesseur au ministère de l'Économie nationale, François Billoux, indiquait à son homologue du Travail que « de l'aveu général, l'extension des rémunérations au rendement que l'on constate actuellement n'[a] d'autre objet que de tourner la réglementation des salaires » (29).

Pierre Lefauchaux, cependant, va plus loin qu'en 1945. Car cette fois, et devant les délégués CGT, il s'en prend également au ministère du Travail, et donc à Ambroise Croizat, ministre communiste et secrétaire général de la Fédération des métaux CGT : « [...] je suis bien forcé de constater tout de même que le ministère du Travail ne fait pas son métier puisqu'il n'oblige pas les entreprises à suivre la loi [...]. Dans ces conditions, je prends mes responsabilités, je viole la loi – c'est un mot un peu fort –, je me mets en contravention et j'augmente les P1 et les P2 » (30).

Ambroise Croizat a joué un rôle ambigu à la tête du ministère du Travail : en charge de la législation sur les salaires, il est à l'origine de différentes « escarmouches d'avant-garde » ou manœuvres destinées à contourner cette réglementation. L'historienne Annie LACROIX-RIZ (1983) a évoqué les moyens utilisés par le ministre pour atténuer cette législation : l'accélération de la publication des classifications pour la « remise en ordre des salaires » ; la circulaire TR 109 qui demande aux inspecteurs du travail « d'inviter » les employeurs à se rapprocher des *maxima* prévus ; le salaire au rendement ; la loi du 25 février 1946 sur la majoration des heures supplémentaires (*ibidem*, pp. 6-12).

(23) Archives Renault, SP 134, Pierre Lefauchaux, lettre au ministre du Travail du 15 mars 1946, une page. Il serait intéressant de connaître les chiffres précis du turnover chez Renault (et dans les entreprises nationalisées) à cette époque. Nous ne les avons trouvés ni dans les Archives Renault, ni dans la littérature. Qui plus est, puisque les tensions concernant la législation des salaires étaient maximales au cours des périodes qui précédaient les remises en ordre décidées par le ministre, il faudrait des chiffres beaucoup plus précis que des moyennes annuelles. Il faudrait également pouvoir distinguer selon les catégories de travailleurs. Un travail de recherche au sein des archives de la direction du personnel, qui nécessiterait des moyens considérables dépassant largement le cadre de cet article, permettrait néanmoins de chiffrer avec précision le turnover au cours de ces différents moments cruciaux.

(24) Archives Renault, SP 53, Pierre Lefauchaux, réunion des délégués du personnel du 25 mars 1946, pp. 1 et 2. Les P1 et P2 sont les « professionnels », les ouvriers qualifiés.

(25) Information aimablement communiquée par Patrick Fridenson.

(26) AR, SP 53, Pierre Lefauchaux, réunion extraordinaire tenue le 15 septembre 1950 entre la direction et les organisations syndicales CGC, CGT-FO, CFTC, SIR, p. 3.

(27) Archives Renault, SP 53, Pierre Lefauchaux, réunion des délégués du personnel du 25 mars 1946, pp. 1 et 2.

(28) Archives nationales, Centre des archives contemporaines, 770315-12 lettre du ministre de l'Économie nationale au ministre du Travail, non datée, (entre le 11 et le 22 mars 1946), p. 4.

(29) Archives nationales, Centre des archives contemporaines, CAC 770315-12, lettre du ministre de l'Économie nationale au ministre du Travail, 14 décembre 1945.

(30) Archives Renault, SP 53, Pierre Lefauchaux, réunion des délégués du personnel du 25 mars 1946, pp. 1 et 2.

À cela il faudrait encore ajouter un laisser-aller quant à l'application de la législation. Si Annie Lacroix Riz ne le relève pas, c'est sans doute parce qu'elle ne tient pas compte de la pénurie de main-d'œuvre qui règne alors pour certaines catégories de travailleurs, et n'envisage donc pas que certains patrons contournent volontairement celle-ci pour débaucher du personnel. Plutôt qu'une opposition caricaturale entre les patrons et la partie non communiste du gouvernement d'une part favorable au contrôle des salaires, et les travailleurs, la CGT et les ministres communistes d'autre part, il faut au contraire relever que les lignes de fractures sont particulièrement subtiles et ambiguës. Parmi ceux qui se félicitent de cette législation, certains n'hésitent pas à la contourner pour leurs besoins individuels immédiats.

