



# La LETTRE du GERPISA

Réseau International  
International Network

N° 148  
Janvier 2001

## Editorial

Yannick Lung

### BONNE ANNÉE 2001 !

2001 : impossible de sous-titrer une année si chargée sur le plan symbolique, surtout depuis l'écriture cinématographique et littéraire de Stanley Kubrick et Arthur C. Clarke qui débridait les portes de l'imaginaire à une génération qui se heurtait la même année, en 1968, à la résistance du réel sur le rêve de porter l'imagination au pouvoir... Nous y sommes enfin arrivés à cette année charnière et, comme pour 1984, le monde n'est pas, bien sûr, celui décrit par les auteurs de science-fiction. Les vols spatiaux habités restent limités autour de la Terre et les premiers éléments de la station spatiale en cours d'édification ne ressemblent en rien à la majestueuse architecture en forme de roue géante de *2001 l'odyssée de l'espace*. Le GERPISA n'est toujours pas le Groupe d'Etudes et de Recherche Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Aérospatial car l'automobile continue d'exercer un rôle majeur sur la structuration économique et sociale du monde.

*Le changement technique s'inscrit dans un contexte social et historique qui ne se réduit pas à la "psychohistoire"*

Certes la voiture et sa façon de la concevoir et de la produire ont profondément évolué depuis 1968 même si le produit garde, au-delà des variations du design, la même apparence et un principe identique de motorisation alors que la chaîne d'assemblage continue de prévaloir dans les usines.

### HAPPY NEW YEAR, 2001!

Ever since Stanley Kubrick and Arthur C. Clarke's epic *Space Odyssey*, it has been impossible to devise another subtitle that can do justice to the symbolism with which the Year 2001 has become imbued. When this literary and film masterpiece was first released in 1968, its visionary's dream of an imaginary universe provided a stark contrast to the reality check placed on an entire generation's yearning for a universe of imagination. And now here we are, in the year 2001, and once again, as was the case during that other watershed year (1984), the real world does not correspond to what our beloved sci-fi writers had predicted. Manned space flight is still limited to orbiting the Earth, and the initial components of the space station which is just starting to be built look nothing like the majestic architecture of the giant wheel seen in *2001: A Space Odyssey*. The GERPISA hasn't yet been turned into a Permanent Group for the Study of the *Aerospace Industry* and its Employees – and the automobile continues to play a preponderant role in the economic and social structuring of the world in which we live.

Of course, the automobile has gone through a great deal of change (in design and production methods) since 1968 – even though the product itself, above and beyond alterations in design, has basically kept the same appearance; still runs according to the same principles of motorisation; and continues to be assembled in factories that are organised by chain lines.

*In English* : Editorial (p.1) : Happy New Year, 2001 !. News Programme (p.3) : IMVP Meeting ; (p.6) : Steering Committee ; (p.7) : Cockeas Spring Workshops ; (p.8) : 9<sup>th</sup> GERPISA International Colloquim. (p.16) : *GERPISA's Server*.

Plus que tout autre changement technique, c'est l'électronique qui a modifié le produit (les voitures de haut de gamme auraient aujourd'hui une capacité de calcul incorporée équivalente à celle des premiers Airbus), la façon de le concevoir (avec la Conception Assistée par Ordinateur et autres développements des technologies de l'information et de la communication) et de le fabriquer (après la vague d'automatisation et de robotisation). Pourtant, on voit mal un ordinateur de bord ou d'atelier sombrer, comme HAL dans l'œuvre de Clarke et Kubrick, dans un délire informatique et prendre le contrôle de la voiture ou de l'usine pour se retourner contre l'homme. Et ce ne sont pas les *trois lois de la robotique* chères à Isaac Asimov qui brident le pouvoir des ordinateurs... L'évolution technique est toujours plus lente que ne l'espèrent les futurologues, pour des raisons techniques certes mais aussi parce que le changement technique s'inscrit dans un contexte social et historique qui ne se réduit pas à la "psychohistoire" imaginée par le même Asimov dans le cycle *Fondation* comme "la branche des mathématiques qui traitent des réactions des ensembles humains" (sic). Si contrôle il y a sur les hommes, par la voiture et son impact sociétal ou au sein des entreprises qui composent les systèmes automobiles, il n'est pas le fait de machines ou celui de lois sociales. Il est relatif et négocié dans le cadre de rapports humains et sociaux.

C'est donc à cette réalité complexe des changements en cours dans l'industrie automobile mis en œuvre par des managers, des cadres, des ingénieurs, des travailleurs et des syndicalistes que les chercheurs membres du réseau GERPISA vont continuer de se confronter en cette année 2001 pour identifier et analyser les transformations engagées, imaginer les futurs possibles. Grâce au soutien de la Commission Européenne au projet CoCKEAS, plusieurs séminaires vont permettre aux membres du réseau de se rencontrer et de débattre : Lyon et Bordeaux en mars, Londres en avril, Paris en juin, Venise en octobre et, enfin, Berlin. Vous êtes invités à participer à ces réunions, notamment au 9ème colloque international du GERPISA *Les reconfigurations de l'industrie automobile : alliances, cessions, fusion-acquisition, partenariats, scissions...* Ce colloque s'attachera à étudier les différentes formes de reconfiguration des relations inter-firmes engagées dans l'industrie automobile pour renforcer la coordination des compétences et des connaissances entre les firmes et entre les salariés. L'appel à communication est disponible sur le site web du GERPISA: [www.gerpisa.univ-evry.fr](http://www.gerpisa.univ-evry.fr)

### **La direction scientifique et l'équipe technique du GERPISA vous présentent leurs meilleurs vœux**

C'est donc une nouvelle année studieuse qui nous attend. La direction scientifique et l'équipe technique du GERPISA vous présentent leurs meilleurs vœux pour cette nouvelle année 2001, mais aussi pour ce nouveau siècle et nouveau millénaire. Formulons alors un vœu : dès 2002, pourquoi ne pas envisager d'organiser des séminaires et colloques du réseau GERPISA dans d'autres régions du monde que l'Europe ? La conférence organisée à Salvador de Bahia (Brésil) en décembre 2000 pourrait faire école : sans renoncer à son assise européenne et son ancrage parisien, ouvrir le réseau GERPISA à un fonctionnement plus "global" constitue un objectif pour les années à venir.

The greatest technical modifications have resulted from the impact that advances in the field of electronics have had on the product (top-of-the-range vehicles now incorporate calculating capabilities that are similar to those which have featured in the first Airbus planes); on design (Computer Assisted Design and other ICT developments), and on the manufacturing process (i.e., the various stages of automation and robotisation). Yet it is difficult to see how a computer, be it remote or built-in, could fall victim to a computer dysfunction (as did HAL in Clarke/Kubrick's story), taking command of a car or factory and turning against its human masters. Moreover, it is highly unlikely that computing power will ever be limited by what the author Isaac Asimov called the *3 laws of robotics*. Technical change is always slower than futurologists hope for, due to technical factors of course, but also because technical change is rooted in a social and historical context that cannot be simply summarised as a type of "psychohistory", defined by Asimov himself in his *Foundation* series as "the branch of mathematics that deals with the reactions of groups of humans" (sic). If indeed human beings are to be controlled, by the automobile (with its societal impact) or else by the firms constituting the automotive systems, this will not be due to machines or social laws. Control is a relative notion that materialises within the wider framework of human and social relationships.

