



SORBONNE UNIVERSITÉ

ÉCOLE DOCTORALE D'HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE

Laboratoire de recherche Centre Roland Mousnier – CNRS 8596

THÈSE

pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ SORBONNE UNIVERSITÉ

Discipline : HISTOIRE MODERNE ET CONTEMPORAINE

Présentée et soutenue par :

Boris Vinogradov

le 15 janvier 2021

L'Industrie automobile française et la Russie de 1954 à 2014

Sous la direction de :

M. Dominique BARJOT – Professeur, Sorbonne Université

Mme Marie-Pierre REY - Professeure, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

Membres du jury :

Mme Francine-Dominique LIECHTENHAN – Directrice de recherche au CNRS
(Centre Roland Mousnier, UMR 8596)

Mme Sophie CŒURÉ – Professeure, l'Université de Paris

M. Leonid BORODKIN, – Professeur, l'Université d'État de Moscou, Rapporteur

Mme Irina POTKINA – Professeure, Institut de l'histoire de la Russie, Rapporteur

Position de thèse

L'industrie automobile française est présente en Russie depuis plus d'un siècle. Les constructeurs français ont maintenu leur présence sur le marché russe, malgré les nombreux bouleversements qu'a connu le pays au XX^e siècle. C'est pourquoi la thèse étudie les activités des entreprises automobiles françaises en Russie dans les années 1954 – 2014. L'industrie automobile française constitue bien l'un des piliers les plus solides des relations économiques franco-russes. Pourtant, ce secteur est resté jusqu'alors presque totalement à l'écart des recherches historiques. Il s'agit donc de montrer dans le cadre de cette thèse la place de l'industrie automobile française en Russie, de définir les grands axes de la présence des constructeurs automobiles français en Russie et d'expliquer la nature de la coopération franco-russe dans le secteur automobile. La thèse couvre deux périodes bien distinctes : soviétique et post-soviétique et montre une continuité dans la stratégie des constructeurs automobiles français sur le marché russe. L'étude couvre la coopération franco-russe dans le domaine automobile sous le prisme des relations tant économiques et politiques que technologiques entre les pays.

La réalisation de cette recherche a été particulièrement ardue en raison de l'abondance et de l'hétérogénéité des conditions d'accès aux sources. En effet, les fonds permettant d'écrire l'histoire de l'industrie automobile française en Russie sont dispersés dans différents lieux d'archives. Une première série se compose des fonds d'archives des entreprises automobiles françaises. Les recherches ont commencé par la consultation des fonds d'archives de l'Association Renault Histoire situés à Boulogne-Billancourt. Ensuite, grâce à l'intermédiaire de cette institution, il a été possible d'accéder aux archives du Groupe Renault conservées au Plessis-Robinson. La deuxième série d'archives se compose de fonds publics français. Il est à noter qu'aujourd'hui, les archives du Ministère de Affaires étrangères (MAE), ainsi que les fonds du Ministère de l'Économie et des Finances (MEF) autorisent la consultation des dossiers allant jusqu'à la fin des années 1980. Donc, pour cette recherche, l'information issue de ces archives est largement utilisée dans la première partie, qui couvre la période 1954-1991. Les fonds du Ministère de l'Économie et des Finances (MEF) sont accessibles au CAEF de Savigny-le-Temple¹. Dans le cadre de cette recherche, les dossiers sur le commerce franco-soviétique (B44151, B44152, B44153, B44154, B44155, B44156, B44157) présentent un grand intérêt.

¹ Le CAEF dispose d'archives pour la majorité des cabinets ministériels qui se sont succédé depuis l'instauration de la Vème République. Leur volume est beaucoup plus important que pour les périodes précédentes.

En effet, ils couvrent la période allant des années 1950 aux années 1980 et portent sur la réalisation de projets franco-russes dans les domaines automobile, sidérurgique, de la meunerie et pétrolier.