Mais cette pratique d'Ambroise Croizat crée donc une situation pour le moins confuse ; d'un côté, une législation existe et les entreprises, comme la Régie Renault, doivent s'y soumettre ; d'un autre, le ministère ne fait pas respecter cette loi, sans doute afin de permettre un relèvement général des salaires au-delà du maximum prévu. C'est bien ce que lui reproche Pierre Lefauchaux. Mais il n'est pas le seul.

Le sous-secrétaire d'État à l'Économie nationale Albert Gazier indiquera au ministre du Travail que « les critiques que justifie l'anarchie actuelle de salaires me paraissent donc devoir porter, non sur le principe de la réglementation, mais sur la déficience de son application » (31). Celle-ci était pourtant explicitement prévue depuis l'ordonnance du 21 décembre 1944 : si jusque-là, le seul recours consistait à déposer une plainte devant le ministre du Travail, les inspecteurs du travail deviennent habilités à dresser les procès-verbaux en cas de non-respect par une entreprise de la réglementation en vigueur (32).

Mais revenons à Pierre Lefauchaux. S'il doit expliquer sa position aux délégués, ce n'est pas parce que ceux-ci lui reprochent d'avoir augmenté les professionnels sans l'accord du ministre ; mais parce qu'il refuse de faire de même pour les ouvriers spécialisés (OS) : « Nous nous étonnons fort que vous n'ayez pas augmenté nos camarades OS alors que vous avez augmenté les professionnels. Dans une lettre adressée au ministre du Travail, vous indiquez que vous êtes d'accord pour le faire mais que vous attendez l'autorisation du ministère. Nous considérons que c'est une position politique et que du moment que la Direction peut prendre des déci-

sions pour les professionnels, elle le peut aussi pour les OS » (33).

Si la CGT, comme le souligne Philippe FALLACHON (1972), n'a pas déposé officiellement de demande d'augmentation de salaires jusqu'en 1947, il importe de repérer qu'elle n'a nullement abandonné toute logique revendicative sur la question de salaires, même en ces temps de ministère communiste du travail.

Toujours est-il que le PDG de la Régie a donc ouvert une brèche, qu'il a toutes les peines du monde à refermer. Sa position, se défend-il, « consiste simplement à dire au ministère, lorsque je veux faire une augmentation qui n'est pas, comme celle des P1 et des P2, imposée par les événements, j'aimerais bien que vous soyez au courant et que vous me donniez votre avis » (34).

Pierre Lefauchaux continue donc de tenir l'attitude suivante : le loyalisme, sauf lorsque les circonstances imposent qu'il s'écarte exceptionnellement de cette ligne de conduite. Et c'est de nouveau ce qui va se produire un peu plus d'un an plus tard, lorsque qu'éclatent les grandes grèves – les premières à Billancourt pour la Régie – d'avril-mai 1947.

Les limites du loyalisme face à la grève d'avril-mai 1947

Il n'est nullement notre intention d'analyser ici les causes de la grève d'avril-mai 1947 (FALLACHON, *op.cit.*, pp. 111-141 ; LACROIX-RIZ, 1994) ni même de revenir sur le processus de négociation qui a permis de mettre fin au conflit. Nous allons toujours nous limiter aux relations entre le PDG de la Régie et le ministère du Travail (et plus largement le Gouvernement) sur la question du contrôle des salaires. Car une fois encore, au cours de cette fameuse grève d'avril-mai 1947, l'attitude du PDG envers le ministère du Travail et le Gouvernement va osciller entre loyalisme d'un côté, défection et prise de parole de l'autre.