This then is the complex reality of the change processes that the automobile sector is continually experiencing as a result of the actions of the executives, middle managers, engineers, workers and union members who work in it. And now that we have reached the year 2001, it is this reality that the GERPISA network's researcher members will have to deal with. As such, we will be working to identify and analyse those transformations that have already begun to take shape and we will be trying to identify a range of possible scenarios for the future. Thanks to the European Commission's support for our CoCKEAS project, we have been able to organise a whole series of seminars enabling the network's members to meet, and debate, with one another: Lyon and Bordeaux in March, London in April, Paris in June, Venice in October and finally, Berlin. You are invited to take part in these meetings, and we would particularly like you to come to the GERPISA's 9th international colloquium, *Reconfiguring the Auto Industry: Mergers & Acquisitions, Alliances and Exit*. The purpose of this colloquium will be to study the various ways in which the relationships between the different firms that make up the automobile sector are being reconfigured as actors attempt to improve their co-ordination of the different competencies, and types of knowledge, which firms and their employees possess. The "Call for Papers" is available on the GERPISA's website: [www.gerpisa.univ-evry.fr](http://www.gerpisa.univ-evry.fr)

All in all, the coming year will be a studious one. GERPISA's scientific direction and its technical staff would both like to extend their best wishes to you for the new year 2001 – as well as for this new century and (dare we say) millennium. Indeed, let us all make a wish: from the year 2002 onwards, let us start to organise GERPISA network seminars and colloquiums outside of Europe. The conference organised at Salvador de Bahia (Brazil) in December 2000 showed us how to do this. This does not mean that we will be turning our backs on our European, and Parisian, heritage. One does not preclude the other – and there is no reason that we should not be striving, in the years to come, to help the GERPISA network to function in a more global fashion.

## Nouvelles du Programme – News Programme

**IMVP ANNUAL SPONSORS MEETING**

27-29 septembre 2000

MIT

Cambridge, MA, USA

**IMVP ANNUAL SPONSORS MEETING**

27-29 September 2000

MIT

Cambridge, MA, USA

*Michel Freyssenet*

Pour la deuxième année consécutive, le GERPISA a été invité à participer à la réunion annuelle organisée par IMVP pour présenter les résultats de ses travaux à ses sponsors. Des dirigeants d'IMVP viennent également depuis deux ans à notre colloque annuel à Paris.

IMVP a changé de direction. Elle est assumée maintenant par deux co-directeurs: Charles Fine, Professeur à la Sloan Management School, MIT, et John Paul MacDuffie, Professeur à Wharton School, Université de Pennsylvanie. L'un et l'autre sont bien connus des membres du GERPISA. IMVP est dorénavant structuré en trois régions, avec un responsable local et une réunion annuelle dans chacune d'elle. Mari Sako de l'Université d'Oxford est responsable pour l'Europe et Koichi Shimokawa pour le Japon.

La conférence de cette année correspondait au lancement de la quatrième phase d'IMVP. La première (1980-1984) avait consisté à faire un bilan de l'industrie automobile mondiale. La deuxième (1985-1990) avait abouti à la thèse de la *lean production*.

La troisième (1991-1999) a été consacrée à suivre la diffusion et l'évolution de la *lean production*, la transformation des rapports au sein de la filière automobile, les défis posés par les exigences sociales, économiques et environnementales. La quatrième phase qui s'ouvre traitera de nouveaux thèmes : *e-Business*, *telematics* et innovations en matière de motorisation, considérés comme des ruptures dans la trajectoire de l'industrie automobile. Les travaux actuels sur la modularisation, la fabrication à la commande et l'entreprise étendue alimenteront la réflexion sur les thèmes choisis.

La conférence à rassembler 51 personnes, dont 24 représentants de firmes automobiles, en majorité équipementières, ce qui est un fait nouveau. Les constructeurs présents étaient: General Motors, Volvo, Renault, DaimlerChrysler, Nissan et Toyota.

Ont été entendus des exposés sur: le projet de "la voiture livrée en trois jours" d'Andrew Graves, le processus de "fabrication à la commande" de John Paul MacDuffie, la modularisation et l'externalisation de Mari Sako, *e-Development* du produit de David Wallace, les voitures "vertes" de Frank Field, les futurs motorisations de Sara Metcalf, les stratégies *e-Business* de Charles Fine, le transfert et la transformation du système de production japonais de Koichi Shimokawa, la conception et l'étendue de la modularisation selon les constructeurs automobiles de Frits Pil. Robert Boyer et Michel Freyssenet ont fait une intervention sur la variété des modèles industriels à l'ère de la globalisation et des mégafusions.

For the second year running, the GERPISA was invited to take part in the annual meeting where the IMVP presents its research findings to its sponsors. In much the same way, several leading figures from the IMVP have been attending our annual conference in Paris for the past two years.

The IMVP has changed directions. It is now run by two co-directors, Charles Fine (Professor at Mit's Sloan Management School) and John Paul McDuffie (Professor at the University of Pennsylvania's Wharton School). Both are well known to GERPISA members. The IMVP has been restructured into three regional groupings, each of which has a local leader, and organises a yearly meeting. Mari Sako, from Oxford University, co-ordinates the IMVP's European section, and Koichi Shimokawa their Japanese one.

This year's conference corresponded to the launch of the IMVP's fourth phase of activities. The first phase (1980-1984) had revolved around an inventory being made of the world automotive industry. The second (1985-1990) had lead to the birth of the *lean production* thesis. The third was devoted to a study of the diffusion and development of *lean production*; of the changing relationships within the automobile branch; and of the challenges involved in satisfying social, economic and environmental necessities. The newly spawned fourth phase will deal with a number of different topics: *e-Business*, *telematics* and other motorisation-related innovations that can be considered as a break from the automotive industry's previous trajectory. Current research into modularisation, order-triggered manufacturing and the extended enterprise will serve as a basis for discussions on those topics that will be chosen.

51 persons attended the conference, including 24 representatives from automobile firms (the majority of whom came, for the first time, from components makers). The carmakers represented at the conference were General Motors, Volvo, Renault, DaimlerChrysler, Nissan and Toyota.

We heard reports on plans for "cars with a 3 day delivery cycle" (from Andrew Graves); on "order-triggered" manufacturing processes (John Paul MacDuffie); on modularisation and outsourcing (Maki Sako); product *e-Development* (David Wallace); "green" cars (Frank Field); future trends in motorisation (Sara Metcalf); *e-Business* strategies (Charles Fine); the transfer and transformation of the Japanese production system (Koichi Shimokawa); and on varying carmakers' ways of designing and utilising modularisation processes (Frits Pil). Robert Boyer and Michel Freyssenet contributed with a report on the variety of existing industrial models in an era of globalisation and mega-mergers.

Le texte de synthèse des travaux du GERPISA "Le monde qui a changé la machine. Une nouvelle approche de l'industrie automobile" figure également dans le dossier remis aux participants.

***Le souhait réciproque de poursuivre les échanges entre IMVP et le GERPISA a été réaffirmé. La réunion d'IMVP en Europe devrait se tenir au printemps prochain, un peu avant le colloque du GERPISA.***

L'exposé de Frits Pil sur la modularisation était le plus informatif et le plus attendu, dans la mesure où il était fondé sur une enquête de terrain systématique, comme l'ont été les enquêtes précédentes d'IMVP sur la productivité dans les usines d'assemblage. Mais pour respecter les engagements de confidentialité, qui permettent ce genre d'enquête, seules des informations générales ont été livrées oralement et aucune copie de transparents n'a été distribuée. Un des débats a porté sur la pertinence des nouveaux thèmes pour la quatrième phase. Certains chercheurs d'IMVP sont tentés par la thèse d'un nouveau modèle industriel, faisant suite à la *lean production* dont il conserverait certains principes. Il s'agirait du "Dellisme", du nom de l'entreprise de matériel informatique, Dell, qui produit à la commande et livre à domicile des ordinateurs composés des éléments choisis par le client. Externalisation, modularisation, production à la commande, composition du produit par le client, commande par internet, livraison rapide seraient les ingrédients principaux de ce nouveau modèle industriel, qui comme la *lean production* devait le faire, serait appelée à se généraliser à tous les secteurs.