Les Archives du Ministère de l'Économie et des Finances doivent être complétées par les Archives Nationales, où se trouvent les archives présidentielles. Dans le cadre de cette recherche, les archives de Charles de Gaulle ont été consultées. Elles se divisent en deux parties, dites respectivement Élysée, surtout centrée sur les relations internationales, les voyages présidentiels et les questions protocolaires, et Solferino, portant avant tout sur les affaires algériennes et la modernisation du pays. Parmi les dossiers les plus importants de ce fonds, peuvent être mentionnés ceux concernant le contrôle des entreprises publiques (le cas de la Régie Renault), la correspondance adressée à Michel Debré et Georges Pompidou, l'économie et les finances de 1962 à 1968, les entreprises publiques de 1957 à 1967, les affaires économiques et financières, la politique économique et industrielle.

Ensuite, les archives présidentielles de Valéry Giscard d'Estaing ont été consultées. Il s'agit des fonds d'archives des conseillers diplomatiques sur les relations diplomatiques bilatérales avec l'URSS². Ces fonds sont fermés au public et sont consultables uniquement sur dérogation. Grâce à la dérogation obtenue, il a été possible d'accéder aux notes des conseillers diplomatiques, notes transmises à la présidence de la République par le ministère des Affaires étrangères, aux télégrammes diplomatiques, aux comptes rendus d'entretiens avec de hauts fonctionnaires soviétiques en visite en France, aux dossiers préparatoires de voyages officiels ou du président de la République, ainsi qu'aux dossiers préparatoires des visites de représentants soviétiques en France. Ces fonds très précieux, permettent de mieux comprendre le rôle du président français dans les relations économiques franco-soviétiques.

La troisième série d'archives est composée de fonds russes et soviétiques. Plusieurs séjours scientifiques en Russie ont permis de dépouiller une masse importante d'archives à Moscou. En premier lieu il s'agit des Archives du Ministère des affaires étrangères de l'Union soviétique. Elles sont conservées dans les fonds des Archives de la politique extérieure de la Russie (AVPRF). Ces archives sont accessibles, mais nécessitent une autorisation dont l'obtention prend en moyenne deux ou trois mois. Malheureusement, il n'y a pas de liste d'inventaires qui soient accessibles au public. Les dossiers proposés pour la consultation sont sélectionnés par un archiviste en fonction du sujet de recherche. Dans ces archives se trouve la correspondance diplomatique concernant les échanges économiques entre la France et l'Union

² Archives Nationales, 5 AG 3 / 1089-1095

soviétique. Les matériaux les plus utiles correspondent cependant aux rapports de réunion entre les fonctionnaires responsables pour le commerce entre la France et l'URSS. Les Archives du ministère du commerce extérieur de l'URSS sont conservés aux Archives d'État de l'Économie (RGAE). Ces fonds contiennent des données statistiques concernant les échanges commerciaux entre l'URSS et la France. On y trouve également des documents législatifs concernant le commerce avec la France : les protocoles d'accords³, ainsi que les accords de coopération, eux-mêmes dans le domaine de l'automobile. L'abondance des sources d'archives se combine à la richesse des sources imprimées.

Le sujet fait appel, de manière nécessaire, à plusieurs questions méthodologiques. Les méthodes adoptées pour traiter des sources s'inscrivent dans les traditions de l'histoire économique à la française⁴. La collaboration des disciplines est nécessaire pour répondre aux problématiques présentes plus haut. Afin d'étudier les stratégies des entreprises automobiles françaises en Russie, il a fallu collecter un large panel d'informations tant quantitatives que qualitatives. Largement basée sur les approches de la *Business history*, la méthodologie employée se compose de deux volets, l'approche de l'historien combinée à l'approche de l'analyste financier⁵. Cette combinaison méthodologique vise à éclairer des dimensions complémentaires. D'une part, la monographie d'entreprise fixe une approche privilégiée qui permet de préciser les objectifs stratégiques de l'entreprise et d'analyser les moyens dont elle dispose pour parvenir à ses objectifs. Elle est particulièrement utile pour étudier le fonctionnement d'un secteur global, comme c'est le cas de l'industrie automobile. Par son approche micro-économique, la monographie permet de mettre à jour les démarches opérationnelles et stratégiques ayant contribué tantôt aux succès, tantôt aux échecs de l'entreprise.