La tentative de défection

Le lundi 28 avril – la grève a démarré le vendredi – Pierre Lefauchaux rencontre à plusieurs reprises la CGT, qui n'est pas, précisons-le, à l'origine de cette grève. Lors de la seconde réunion de la journée, il leur fait part du résultat de ses réflexions concernant les revendications qu'ils ont déposées, et notamment celle qui pose problème : la demande d'augmentation des salaires justifiée par le fait « qu'il

(31) Archives nationales, Centre des archives contemporaines, 770315-12, lettre du ministre de l'Économie nationale au ministre du Travail, non datée, (entre le 11 et le 22 mars 1946), p. 4.

(32) *Journal officiel de la République française 1944*, ordonnance du 21 décembre 1944 modifiant les articles 99 « c » et 107 du Livre 1^{er} du Code du Travail, p. 2013.

(33) Archives Renault, SP 53, réunion des délégués du personnel du 25 mars 1946, p. 1.

(34) Archives Renault, SP 53, réunion des délégués du personnel du 25 mars 1946, p. 3.

y a une différence de 3 frs avec les établissements Citroën» (35) (différence que conteste la Direction). Or une telle décision ne relève toujours pas des attributions du PDG, mais bien du gouvernement.

Pierre Lefauchaux aurait pu s'abriter derrière la ligne gouvernementale en matière de salaires. Il aurait pu s'opposer à cette revendication en soulignant que la Régie est en perte depuis le début de l'année 1947. Mais non. Il explique simplement que, n'ayant pu trouver un moyen d'augmenter la prime progressive de production «sans que cela se voit» (36), il a téléphoné au ministre de la Production industrielle, son ministre de tutelle [et ami] Robert Lacoste, pour lui faire part de son intention de majorer la prime. La réaction du ministre ne se fait pas attendre: «[le ministre] lui a fait remarquer que cette augmentation était une majoration de salaire contraire aux décisions du gouvernement à cet égard et que cette question n'était d'ailleurs pas du ressort du ministre de la Production industrielle, mais de celui du ministre du Travail» (37).

Le directeur de cabinet du ministre du Travail, joint peu après, répond que la question est «très grave, qu'elle devait être soumise au ministre et qu'il allait le rappeler» (38). Lorsque ce dernier rappelle effectivement, au milieu de la réunion avec la délégation syndicale, c'est pour attirer l'attention du PDG de la Régie «sur l'incidence qu'il allait y avoir sur le prix de revient et il insiste pour que M. Lefauchaux demande l'accord de l'Économie nationale». Ce renvoi vers l'Économie nationale semble confirmer le statut de ministre «sous tutelle» d'Ambroise Croizat, qu'Annie Lacroix-Riz repère à partir de l'automne 1946 (LACROIX-RIZ, *op. cit.*, p. 35).

Alors qu'est en train de s'étendre une grève décisive – la première à Billancourt depuis la création de la Régie et la même qui entraînera la désolidarisation des ministres communistes du gouvernement et leur exclusion – le PDG de la Régie est renvoyé de ministre en ministre, sans avoir les pouvoirs de répondre à la demande d'augmentation de la prime (donc indirectement des salaires) des grévistes. Le contrôle des salaires d'une part, et le fait que le ministre du Travail n'a pas, ou n'a plus, l'autonomie pour accorder des augmentations de salaires de l'autre, a donc joué un rôle crucial dans l'extension de cette grève. À cela s'ajoute encore l'attitude loyaliste du PDG de la Régie qui a eu pour conséquence, nous l'avons vu, de laisser

les salaires de cette entreprise prendre du retard par rapport à d'autres entreprises moins respectueuses de la législation. Et c'est bien une nouvelle fois ce qui s'est produit. Une note des Renseignements généraux datée du 3 mai (retrouvée par Jean-Jacques Becker dans les archives du président du Conseil Paul Ramadier (39)) indique que chez Renault, «les salaires étaient jugés très inférieurs à ceux pratiqués dans les autres usines de la région parisienne».