Robert Boyer et Michel Freyssenet ont invité les participants à tirer les leçons de la phase 2 et 3 d'IMVP, en veillant à ne pas, à nouveau, universaliser ce qui n'est qu'une tendance et une des formes d'organisation dans un secteur industriel. Ils ont rappelé l'exigence de mettre à jour les conditions de possibilité de tout phénomène observé. Une illustration en a été précisément donnée sur le cas des fusions-acquisitions dans l'automobile.

Le souhait réciproque de poursuivre les échanges entre IMVP et le GERPISA a été réaffirmé. La réunion d'IMVP en Europe devrait se tenir au printemps prochain, un peu avant le colloque du GERPISA.

A text summarising GERPISA's "The world that changed the machine. A new approach to the automobile industry" research project was also included in the handouts that participants received.

One of the most informative (and eagerly awaited) debates was Frits Pil's study of modularisation. This was because the study was based on systematic field research, something that IMVP had already done with its earlier surveys on assembly plant productivity. Of course, to respect the confidentiality agreements that alone enable this sort of survey, the only information provided orally was general in nature; and no copies of the overhead transparencies were distributed.

One of the conference's main talking points revolved around the issue of whether some of the new themes that had been chosen were indeed relevant to the IMVP's fourth phase. Several of the group's researchers are tempted by the thesis that a new industrial model has succeeded *lean production*, whilst maintaining several of its fundamental principles. The title given to this new model is "Dellism", from the name of the hardware company Dell, which only manufactures an item once an order is received for it, and which makes home deliveries of computer systems comprised of elements that the clients themselves have chosen. Outsourcing, modularisation, order-triggered production, client-determined product definition, Internet-based ordering and rapid delivery – these are the main ingredients of a new industrial model that will allegedly be spreading soon to all sectors of economic activity.

Robert Boyer and Michel Freyssenet suggested to the conference's other participants that lessons should have been drawn from IMVP Phases 2 and 3, i.e., that something which is in fact little more than a trend, and/or one possible form of organisation within a given industrial sector, should not be confused with something that is universal. Robert and Michel also reminded everyone that it is essential for researchers to ensure that the conditions that had enabled the rise of a particular phenomenon in the first place are still intact later on. One specific illustration of the way in which conditions can change was provided by the recent history of mergers and acquisitions in the automotive industry.

There was also a re-affirmation of the IMVP's and GERPISA's mutual wish to continue exchanges between the two networks. The IMVP's Europe meeting is due to take place next spring, shortly before the GERPISA's.

**COLLOQUE INTERNATIONAL**  
**Industrie Automobile: Logique Globale et Développement Local**  
"Compte-rendu"

*Elaine Norberto Silva*

Le *Colloque International* qui s'est tenu à Salvador de Bahia, en décembre 2000, a été conçu comme un repère relatif aux contributions de la Faculté de Sciences Economiques de l'Université Fédérale de Bahia pour la réflexion sur l'avenir de l'industrie automobile dans l'Etat de Bahia – dont l'implantation est actuellement en cours, avec le Projet Amazon de Ford. Au centre de cette réflexion la question essentielle est de savoir quelles sont les réelles

possibilités de développement local à partir de cette implantation.

**L'architecture thématique du Colloque a été conçue en deux parties:**

Dans la première, ont été présentées quelques références fondamentales – autant de nature théorique qu'empirique –



pour comprendre la dynamique de cette industrie: ses perspectives, les modèles productifs adoptés, les spécificités des pays émergents, les caractéristiques des nouvelles technologies, les rapports avec les fournisseurs qu'elles autorisent, etc. Étaient également au programme des questions relatives aux politiques publiques, à l'environnement, aux transformations en cours dans la distribution et sur les marchés. L'objectif de cette partie était ainsi de présenter un panorama sur les questions suscitées par cette industrie.

La deuxième partie du Colloque a été structurée en ayant comme objectif de réfléchir sur les possibles impacts locaux d'un *condomínio* automobile tel que le Projet Amazon, à partir de l'expérience des autres états du Brésil dans lesquels l'industrie automobile a été installée récemment.

Le Colloque a permis aux participants de se familiariser avec le monde de l'industrie automobile, compte tenu de la diversité des thèmes, des approches et des méthodologies présentés.

Il a diffusé une masse de connaissances utiles autant pour combler l'absence d'une tradition de réflexion sur le thème – que pour inciter des nouvelles recherches dans l'avenir. Pour cela, la participation des membres de GERPISA a été fondamentale.

### Quelles ont été les principales idées qui ont été discutées dans ce Colloque?

- L'approche des modèles productifs adoptés par les constructeurs, présenté par M. Freyssenet, a servi comme cadre théorique pour comprendre la dynamique actuelle de l'industrie automobile.
- L'interdépendance des dynamiques des pays émergents a été mise en évidence, ainsi que les conditions de réussite de l'industrie automobile dans chacun de ces pays. A été souligné aussi le fait que les excédents de capacité installée au Brésil sont une source de grande instabilité (Y. Lung).
- La présentation des stratégies et performances de Ford en l'Amérique Latine a contribué à la compréhension de la stratégie du constructeur à Bahia (B. Jetin).
- Ont été mis en évidence les problèmes des *condomínios industriais* récemment installés du fait que le *just in time* ne s'applique qu'au premier anneau de la chaîne formé par le constructeur/fournisseur directs; plusieurs problèmes de logistique intervenant au delà de cette partie privilégiée de la chaîne. Ces problèmes s'accroissent à mesure que s'élève le pourcentage de composantes externalisées au *condomínio* (M. Salerno, J.R. Ferro, e P. A. Zavislak).
- Ont été présentées des recherches qui conçoivent le système automobile de façon plus large que d'habitude, en prenant en compte les dépenses des ménages en matière de neuf et d'occasion, les systèmes de réparation, etc. (B. Jullien et M. Laplane).
- A été souligné aussi le fait que, dans les dernières années, la production automobile n'a pas cessé d'être l'objet d'innovations successives, tandis que la distribution s'effectue encore selon des méthodes traditionnelles et commence à peine à se transformer (P. H. Almeida).
- Une recherche réalisée avec les acheteurs de "*carros populares*" à Salvador de Bahia a montré que le mix de produits Ford pour ce segment de marché a un indice de rejet très élevé et un indice d'attractivité très bas par rapport aux produits concurrents (E. Norberto).
- A partir d'une analyse économétrique, une étude a montré que des variables économiques tels que les prix relatifs des voitures et le revenu *per capita* sont insuffisants pour expliquer le *boom* des "*carros populares*" dans les années 1990 au Brésil. (D. Uri).
- Le volume d'emploi généré dans les *condomínios* est assez faible par rapport aux montants d'investissement de capital.
- Les impacts locaux de cette industrie sont liés à la dimension et à la nature du parc industriel préalablement installée.
- L'action des pouvoirs publics peut multiplier ces impacts si elle réussit, à travers les incitations fiscales, à rendre plus dense la chaîne de production locale de l'automobile, au delà du complexe formé par le constructeur et les fournisseurs directs, comme le montre l'expérience du Minas Gerais. Cependant, l'attraction de ces investissements devient plus difficile à mesure qu'augmente l'excédent de capacité installée (M. Borges).
- A l'exemple de ce qui s'est passé dans l'état de Paraná, les pouvoirs publics peuvent contribuer à la diffusion de la croissance – ainsi que réduire les aspects négatifs – par la création d'une infra-structure routière intégrant plusieurs agglomérations urbaines susceptibles de recevoir des investissements productifs liés à la chaîne productive (W. Meiners).
- Les contraintes de protection à l'environnement qui pèsent sur l'industrie automobile – et sur son produit – sont une source d'opportunités d'affaires pour ceux qui sont capables d'anticiper des solutions innovatrices (fournisseurs, associés, etc.). Réciproquement, l'installation du Projet Amazon doit fournir l'exemple pour améliorer la performance des entreprises déjà installées à Bahia, dans le sens d'une plus grande protection à l'environnement. (Asher)
- L'implantation de l'industrie automobile dans l'état de Bahia s'explique pas seulement par les incitations fiscales. Avec les problèmes que connaît le Mercosul, une plus grande proximité géographique par rapport aux marchés du Nord, ce qui réduit les coûts de transport pour l'exportation, devient un avantage compétitif (M. Alban).
- Il n'existe pas d'études sur les coûts d'opportunité des capitaux financés par des fonds publics pour attirer les investissements dans l'industrie automobile.