Le point de départ chronologique s'impose en 1954, avec l'apparition de premiers contacts entre la Régie Renault et les organismes soviétiques responsables pour le commerce

³ Le protocole d'accord, est un acte passé dans le cadre du commerce franco-soviétique international entre l'entreprise d'un côté et les organismes soviétiques de l'autre. Ce protocole d'accord consiste en la définition d'un consensus préalable portant sur des points généraux devant être confirmés par un nouvel accord plus précis, Marc Deschenaux, « Le Protocole d'Accord », *Juristes Suisses*, 12 décembre 2016.

⁴ Dominique Barjot Dominique, « L'histoire économique en France », dans Jean-François Sirinelli, Pascal Cauchy, Claude Gauvard, Bernard Legras (dir.), *Les historiens français en mouvement*, Paris, PUF, 2015, p. 103-135 ; Jean-Claude Daumas (éd.), *L'Histoire économique en mouvement entre héritages et renouvellement*, Lille, Presses Universitaires du Septentrion, 2012 ; Dominique Barjot, « Histoire économique et historiographie française : crise ou renouveau ? », *Histoire, économie et sociétés (HES)*, juin 2012, p. 5-28 ; (dir.), *Où va l'histoire économique*, *Historiens et Géographes*, n° 378, première partie, mai 2002, p. 113-248 ; *Où va l'histoire économique*, *Historiens et Géographes*, n° 380, deuxième partie, octobre 2002, 137-278.

⁵ Dominique Barjot, « Introduction », « Où va l'histoire des entreprises ? », *Revue économique*, vol. 58, n°1, janvier 2007, p. 5-29 ; Dominique Barjot, « L'Histoire des entreprises aujourd'hui », *HES*, n° 4, 2001.

extérieur. En même temps, en mai 1954, deux représentants du Crédit lyonnais, principal partenaire bancaire de Renault en Union soviétique, se rendent en visite en URSS⁶. À partir de là, les entreprises françaises réalisent plusieurs projets automobiles en Union soviétique. Il aurait pu sembler logique de terminer cette étude avec la fin de l'Union soviétique, mais on sait que, dans les années 1990-2010, les constructeurs automobiles français ont réussi une solide implantation industrielle en Russie : Renault, notamment, y a construit la quatrième usine automobile du Groupe Renault par sa dimension. La décision donc a été prise d'inclure dans cette recherche une partie de la période post-soviétique, on le voit non dépourvue de succès. Ainsi, s'ouvre la possibilité de comparer ces deux périodes en termes de présence et d'activité des constructeurs français en Russie. Enfin, il faut le dire aussi, l'accès aux archives privées, notamment, celles de Renault, a renforcé la décision d'inclure la période post-soviétique dans la présente étude. Différentes raisons ont conduit cependant à s'arrêter en 2014. Premièrement, à partir de cette date, une nouvelle page s'ouvre dans les relations économiques entre la Russie et la France. Les sanctions occidentales adoptées en 2014 limitent de manière significative le potentiel d'investissement français dans l'économie russe dans les secteurs clés de l'industrie, industrie automobile incluse. Deuxièmement, en 2014, l'alliance Renault-Nissan finalise sa prise de contrôle d'AvtoVAZ, premier constructeur automobile russe produisant les Lada.

L'argumentation se développe donc en deux parties. La première traite de la coopération entre les constructeurs automobiles français et l'Union soviétique. Elle s'articule en trois chapitres. Le chapitre 1 cherche à comprendre l'importance du facteur politique dans la coopération industrielle entre la France et l'URSS. Il s'agit d'analyser le climat des relations politiques franco-soviétiques pendant la période 1954 - 1991, d'en montrer la succession des phases internes et d'en tirer des conclusions concernant l'incidence du facteur politique sur la réalisation des projets automobiles franco-soviétiques. Ce premier chapitre se pose la question de savoir à quel point les milieux politiques de deux pays s'intéressent à la coopération économique et industrielle bilatérale. Est-ce que la création de mécanismes et institutions qui favorisent le commerce franco-soviétique naît de la volonté politique ? Quelles sont les limites de la coopération économique de l'époque ?