Pierre Lefauchaux pourtant ne va pas rester sans rien faire. Il avait déjà averti le précédent ministre du Travail dès mars 1945 qu'il considérerait comme son devoir «de prendre [lui-même] les décisions nécessaires lorsque la gravité des circonstances [le lui] imposera» (40). En mars 1946, il n'avait pas hésité à augmenter unilatéralement les salaires des ouvriers professionnels. Le 28 avril 1947, il informe les délégués que, «[...] étant donné la gravité de la situation, il prenait sur lui de ne pas consulter le ministère de l'Économie nationale (parce qu'il est sûr du résultat) et qu'il n'a pas le temps de le consulter. M. Lefauchaux indique que les membres de la délégation peuvent annoncer que la Direction est d'accord sur une augmentation de 1 fr de la prime de production [...]» (41).

Pierre Lefauchaux propose en fait une augmentation de 50 % de la prime de production qui passerait de 2 frs * H * C (où H est un coefficient de productivité qui atteint 1,4 en avril et C est le coefficient hiérarchique divisé par 100) à 3 frs * H * C. Les délégués, eux, tiennent aux 3 francs uniformes (soit la formule $P = 2 \text{ frs} * H * C + 3 \text{ frs}$) qu'ils avaient implicitement formulés à partir de l'écart supposé avec Citroën (42).

La contre-proposition du PDG pourrait se fonder sur des considérations financières. Alors même qu'un délégué lui pose explicitement la question au cours de la réunion de l'après-midi, Pierre Lefauchaux indique que «3 fr uniformément, ce serait un peu plus cher, mais là n'est pas la question. Ce qui importe, c'est que sur la prime à la production, il arrivera peut-être à faire admettre au Gouvernement qu'il l'a augmentée» (43).

(35) Archives Renault, SP 71-2, «réunion des délégués du 28 avril – 10 heures», p. 3.

(36) Archives Renault, SP 71-2, «réunion du 28 avril 1947, 11 h 45», p. 1.

(37) Archives Renault, SP 71-2, «réunion du 28 avril 1947, 11 h 45», p. 1.

(38) Archives Renault, SP 71-2, «réunion du 28 avril 1947, 11 h 45», p. 2.

(39) Archives départementales de l'Aveyron, 52 J 155, note de la Direction des Renseignements généraux à l'attention du directeur général de la sûreté nationale en date du 3 mai, archive citée et commentée par Jean-Jacques BECKER (1990, pp. 227-228).

(40) Archives Renault, SP 53, Pierre Lefauchaux, lettre au ministre du Travail du 5 mars 1945, p. 1.

(41) Archives Renault, SP 71-2, «réunion du 28 avril 1947, 11 h 45», p. 4.

(42) Archives Renault, SP 71-2, «réunion du 28 avril 1947, 11 h 45», p. 2.

(43) Archives Renault, SP 71-2, «réunion du 28 avril, 15 heures», p. 1.

Sa solution est en effet un peu moins coûteuse : au coefficient moyen de l'usine (156) (44), la prime qui atteignait 4,37 francs ($2 \times 1,4 \times 1,56$) serait augmentée de 2,18 francs (50 %), au lieu de 3 francs. Mais ce n'est pas l'argument donné par le PDG, malgré la situation de déficit de la Régie. Il insiste uniquement sur deux raisons. L'une d'elles est à relier à la politique gouvernementale sur les salaires : « M. Lefauchaux pense que le Gouvernement sera dans une position bien meilleure pour accepter une modification du taux de base de la prime à la production qui ne peut pas être considérée comme une augmentation de salaire » (45). Mais la première des raisons qu'il donne est qu'il ne veut pas « écraser la hiérarchie ». Il « fait part d'une inquiétude qu'il a en ce moment et il dit qu'il faut considérer une chose, c'est que la Régie ne vivra pas si elle n'a pas un bon état-major » (46).

Comme en 1946 lorsqu'il ne voulait pas augmenter les OS mais craignait le départ des ouvriers qualifiés et était prêt à les augmenter, même contre les instructions du gouvernement, Pierre Lefauchaux craint cette fois le départ de « l'état-major ». Il semble donc que le 28 avril 1947, Pierre Lefauchaux est encore plus préoccupé par ce risque que par la grève elle-même.