Pour comprendre les apports du Colloque, il faut connaître quelques éléments du contexte de l'Etat de Bahia. Ce contexte présente trois grandes caractéristiques :

Tout d'abord, l'environnement économique. Il s'agit d'implanter un *condomínio* de production automobile dans un état du Nordeste du Brésil, historiquement lié à la production agricole et qui a commencé à produire du pétrole depuis les années 50.

Actuellement sa structure industrielle est caractérisée par l'existence d'une industrie de base – un grand complexe pétrochimique a été créé dans les années 70 – dont les effets attendus sur l'industrie de transformation ne se sont pas réalisés. L'état de Bahia comporte aussi des industries du secteur métallurgique et mécanique qui produisent des biens capitaux par commande et d'un pôle informatique émergent.

Ensuite, l'installation de Ford a lieu dans une ambiance favorable à création d'anticipations optimistes. On s'attend généralement à ce que, "cette fois-ci" s'ensuive un développement de l'industrie de transformation, avec pour conséquence des effets multiplicateurs concernant pas seulement d'emploi et de revenus – effets les plus désirés par la majorité de la population – mais aussi la diffusion de connaissances, de technologies et d'une culture entrepreneurial.

Enfin, dans la mesure où la création d'emplois et de revenus est fortement attendue, l'implantation de Ford est aussi l'objet, au plan politique, d'une communication trompeuse et manipulatrice.

Sous la direction de A. C. Magalhães, charismatique leader politique populiste de droite, le gouvernement de Bahia a fait de l'installation de Ford sa grande oeuvre. Les coûts pour le Trésor Public de la guerre fiscale qui a permis cette implantation sont passés sous le silence. Tandis que sont annoncés des chiffres aussi fabuleux qui trompeurs sur les impacts locaux en matière d'emploi et de revenu.

Les discussions qui ont eu lieu durant le Colloque, ainsi que les répercussions qu'elles ont eues dans la presse, ont ainsi permis de diffuser des idées servant de contrepoint au discours officiel sur les réelles possibilités de développement local induit par l'implantation de Ford dans l'Etat de Bahia.

## OUTLINE OF THE 14TH MEETING OF THE GERPISA STEERING COMMITTEE. 15-16 DECEMBER 2000

Yannick Lung

The members of the GERPISA steering committee met on 15 and 16 December 2000 in Paris. These are the main conclusions of this meeting.

### 1. Organization and publication

#### Organization of the Steering Committee

The collective activity of the GERPISA Steering Committee and the personal commitment of its members are more necessary in the new organization of the network. The principle remains always the same: researchers involved in the GERPISA research programmes are members of the Steering Committee. Entry and exit are decided in the meeting of the Steering Committee or the results of personal decision (exit). New members could be integrated in the near future. The GERPISA Steering Committee is composed of 24 members:

Annie Beretti (Direction de l'Innovation, PSA), Robert Boyer (CNRS-EHESS, Paris), Juan José Castillo (Universidad Complutense, Madrid), Jorge Carrillo (Colegio de la Frontera Norte, Mexique), Jean-Jacques Chanaron (CNRS, Lyon), Elsie Charron (CNRS, Paris), Jean-Pierre Durand (Université d'Evry), Michel Freyssenet (CNRS, Paris), Patrick Fridenson (EHESS, Paris), Takahiro Fujimoto (University of Tokyo), John Humphrey (IDS, University of Sussex), Bruno Jetin (Université Paris XIII), Ulrich Jürgens (WZB, Berlin), Yveline Lecler (MRASH/IAO, Lyon), Yannick Lung (Université Montesquieu-Bordeaux IV), Jean-Claude Monnet (Direction de la Recherche Renault), Mario Sergio Salerno (University of Sao Paulo), Koichi Shimizu (University of Okayama), Koichi Shimokawa (Hosei University, Tokyo), Paul Stewart (Cardiff University), Steve Tolliday (Leeds University), Rob Van Tulder (Erasmus University, Rotterdam), Giuseppe Volpato (Università Ca' Foscari di Venezia), Karel Williams (Victoria University, Manchester).

#### Publication and diffusion of the GERPISA results

Publications associated to the Second international programme *Between Globalization and Regionalization? Global Strategies and Local Realities. The auto industry*

*in emerging countries* (edited by John Humphrey, Yveline Lecler and Mario Salerno) has been published at Macmillan in July 2000. For *Cars, carriers of regionalism* (edited by Jorge Carrillo, Yannick Lung and Rob van Tulder), the first drafts of quite all chapters have been received. The final deadline is now on 31 January 2001, and the editing process could be achieved during the first month of this year. The same applies to *Global Internationalization Strategies in the Auto Industry*, edited by Michel Freyssenet, Koichi Shimokawa and Giuseppe Volpato. The fourth collective volume *Work and Employment Relationships in Automobile Internationalized Firms* (edited by Elsie Charron and Paul Stewart) will be achieved before the end of the year.

- The publication of the *Lettre du GERPISA* (10 issues/year) will continue but it has been underlined that regular short contributions of the members of the network, and especially from the Steering Committee, are needed to give to this *Lettre* a dynamic role to support our research programme and our debates.
- *Actes du GERPISA*. The next issues, based on papers presented at the last colloquium, have been planned with the decentralization of the editing work to the editors of these issues. After a large debate on the possibility to launch a new GERPISA scientific journal, it has been decided that such a project should be more deeply discussed with publishers. Presently, the editorial policy will be to improve the quality and the regularity of the *Actes du GERPISA* (4 issues/year), which has already the status of pre-publication of working papers, but with a strong editorial work to integrate these papers in the framework of the GERPISA programmes.
- Other supports to the diffusion of the gerpisa results: the synthesis on the first and the second gerpisa international programme written by Robert Boyer and Michel Freyssenet (and presented at the last colloquium, June 2000) will be published in several languages in different scientific journals. A synthetic book has been published in France (*les modèles*

*productifs*) and the results have been presented in several meetings (including the invp sponsor meeting in boston).