Le chapitre 2 dresse un tableau des industries automobiles françaises et soviétique, ainsi que la présence des constructeurs automobiles français en Russie avant 1954. Ce chapitre fournit une vision globale sur l'état et les particularités de l'industrie automobile soviétique : elle aide à définir les besoins de cette dernière. Tout cela pousse à mieux comprendre pourquoi

⁶ Archives historiques du Crédit lyonnais, C08568. Le *Journal de voyage en URSS* de Maurice Hopé et de Montalivet du 7 au 28 mai 1954, Archives historiques du Crédit lyonnais, 055AH009.

le secteur automobile devient un secteur-phare de la coopération économique et industrielle franco-soviétique. L'analyse de l'aspect juridico-réglementaire de la coopération donne une vision claire sur la nature, les détails et les limites de la coopération. Elle permet ainsi d'apprécier l'importance des contrats automobiles dans l'ensemble du commerce bilatéral. Sont étudiées les différentes formes de la coopération dans le secteur, notamment les exportations directes d'automobiles entre la France et l'Union soviétique.

Le chapitre 3 met en lumière les réalités et limites des projets automobiles franco-soviétiques. Il insiste sur la structure complexe de ces derniers. Il propose une analyse approfondie de chaque projet automobile qui se réalise en Union soviétique en coopération avec des constructeurs français. Il s'agit encore de préciser les conditions financières et de définir les institutions participant au financement de projets automobiles d'envergure. Les limites de la coopération, à savoir la non-réalisation de certains projets négociés, sont aussi abordées dans le cadre de ce chapitre. L'étude de la dimension technique de la coopération automobile franco-soviétique permet d'apprécier l'ampleur du processus du transfert de technologies et de son rôle dans les projets automobiles réalisés en Union soviétique par les entreprises françaises. Le chapitre s'intéresse enfin aux particularités de ce transfert des technologies au sein de la coopération franco-soviétique.

La seconde partie est consacrée aux projets des constructeurs automobiles français en Russie post-soviétique : en quoi l'implantation industrielle de Renault et les relations de confiance établies avec les partenaires étatiques assurent-elles la réussite de ce constructeur sur le marché russe ? Le chapitre 4 porte sur l'analyse de l'influence d'un nouveau contexte politique, dit « post-soviétique », sur les projets automobiles impliquant la participation de constructeurs français. Il dresse une analyse des changements dus à la chute de l'Union soviétique. Il s'agit notamment de la libéralisation brutale de l'économie et de sa réorientation brusque vers l'économie du marché : quels en sont les effets, en particulier du point de vue des entrepreneurs occidentaux ? Dans ce chapitre sont analysées les nouvelles réalités du marché russe, les tentatives d'adaptation de l'État russe aux nouvelles tendances économiques et sa politique vis-à-vis des investissements étrangers. L'économie russe d'alors vient de se débarrasser de sa nature « planifiée ». À l'époque, un enjeu majeur réside dans la transition vers l'économie du marché, dite « libre » (le *free market* des anglo-saxons).

Le chapitre 5 a pour objet l'examen de la nature et des difficultés des relations économiques franco-russes de 1991 à 2014. Il s'interroge sur l'attractivité du marché russe pour les entreprises françaises et sur les modalités d'implantation de ces dernières en Russie. Ensuite, il se focalise sur la crise économique de 1998 survenue dans ce pays et son influence sur les

entreprises françaises qui y sont présentes. Il met en lumière un paradoxe : la décision de Renault de signer, en pleine crise, un accord impliquant une implantation industrielle d'envergure et, par suite, des investissements importants. Quelles en sont les raisons profondes ? Ce même chapitre 5 analyse l'expérience d'installation des entreprises françaises dans différentes régions russes. Il répond à la question : le soutien institutionnel est-il primordial en vue d'une implantation effective et durable en Russie ?