La tentative de prise d'autonomie du PDG de la Régie cependant n'aboutira pas.

Le repli sur la prise de parole

Au cours de la réunion de l'après-midi en effet, il rapporte aux délégués que « le ministère lui a demandé comment il se faisait qu'il avait pris sous son bonnet de résoudre ce problème qui est un problème de gouvernement » (47). Il ajoute d'ailleurs qu'il a fait plus « que le maximum qu'il pouvait faire, puisque la réaction du Gouvernement est de dire qu'il est allé trop loin » (48).

Pour Pierre Lefauchaux s'ouvre alors une seconde phase. La défection a échoué. Il lui reste la prise de parole. Et il ne va pas s'en priver. Il va même en profiter, au-delà de la seule question des salaires, pour se plaindre de deux autres difficultés auxquelles il fait face : une insuffisance de matières allouées, qui l'empêche de pousser au maximum la production et donc de réduire ses coûts en répartissant ses frais généraux sur un plus grand volume, et des prix

insuffisants pour deux de ses véhicules. C'est en effet toujours l'État, aussi bien pour le secteur nationalisé que privé, qui attribue les matières sur lequel la pénurie est la plus grave, notamment l'acier, et qui fixe les prix des véhicules (DUMEZ, JEUNEMAÎTRE, 1989).

Alors, mais alors seulement, il fera part de la question du déficit de la Régie (49), ce que non seulement il n'avait pas fait devant la CGT mais qui ne l'avait pas empêché de « prendre sur lui » l'augmentation qu'il avait compté faire.

Mais surtout, il ne manque pas une occasion de rappeler les errements de la politique des salaires. Dans une note adressée aux différents ministres concernés, il rappelle qu'il a été saisi de « nombreuses revendications relatives aux salaires de son personnel, inférieurs, il faut le reconnaître, à ceux payés dans les petites entreprises d'automobiles [...] » (50). Au cours de la réunion au ministère du Travail du 29 avril, il souligne que malgré des aménagements concernant les « P2 et les P3 afin de les aligner sur la maison Citroën [...] nos salaires actuels restent inférieurs à ceux des petites et moyennes maisons travaillant sur devis, ainsi qu'à ceux des maisons automobiles des groupes UFA et GFA sans parler de Ford » (51).

Même au président du Conseil Paul Ramadier, qui le recevra le 3 mai, Pierre Lefauchaux se pose en avocat de la revendication de hausse des salaires : alors que Paul Ramadier, conforme au portrait de fermeté et d'absence de préoccupation médiatique dressé par sa biographe (FONTVIEILLE-VOJTOVIC, 1993, notamment les pages 343 et 373), déclare que s'il y a « une bataille à mener pour le maintien de la politique actuelle du Gouvernement en matière de salaires et des prix, il la mènerait, dût-il y avoir 30 000 grévistes dans la région parisienne », Pierre Lefauchaux lui fait remarquer que « le terrain choisi par le Gouvernement pour mener cette bataille ne lui semblait pas le plus favorable. En effet, si les salaires payés chez Renault sont équivalents à ceux de Citroën, ils sont inférieurs à ceux payés par certaines petites maisons de l'automobile : Ford, Unic, Willeme par exemple, ou par la presque totalité des entreprises de mécanique travaillant sur devis. Il a, à cette occasion, rappelé l'inégalité existant entre cette dernière industrie pour laquelle le contrôle n'intervient que très peu, et la Régie qui est ligotée par un réseau serré de contrôles sur ses matières, ses prix, ses salaires » (52).

(44) Archives Renault, SP 123, règlement du conflit à la RNUR 19 h, réunion du 8 mai dans le cabinet de M. le ministre du Travail », p. 2 : chiffre indiqué par Pierre Grillot, directeur général adjoint de la Régie.

(45) Archives Renault, SP 71-2, « réunion du 28 avril 1947, 11 h 45 », p. 2.