## 2. The new GERPISA programme Coordinating Competencies and Knowledge in Regional Automotive Systems

This new programme, associated to the CoCKEAS project supported by the EU (5<sup>th</sup> Framework, Key Action 4), launched at the last colloquium (June 2000) has been presented in the previous issues (No. 146 and 147) of the *Lettre du GERPISA* and the full text is available on the GERPISA web site.

The discussion of this paper among the members of the Steering Committee reveals that, firstly, that our research must integrated more deeply the *performance* impacts of structural changes occurring in the auto industry, considering not only the economic results (profit, innovation, etc.) but also their social impacts (job security, quality of life and work, environment, etc.). Another point largely discussed is relative to the place of *labour relationships issues* in this programme, some members of the Steering Committee considering that labour issues are insufficiently taken into consideration. Nevertheless, the process of coordination of competencies and knowledge could not be analysed even theoretically through formal relations between abstract agents (enterprises or hierarchies).

It involves naturally workers, engineers and managers, which participate concretely to this process.

## 3. Work Agenda for 2001

Five GERPISA/CoCKEAS workshops will be organized in 2001.

*The first ones in:*

Lyon (*Modular production and Supplying Relationships* 15-16 March 2001), Bordeaux (*The Changing Geography of the Automotive Systems*, 30-31 March 2001), London (*Tyranny of Finance?*, 27-28 April 2001).

*The last ones in:*

Venezia (*Modular Production and Supplying Relationships*, 4-5 October 2001) and Berlin.

The organization of these workshops is decentralized to each responsible.

The Call for Papers associated to Ninth GERPISA colloquium *Reconfiguring the Auto Industry: M&A, Alliances and Exit* has been largely discussed. Papers covering a broad scope of the auto industry would be welcome, if they focused on the GERPISA new programme: how these changes affect the coordination of competences and knowledge between firms and workers? The panel discussion will integrated this issue.

## COCKEAS SPRING WORKSHOPS

Three workshops are planned on Spring 2001 on behalf of the CoCKEAS project support by the EU (5<sup>th</sup> Framework, Key action 4) and its different work packages, and the GERPISA new programme *Coordinating Competencies and Knowledge in Regional Automotive Systems*. Detailed Call for papers are available on the web site: [www.cockeas.org](http://www.cockeas.org).

### Workshop *Modular production and Supplying Relationships* #1 (CoCKEAS WP#1&2)– Lyon March 15-16, 2001

The workshop aims at top quality papers as well as intensive discussion. Each paper will have to be sent in advance in order for a *rapporteur* to prepare an introduction to discussion. Papers should be ready by mid-February, absolute deadline, and sent to Jean-Jacques Chanaron or Guiseppe Volpato.

*The workshop will be organised in two tracks:*

#### *Innovation and modular production*

This first track will discuss six selected papers which would be later published as a special issue of the *International Journal of Automobile Technology Management (IJATM)*. The workshop would discuss the first draft of such articles.

In principle, all papers for IJATM would have ultimately to be blind reviewed when officially submitted to the journal. This is why each paper must be introduced by a *rapporteur* who will eventually formulate critics and suggestions.

#### *Other topics in new productive organisation*

This second track will discuss any other paper submitted by the GERPISA members or associates which deals with new productive organisation.

GERPISA members wishing to submit a paper have to contact urgently Jean-Jacques Chanaron.

A second workshop on this topics will be organized in Venezia on 4-5 October 2001.

*Contact:*

Jean-Jacques Chanaron  
324 Chemin des Chartreux  
38430 MOIRANS – France

Fax: 33 (0)4 76 35 56 07  
mail: [chanaron@esc-grenoble.fr](mailto:chanaron@esc-grenoble.fr)

### Workshop *The Changing Geography of the Automotive Systems* (CoCKEAS WP#4), Bordeaux – 30 & 31 March 2001

This workshop will discuss the changing geography in regional automotive systems associated to structural changes occurring in the auto industry and firms' localisation strategies (spatial division of labour, relocation of activities, etc.). New productive principles, associated to the diffusion of modular production within the auto industry, as well as the growing role of services (tertiarisation) generate new driving forces in the spatial dynamics of automotive activities.

Spatial dynamics could be analysed through the industrial geography of *manufacturing activities*: location of assembly and manufacturing plants, and co-location of suppliers' plants for the preparation of modules (suppliers parks, industrial condominium) vs. relocation to peripheral regions and emerging countries to benefit from lower wage costs. But it has also to be studied through the geography of *non-manufacturing activities*, considering Product development and Services (Distribution, Repair, etc.).

*Two main issues will be discussed:*

Will these changes cause activities to move to new locations (i.e., trade-off between centralisation and relocation)? Will they lead to the clustering of automotive activities (agglomeration) and a revival of automotive districts? How regional integrations (enlargement of the EU to Eastern and Central European Countries, ASEAN in Asia, Mexico in NAFTA, MERCOSUR in South America) affect the emergence of a new geography of production.

The workshop will be organised on two days (Friday 30 and Saturday 31 March) with the presentation and in-depth discussion of a limited number of papers. The proposals could be papers analysing the new spatial dynamics in the auto industry and case studies based on changes in the European automotive system and other countries and world-regions where modular production is introduced (especially in emerging countries). Proposals must to be sent (by e-mail) at the following address (before January, 30<sup>th</sup>).

Contact: cockeas@montesquieu.u-bordeaux.fr  
Mihoub Mezouaghi, IFREDE-E3i,  
Université Montesquieu Bordeaux IV  
Avenue Léon Duguit,  
33608 Pessac Cedex, France  
Phone: +33 5 56 84 25 75  
Fax: +33 5 56 84 86 47

**Workshop *The Tyranny of Finance? Cars, Companies and Motoring Services* (CoCKEAS WP#3), London, 27th-28th April 2001**

The workshop builds on recent research (see *Economy and Society*, February 2001) which highlights financialisation and the pressures on corporations to deliver shareholder value for the capital market. The questions here are about how financialisation affects car assemblers and component manufacturers inside and outside the American system of stock market capitalism and its associated forms of governance.

**NEUVIÈME RENCONTRE INTERNATIONALE DU GERPISA**

**“Les reconfigurations de l'industrie automobile : alliances, cessions, fusion-acquisition, partenariats, scissions,...”  
Paris. 7, 8 et 9 juin 2001**

Dans le cadre du nouveau programme de recherche du GERPISA et du réseau thématique CoCKEAS, la prochaine rencontre internationale vise à faire le point sur les intenses

The issues here are especially interesting because, even in the good years of the 1990s, large assemblers have not met (and maybe cannot meet) the capital market's requirements for return on capital at the same time as they have retained a productionist orientation and continue to own substantial assembly and manufacturing operations despite the growing interest in spinning off and sub-contracting such activities.

It is also true that, for many assemblers, the finance of car purchase or use is an increasingly important source of revenue and profit in a world where companies like Ford are attracted by the business opportunities of the large consumer spend on motoring services (see Froud et al. *Competition and Change*, 1998). The questions here are about how and why the car companies are gravitating towards service businesses and whether such activities promise more than they can deliver in a world of intensifying competition which erodes margins in activities like finance.

As financialisation requires new understanding of the capital market, so tertiarisation requires a new understanding of expenditure consumption and the product market as well as a redefinition of the boundaries of the traditional industry.

The ‘Tyranny of Finance’ theme draws together the two themes of external pressure for financial results and the internal attraction towards finance based activities. Because this workshop opens a discussion of new issues, the organisers have already solicited papers from academics known to be working on these issues. They will include also include practitioner sessions where non-academics from the car companies, consultancy firms and the financial markets participate. GERPISA members wishing to submit papers should, in the first instance, send a 300 word abstract by e-mail to the organisers by the 30<sup>th</sup> January 2001.