Le chapitre 6 porte sur l'analyse du secteur automobile de la Russie post-soviétique. L'ouverture du marché russe est à l'origine de profonds changements dans l'industrie automobile nationale. Les enjeux de la mondialisation et de la libéralisation entraînent une transformation de l'industrie automobile russe dont l'avenir n'est pas assuré sans l'apport des technologies occidentales. Les constructeurs automobiles mondiaux découvrent le marché russe et essaient de s'y imposer. Dans le cadre de ce chapitre, sont étudiés les principaux projets automobiles en Russie menés avec l'appui de partenaires étrangers. Dans quelle mesure les constructeurs automobiles français sont-ils en mesure d'y prendre part ? Dans quelle mesure leur est-il possible de prendre un avantage sur la concurrence étrangère ? Pour y répondre, il convient de comparer les industries automobiles française et russe, ainsi que d'analyser la stratégie de mondialisation de Renault. Ce dernier, guidé par Louis Schweitzer, a sa propre vision des marchés de pays émergents.

Le septième et dernier chapitre porte sur la réalisation, les perspectives et les limites des projets automobiles franco-russes en cours. Ce chapitre commence par la description du premier projet industriel franco-russe, l'usine Avtoframos, dont la création est négociée depuis la fin des années 1990. Elle devient en 2014, en regard du volume de sa production, la quatrième plus grande usine du Groupe Renault (après celles de Turquie, de Roumanie et du Brésil)⁷. Il s'agit de reconstituer les prémices de ce projet, d'en définir les objectifs, d'en révéler les difficultés, de mettre en lumière les défis qu'il a dû relever, d'en décrire l'évolution et de préciser les questions financières qu'il a posées. Est bien mise en évidence la domination de la marque Renault sur le marché russe, par rapport aux deux autres marques françaises, Peugeot et Citroën qui sont également présentes sur le marché post-soviétique. Ce chapitre montre à quel point les stratégies de Renault, d'un côté, et de PSA, de l'autre, sont différentes. Dans ce chapitre est également abordée la question de la localisation de la production automobile et des profits qu'elle engendre (ou non). Ensuite est soulevée la question du choix du lieu d'implantation. De

⁷ *Renault en Russie : une stratégie basée sur un plan produit robuste*. Renault, Dossier de presse, 2014, p. 13 ; Chaponnière, Jean-Raphaël. « Panorama de l'industrie Turque face à la concurrence chinoise », *Revue Tiers Monde*, n° 2, 2008, p. 307-331.

plus, ce dernier chapitre analyse l'évolution des relations entre Renault et les autorités russes. Pourquoi Renault a-t-il été choisi comme partenaire principal pour la modernisation de l'usine AvtoVAZ, le plus grand constructeur automobile russe ? Quels sont les défis et difficultés de ce projet, lancé en 2007. À quel point l'acquisition d'AvtoVAZ par le Groupe Renault renforce ses positions du Groupe en Russie ? Ces questions n'ont, semble-t-il, rien perdu de leur actualité.

La coopération dans le domaine automobile résulte d'une volonté bilatérale de la part de la France et de l'Union soviétique / Russie d'élargir les champs de leur coopération et de s'engager dans des projets industriels à long terme. Cette thèse défend une hypothèse selon laquelle il existe une certaine continuité dans la stratégie des constructeurs automobiles français sur le marché russe. La coopération industrielle entre la France et l'Union soviétique est devenue possible en raison de l'intérêt croissant porté par les deux pays envers le développement du commerce extérieur, phénomène qui se manifeste à partir de la deuxième moitié des années 1950. Dans le cadre de cette recherche il a été possible de mettre en lumière l'importance du transfert de technologies réalisé dans le cadre des projets automobiles franco-russes. Enfin, l'analyse du marché automobile russe permet de mesurer le rôle de la France dans le développement de l'industrie automobile soviétique puis russe. L'exemple de l'implantation de Renault en Russie post-soviétique illustre bien la stratégie du Groupe Renault-Nissan envers les pays émergents. L'usine « Renault Russie » à Moscou devient en 2014, la 4^e usine du Groupe Renault pour le volume de la production.