(46) Archives Renault, SP 71-2, « réunion du 28 avril 1947, 11 h 45 », p. 2.

(47) Archives Renault, SP 71-2, « réunion du 28 avril, 15 heures », p. 1.

(48) Archives Renault, SP 71-2, « réunion du 28 avril, 15 heures », p. 2.

(49) Archives Renault, SP 71-2, « conférence au ministère du Travail le 29 avril 1947 à 15 h », p. 2.

(50) Société d'histoire du groupe Renault, PL 16, « note concernant le règlement du conflit de la Régie nationale des usines Renault – 29 avril 1947 », pp. 1-2.

(51) Archives Renault, SP 71-2, « conférence au ministère du Travail le 29 avril 1947 à 15 h », p. 2.

(52) Archives Renault, SP 123, « entretien avec M. Ramadier, à la présidence du Conseil. Le 3 mai, à 11 h 30 », p. 2.

Après cinq jours supplémentaires d'intenses négociations et rebondissements sur lesquels il n'y a pas lieu de revenir ici, un accord est finalement trouvé, sous l'impulsion du nouveau ministre du Travail Daniel Mayer. L'augmentation de salaire est justifiée par un accroissement de la production qui permet de passer, par anticipation, de l'indice de productivité 1,4 à 1,6 ainsi que par une « prime progressive qui est fixée, dès la remise en route de l'usine, à frs 2,60 correspondant au coefficient de productivité de 1,6 » (53). Soit, au coefficient 100, un passage de 2,8 francs ($2 \times 1,4 \times 1$) à 5,8 francs ($2 \times 1,6 \times 1 + 2,6$), c'est-à-dire une augmentation de 3 francs, et plus encore à mesure que l'on s'élève dans la hiérarchie. Bref, au-delà de ce que demandait la CGT le 28 avril...

Entre-temps, la Régie a perdu deux semaines de travail, une vague de grève s'est abattue sur le pays et une crise gouvernementale majeure s'est produite : le « tripartisme » s'est brisé ; les communistes attendront trente-quatre ans pour revenir au gouvernement. Au-delà du conflit Renault, c'est bien la politique gouvernementale de contrôle des salaires qui était en jeu.

*
* *

Nous avons essayé de montrer que, loin de jouer le rôle d'une entreprise pionnière en matière de salaires, la nouvelle Régie Renault a plutôt eu tendance à être distancée, par d'autres entreprises nationalisées et même par ses concurrents privés. Et il ne faut pas en rechercher les raisons du côté de « la loi du marché, la réalité des coûts financiers ou de la concurrence » (LOUBET, 1999), mais plutôt dans la volonté du PDG de la Régie de se montrer loyal à la politique du gouvernement, qui avait pris en charge la politique des salaires.

Pour autant, son attitude générale de loyalisme est venue buter sur certains cas de force majeure qui ont conduit Pierre Lefaucheur à recourir parfois aussi bien à la prise de parole qu'à la défection, au sens de non-respect des directives du gouvernement.

Plus généralement, nous avons, au cours de ces quelques pages consacrées à deux années et demie d'histoire, mis en évidence le rôle décisif que le ministère du Travail a été amené à jouer sur la législation des salaires dans la période cruciale de la Libération et de l'immédiat après-guerre. Cette législation était d'autant plus fondamentale qu'elle constituait, avec le contrôle des prix, l'une des

pierres angulaires de la politique de réduction de la très forte inflation de cette période.

Surtout, et à travers l'exemple d'une des entreprises les plus symboliques de l'époque, nous avons relevé quelques-uns des principaux enjeux et contradictions portés par la législation des salaires. Dans ce contexte d'inflation très élevée, de baisse du pouvoir d'achat des salariés et de pénurie aiguë de main-d'œuvre qualifiée, la législation limitait pratiquement toute initiative des dirigeants en matière de salaires pour parer à des éventuels débauchages d'une part, ou des mécontentements voire grèves d'autre part. Or faire respecter une discipline collective par les dirigeants d'entreprise, même en ce qui concerne le contrôle des salaires, n'avait rien d'évident.