The organisers are Julie Froud, Karel Williams (University of Manchester), Colin Haslam and Sukhdev Johal (Royal Holloway, University of London). Abstracts and queries should be directed to :

Karel Williams,  
School of Accounting and Finance,  
University of Manchester,  
Crawford House, Oxford Road,  
Manchester, M13 9PL.  
Mobile: 07775 514173.  
Email: karel.williams@man.ac.uk

**NINTH GERPISA INTERNATIONAL COLLOQUIUM**

**“Reconfiguring the auto industry: Merger & Acquisition, Alliances, and Exit,”  
Paris. 7-9 June 2001**

Within the framework of the new GERPISA research programme and the thematic network CoCKEAS, the next international colloquium will focus on the reconfi-



mouvements de recomposition qui affectent l'industrie automobile à travers les fusions (DaimlerChrysler), les acquisitions (Ford-Volvo, Samsung-Renault), les prises de contrôle (Faurecia-Sommer Allibert, Renault-Nissan, DC-Mitsubishi-Hyundai), les alliances (GM-Fiat, Covisint) et coopérations (co-entreprises, échanges de composants, etc.) mais aussi les retraits (Ford vis-à-vis de AutoEuropa), les cessions (ITT Automotive, BMW-Rover) et autres scissions (GM-Delphi, Ford-Visteon). Ces mouvements concernent aussi bien les constructeurs que les équipementiers automobiles, ainsi que les activités de services : distribution, e-commerce notamment.

La reconfiguration des relations interfirmes dans l'industrie automobile traduit, pour partie, la recherche de modes de création de nouvelles connaissances et de coordination des compétences nécessaires pour mener à bien l'effort permanent d'innovation auquel les firmes automobiles sont confrontées sous l'effet du renforcement de l'affrontement concurrentiel (différenciation des produits), de l'introduction de nouvelles technologies (électronique, matériaux, pile à combustible, ITS/TIC) et du contexte réglementaire (politique environnementale, politique de la concurrence, etc.). Mais ces mouvements peuvent aussi impliquer la destruction de compétences acquises lorsque d'autres logiques (par exemple la logique financière) prévalent ou que des choix stratégiques majeurs de recentrage sur les métiers de base sont affirmés. S'ils peuvent avoir d'autres fondements et d'autres incidences, c'est sous l'angle privilégié de la coordination des compétences et des connaissances que la prochaine rencontre internationale du GERPISA vise à éclairer les débats pour appréhender comment ces mouvements participent à la recomposition des systèmes automobiles régionaux.

### **Diversité des stratégies des firmes automobiles**

Il s'agira tout d'abord d'analyser la diversité des stratégies – annoncées et/ou effectives – des firmes automobiles en matière de relations avec les autres composantes des systèmes automobiles : au niveau des relations horizontales avec leurs rivaux (entre constructeurs, entre équipementiers) et au niveau vertical (en matière d'approvisionnement en amont et/ou de commercialisation en aval). Seront discutées les orientations stratégiques fondamentales et les différentes modalités de mise en oeuvre des modes de coordination : internalisation vs. externalisation ; fusion, prise de contrôle ou recherche de partenariats multiples ; accords de coopération localisés ou alliances globales, etc.

Une approche historique permettra de discuter des échecs, des difficultés et des réussites des opérations de fusion-acquisition (par exemple à travers des études de cas comme Renault-Volvo, Ford-Mazda, Peugeot-Citroën-Talbot) ou des entreprises conjointes parfois pérennes (comme GM et Toyota dans NUMMI), d'autres fois instables (VW et Ford dans Autolatina et AutoEuropa). Elle cherchera à définir les conditions et les facteurs des réussites / des échecs à travers l'analyse des indicateurs de performance (économique, financière, sociale, etc.) et à spécifier dans quelle mesure la période actuelle peut considérer comme singulière.

### **Les enjeux des reconfigurations en cours**

Dans cette discussion, il sera nécessaire d'appréhender les différents enjeux des reconfigurations en cours qu'ils soient :

guring processes occurring in the auto industry through mergers (DaimlerChrysler), acquisitions (Volvo by Ford, Samsung by Renault), capital control (Faurecia-Sommer Allibert, Renault-Nissan, DaimlerChrysler-Mitsubishi-Hyundai), alliances (GM-Fiat, Covisint) and other agreements (joint-venture, exchange of components, etc.), but also exit (Ford from AutoEuropa), sell-off (Rover by BMW) and spin-off (GM-Delphi, Ford-Visteon) among carmakers and component makers, as well as in services (distribution, e-commerce).

These reconfigurations of interfirm relationships within automobile systems are partly explained by the search for new ways of creating and coordinating competencies and knowledge to support the permanent effort for innovations that firms have to realise regarding the competitive process (differentiation), the introduction of new technologies (electronic, new materials, fuel cell, ITS) and new regulations (environmental and competition policies). But these changes could also destroy competencies when other dynamics are leading (finance for example) or when strategic decisions choose to focus on core businesses.

If indeed other factors are also driving such structural changes which have also other consequences, the issue of the coordination of competencies and knowledge will be at the core of the next GERPISA colloquium to analyse how these changes lead to the reconfiguring of the regional automotive systems.

### **Diversity of firms' strategies**

Firstly, the diversity of - announced and effective- automotive firms' strategies needs to be discussed regarding both horizontal relationships with competitors (between carmakers and between component makers) and vertical relationships (upstream with supply relationships, and downstream with distribution, services and recycling). Core strategic decisions and different ways to manage the coordination process will be analysed: internalisation vs. outsourcing; M&A vs. multiple partnerships; local agreements vs. global alliance, etc.

History could contribute to explain failures, difficulties and success of M&A (Renault-Volvo, Ford-Mazda, Peugeot-Citroën-Chrysler for example), of joint-ventures – associated to long-term relationships (GM and Toyota in NUMMI) or short-term (VW and Ford in Autolatina and AutoEuropa) – searching for factors and conditions for success/failures through the analysis of performances (economic, financial, social, etc) and concluding about the specificity of the processes which are currently engaged.

### **Issues of the reconfiguring processes**

In this discussion, the following issues should be analysed:

- *économiques* : recherche de la taille critique (économies d'échelle et économie de gamme), renforcement des capacités d'innovations ;
- *managériaux* : mise en oeuvre des opérations, formes d'apprentissage organisationnel ;
- *financiers* : création de valeur actionnariale, ingénierie financière ;
- *sociaux* : impacts sur les salariés (emploi, rémunération, recrutement et formation, etc.), stratégies syndicales, formation ;
- *politiques* : politiques de la concurrence, politiques industrielles, etc.

Les projets de communication s'efforceront de répondre à ces interrogations en se rattachant à l'un des trois axes du programme de recherche :

**Axe 1** – *L'analyse des relations productives* qui concerne les constructeurs automobiles et les équipementiers, qu'ils soient systémiers ou sous-traitants de rang inférieur, ainsi que les autres acteurs (société d'ingénierie et de design, opérateurs du e-commerce inter-firmes, spécialistes du recyclage), et leurs salariés (évolution de la relation salariale).

**Axe 2** – *Les activités immatérielles (finance-tertiarisation)* qui recouvrent naturellement la distribution (au cœur du processus de reconfiguration sous le jeu des stratégies des constructeurs et des nouveaux entrants, ainsi que du développement du e-commerce), mais aussi la sphère financière (assurance, financement, dimension financière des opérations) et, plus largement, les usages sociaux de l'automobile (y.c. réparation, maintenance).