Et l'on peut se demander si les contradictions du contrôle des salaires, qui apparaissent de façon spectaculaire au cours de la grève d'avril-mai 1947, ne sont pas en grande partie à l'origine de celle-ci – étant entendu que nous ne faisons qu'ouvrir là un débat susceptible d'intéresser historiens, sociologues et économistes. En amont, car elles ont suscité un profond mécontentement doublé d'un sentiment d'injustice pour les salariés de la Régie Renault moins bien traités que ceux des entreprises même privées. En aval, car ni le PDG de l'entreprise, ni le ministre du Travail n'ont eu le pouvoir et l'autonomie suffisante pour régler le conflit avant qu'il ne soit trop tard et ne débouche sur une crise majeure.

(53) Archives Renault, SP 123, « règlement du Conflit de la RNUR. 19 h – réunion du 8 mai 1947 dans le cabinet du ministre du Travail », p. 6.

Bibliographie

- BELLESCIZE D. de (1979), *Les neuf sages de la Résistance, Le Comité général d'études dans la clandestinité*, Paris, Plon.
- BECKER J.-J. (1990), «Paul Ramadier et l'année 1947», in Serge Berstein, *Paul Ramadier: la république et le socialisme*, Bruxelles, Éditions Complexe, pp. 227-228.
- DUMÉZ H., JEUNEMAITRE A. (1989), *Diriger l'économie: l'État et les prix en France, 1936-1986*, Paris, L'Harmattan.
- ETIÉVENT M. (1999), *Ambroise Croizat ou l'invention sociale*, La Ravoire, Éditions Gap.
- FOMBONNE J. (2001), *Personnel et DRH. L'affirmation de la fonction Personnel (France, 1830-1990)*, Paris, Vuibert, p. 492.
- FALLACHON Ph. (1972), «Les grèves de la Régie Renault en 1947», *Le Mouvement Social*, octobre-décembre, p. 114.
- FONVIEILLE-VOJTOVIC A. (1993), *Paul Ramadier (1888-1961). Élu local et homme d'État*, Paris, Publications de la Sorbonne.
- HIRSCHMAN A. (1992), «Exit and Voice: an expanding sphere of influence», in Albert Hirschman, *Rival Views of Market Society and Other Recent Essays*, Cambridge, Harvard University Press.
- HIRSCHMAN A. (1995a), *Défection et prise de parole*, Paris, Fayard.
- HIRSCHMAN A. (1995b), «Défection et prise de parole dans le destin de la République démocratique allemande», in Albert Hirschman, *Un certain penchant à l'autosubversion*, Paris, Fayard.
- LACROIX-RIZ A. (1983), «Un ministre communiste face à la question des salaires: l'action d'Ambroise Croizat de novembre 1945 à mai 1946», *Le Mouvement Social*, octobre-décembre 1983, pp. 3-44.
- LACROIX-RIZ A. (1994), «La grève d'avril-mai 1947 de la Régie Renault: des événements à leur contexte général», *Renault Histoire*, n° 6, juin, pp. 129-161.
- LOUBET J.-L. (1999), *Citroën, Peugeot, Renault et les autres, Histoire de stratégies d'entreprises*, Boulogne-Billancourt, ETAI, p. 82.
- PERRIAUX A.-S. (1999), *Renault et les sciences sociales, 1948-1991*, Paris, Seli Arslan.
- PROST A. (1992), *Histoire de la France au XX^e siècle*, Paris, Armand Colin, p. 134.
- SARDAIS C. (2002), *Les pénuries de l'immédiat après-guerre en France. La Commission de la main-d'œuvre du premier plan, Pechiney et la Régie Renault: la perception et l'action de trois organisations*, mémoire de DEA sld. Patrick Fridenson, Éditions des hautes études en sciences sociales.
- SARDAIS C. (2005), «La naissance d'une institution: Pierre Lefauchaux et la Régie Renault», *Revue française de gestion*, numéro spécial, novembre-décembre.