**Axe 3** – *La dimension géographique*, en étudiant les impacts territoriaux des opérations, leur dimension régionale (Europe, Amérique du Nord, etc.) et/ou interrégionale et en proposant des comparaisons entre les pays et entre les régions automobiles du monde (notamment les pays émergents).

- *economic*: search for critical size, scope and scale economies, innovation capabilities, etc. ;
- *managerial*: management of alliances (M&A, joint-venture, etc.), forms of organisational learning;
- *financial*: creation of shareholder value, financial engineering;
- *social*: impacts on employment relationships (employment, wage policy, training), unions strategies, training;
- *policy issues*: competition policy, industrial and technological policies, etc.

Proposals should focus on these issues within the framework of one of the three (3) working groups of the CoCKEAS research programme:

**Axe 1** – *The analysis of productive relations* concerns mainly carmakers, component makers, being systems or module suppliers or lower tier subcontractors, but also other actors (engineering and design companies, firms specialised in B2B, in recycling, etc.) and their workers.

**Axe 2** – *Immaterial activities (finance-tertiarisation)* are related to distribution (at the core of a huge restructuring process engaged by carmakers and new entrants strategies, and caused by the development of e-commerce, B2C), but also financial activities (assurance, credit/leasing, financial aspects of M&A, etc.) and, more largely, to the social uses of the automobile (reparation, maintenance, etc.).

**Axe 3** – *The geographical dimension*, analysing the local impacts of this reconfiguring process, its regional and inter-regional dimension (Europe, North America, etc.), with international and interregional comparison (including emerging countries).

## Débat

### ET SI LIBERALISER NE FAISAIT PAS BAISSER LES PRIX Réflexions sur le rapport Monti concernant la distribution automobile en Europe

Bernard Jullien

Le rapport Monti évaluant les effets pour les consommateurs de l'exemption aux pratiques concurrentielles normales dont bénéficie la distribution automobile en Europe a été publié fin 2000. Il servira de base à l'élaboration du Règlement européen qui entrera en application en 2002. Si les intentions très libérales du rapport n'ont surpris personne, l'appréciation des effets de l'inflexion réglementaire qui a toutes les chances de prévaloir ne va pas sans poser problème (3) si l'on veut bien se libérer du point de vue très idéologique de la Commission de la concurrence (1) et de celui, très spécieux, des constructeurs (2).

#### Le point de vue libéral de la Commission de la concurrence

Dans la perspective idéologique du « marché unique », la commission souhaitait voir disparaître les distorsions de prix que les constructeurs pratiquent d'un pays à l'autre en fonction de leurs parts de marché et des différences de fiscalité

sur les véhicules neufs. Pour cela, il fallait que, aidés par des « mandataires », les consommateurs puissent acheter à l'étranger de manière à inciter les constructeurs à harmoniser leurs tarifs hors taxe. Le règlement interdisait donc aux constructeurs de faire pression sur leurs distributeurs pour qu'ils refusent de vendre des véhicules à des mandataires.

Les études menées régulièrement comme les plaintes enregistrées de la part de mandataires ou les documents saisis chez les constructeurs ont indiqué que leurs déclarations d'intention se reflétaient assez peu dans leurs pratiques. De même, dans son bilan, la Commission s'inquiète du coût du système de distribution et conclut que celui-ci est probablement plus élevé qu'il ne le serait si une concurrence intra-marque prévalait et permettait aux consommateurs de se fournir en automobiles auprès de canaux plus diversifiés. Elle insiste également sur le fait que l'infléchissement qui avait été apporté dans le texte de 1995 pour donner aux distributeurs une liberté accrue de s'approvisionner en pièces de rechange auprès d'autres

fournisseurs que leurs constructeurs n'a pas produit les évolutions souhaitées en raison de l'autorité dont dispose les constructeurs vis à vis de leurs réseaux dont ils contrôlent la rentabilité. Plus généralement, Mario Monti met en doute la nécessité de lier entre elles aujourd'hui comme on l'a fait traditionnellement les prestations liées à la vente et à l'après-vente.

Globalement donc, le rapport est très critique vis à vis de l'exclusivité et de l'usage qu'en font les constructeurs pour imposer leurs politiques à leurs réseaux. On peut donc s'attendre à ce que 2001 voit apparaître une réglementation plus libérale et favorable à l'émergence de nouveaux entrants gestionnaires d'autres canaux de distribution des véhicules neufs dont la Commission de la concurrence attend principalement une baisse des prix des véhicules neufs.

### **L'attitude ambiguë des constructeurs vis à vis de la réglementation**

Les constructeurs ont fourni, au-delà de leur mauvaise volonté en matière d'harmonisation de leurs tarifs, des arguments pour mettre en cause le système auquel ils affirment tenir.

En effet, en se lançant, dans des politiques de restructuration des réseaux motivées par une volonté de réduire les coûts de distribution, les délais de livraison des produits et l'hétérogénéité des prestations, ils ont en quelque sorte avoué qu'ils doutaient de la compétitivité du système qu'ils dirigent. De plus, les voies qu'ils empruntent pour implémenter ces changements indiquent que l'économie qu'ils tiennent pour être la seule praticable peut être reconsidérée.

Ainsi, s'agissant des pièces, les constructeurs défendent traditionnellement les « pièces d'origine » et prétendent que, pour certaine « fonctions vitales » des véhicules, ils sont seuls capables de garantir l'intégrité des produits. Ils n'ont certes pas pu empêcher que la concurrence se développe et que les protections juridiques dont ils bénéficiaient s'affaiblissent mais, globalement, l'idée qu'ils sont les seuls à garantir le suivi à long terme de leurs produits et la disponibilité des pièces pour l'ensemble de la réparation automobile, fût-elle indépendante, était apparue suffisamment convaincante aux législateurs pour justifier à la fois la distribution sélective et exclusive des « pièces d'origine », les réseaux assurant aussi cette fonction, et l'impossibilité pour des fabricants indépendants de fabriquer et/ou de distribuer un certain nombre de pièces pendant un certain temps.

Pour des raisons qui tiennent autant aux évolutions qui ont affecté le rôle que les équipementiers tiennent désormais dès la conception qu'à la structuration d'une réparation indépendante, les réseaux de constructeurs ont perdu entre 1980 et 1995 beaucoup de parts de marchés en rechange et en réparation. Lorsque les constructeurs ont cherché à riposter et à développer sur ces terrains des offres plus compétitives, les nouvelles gammes de pièces et les nouveaux concepts de réparation qu'ils ont lancé se sont inspirés directement de ce qu'avaient fait les nouveaux entrants. Ainsi, sous leurs marques certaines fois, sous d'autres marques parfois certains constructeurs ont lancé des gammes de pièces moins chères ou des services de réparation rapide multimarques ou ont même racheté des spécialistes de la réparation rapide.

Ce faisant, ils ont indiqué que non seulement ils ne pouvaient s'opposer au développement de concepts alternatifs à ceux qu'ils soutenaient jusqu'ici mais qu'ils entendaient désormais participer à leur développement. Ce qu'après d'autres, ils remettent ainsi en cause, comme Monti, c'est l'idée selon laquelle l'ensemble des prestations doivent être liées les unes aux autres et proposées dans les mêmes lieux par les mêmes opérateurs. Ce qu'ont fait les spécialistes de la réparation rapide, les distributeurs indépendants de pièces ou de crédit a consisté à refuser de traiter l'ensemble des fonctions comme nécessairement liées les unes aux autres et à se développer en faisant l'hypothèse que, dans le domaine de la distribution automobile aussi, la division du travail pouvait avoir des vertus à condition que l'on ne se limite pas à une seule marque. Cette logique de développement qualifiée d'« unbundling » est celle qu'ont fini par accepter les constructeurs.

### **L'impact d'une remise en cause de l'exclusivité sur l'automobile européenne : conjectures**

La question que pose ces évolutions est celle de l'impact qu'elles peuvent avoir sur l'économie de la filière en général et sur le prix des véhicules neufs en particulier. De ce point de vue en effet, l'observation du fonctionnement économique des entreprises de distribution ne laisse pas de susciter quelques interrogations et pourrait même laisser à penser que loin d'induire une réduction des prix des véhicules neufs, la libéralisation envisagée pourrait amener à un renchérissement.

En effet, quand on veut comprendre ce qui s'est produit dans la distribution automobile et a permis de nouvelles entrées assez aisées, il faut partir de la fonction principale assignée par les constructeurs à leurs réseaux qui est de vendre des voitures neuves : toutes les incitations sont structurées autour de cette mission et, d'une manière presque explicite, l'activité de vente de véhicules neufs est, dans les concessions, subventionnées par les autres. Le système est tel que « les anciens membres du club payent pour ceux que l'on veut y attirer ».

C'est ainsi que l'essentiel de la rentabilité des concessions vient de la part mineure du chiffre d'affaire qu'elles réalisent en après-vente et en pièces de rechange : sans les activités liées aux usagers des véhicules anciennement vendus, les vendeurs de véhicules neufs ne pourraient faire vivre leurs points de vente et respecter les conditions d'emplacement, de signalétique et d'équipement fixées par les constructeurs.

En effet, même s'ils se voient octroyer des marges de l'ordre de 13 à 16%, entre remises et reprises, les vendeurs de véhicules neufs renoncent à une large part de celles-ci afin d'honorer les objectifs quantitatifs que leur assignent les constructeurs et dont le respect est la condition au versement d'importantes primes. C'est ainsi que les constructeurs peuvent à loisir manipuler la rentabilité de leurs concessions et faire en sorte que, même s'ils investissent peu dans leurs réseaux d'entreprises « indépendantes », celles-ci sont de fait « aux ordres » de leur concédant.

Contrairement à l'argument commun aux constructeurs et à la Commission, le coût de la distribution des véhicules neufs pourra difficilement être amoindri si les entreprises

de distribution ne peuvent plus faire payer aux utilisateurs des véhicules les plus anciens les frais fixes que génère leur fonctionnement. Il convient en effet de souligner que, si, en matière de réparation, la concurrence existe et conduit les utilisateurs à refuser dans une large proportion de confier leurs véhicules aux représentants de marque, l'activité de distribution des pièces concerne aussi les véhicules qui ne sont pas réparés dans les réseaux. En effet, la réparation indépendante n'a d'autre choix pour toute une série de pièces « d'origine » que de s'adresser au représentant local du réseau du constructeur. C'est au fond en partageant avec sa distribution une partie de la rente que représente ce volet de l'activité, que les constructeurs automobile parviennent à se soustraire aux coûts considérables qu'impliquerait une intégration de leur distribution ou, plus simplement, une rémunération de la vente de véhicules neufs qui permette, à elle seule, de garantir la pérennité de cette représentation géographique exclusive.

D'un point de vue plus socio-politique, cette analyse revient à dire que abandonner la gestion du système automobile aux constructeurs en acceptant de leur octroyer les droits qu'ils réclament conduit à faire en sorte que les plus pauvres payent pour les plus riches. En effet, si on se demande comment se répartissent, pour différentes catégories de ménages distinguées suivant leurs revenus les dépenses de motorisation, il ressort de manière éclatante que l'acquisition de véhicules neufs ne concerne qu'une petite partie des ménages dont les revenus sont les plus élevés. En termes de poids dans les dépenses du ménage, il apparaît ainsi que plus le revenu baisse et plus grande est la part prise par les dépenses d'utilisation au détriment des dépenses d'acquisition.

On fait alors apparaître que ce qui est vrai du système fort logiquement conçu par les constructeurs automobiles se voit renforcer par les politiques fiscales qui renforce au détriment des plus pauvres la distorsion des prix relatifs toutes taxes comprises et sont également implicitement plus attentives à pousser du métal qu'à corriger l'inégalité dans laquelle se trouvent les ménages face à l'obligation dans laquelle ils se trouvent peu ou prou tous de disposer d'un véhicule fût-il ancien. Les idées fréquemment avancées par les lobbys routiers sous prétexte de sécurité routière ou de préservation de l'environnement de renforcer les contrôles à faire subir aux véhicules vont dans le même sens.

C'est probablement de manière très involontaire que la position communautaire qui se dessine contribuerait à remettre en cause l'économie très critiquable de l'automobile et de sa distribution telle qu'elle s'était structurée au fil des ans en Europe.

Le fait que, dans le cadre d'un raisonnement très idéologique et bien peu systémique, les autorités en attendent une baisse des prix des véhicules neufs témoigne de ce que la politique de la concurrence gagnerait à se doter d'un appareillage conceptuel qui se nourrisse un peu moins d'Industrial Organization et un peu plus d'Industrial Dynamics ou d'analyse des systèmes productifs si elle souhaitait être à même d'arbitrer en fonction des enjeux que ses décisions revêtent pour les populations et non en faveur du seul fonctionnement idéal de pseudo marchés sur lesquels les prix ont cessé d'être depuis longtemps souvent ce que la théorie prétendait qu'ils sont.

## Une année d'un constructeur

*Kémal Bécirspahic dit Bécir*

### AVTOVAZ (LADA)

(réalisé grâce à la *Revue quotidienne de presse*, du CCFA)

La presse écrit, au début de l'année 2000, que le conseil de surveillance d'AvtoVaz décide de lancer une émission de 32 millions d'actions afin de régler sa dette fiscale. Le prix de vente ayant été fixé à 500 roubles (18 euros) par action, dix fois supérieur au cours de la bourse, les actions ne devraient pas trouver preneur en dehors de l'État qui, de l'avis des analystes, devrait donc accroître sensiblement et rapidement sa participation dans le capital du constructeur, de 2,05 % à quelque 30 %.

La *Süddeutsche Zeitung* du 26 avril écrit qu'AvtoVaz, aux prises avec des difficultés financières, est en quête d'investisseurs pour moderniser ses installations et renouveler sa gamme. General Motors a investi 25 millions de dollars en 1999 dans la production de la Lada Niva et de l'Opel Astra. Mais l'Astra est encore trop chère pour le marché russe. AvtoVaz assure que les commandes couvrent toute la production prévue en 2000 (740 000 véhicules ; + 9,3 %). Les véhicules sont vendus pratiquement à prix coûtant, et la très faible rentabilité (1 % en 1999) ne permet pas de réaliser les investissements nécessaires dans le développement. La qualité des véhicules est si médiocre que, selon une légende, une Jigouli d'un an a plus de valeur

qu'une voiture neuve car son propriétaire a fait toutes les réparations nécessaires.

Toutefois, l'entreprise a normalisé ses relations avec ses fournisseurs qu'elle paye en espèces, et non plus en recourant au troc, comme c'était le cas durant la crise de 1998.

En mai, le quotidien *Vedomosti* rapporte que le prix de vente des Astra russes et l'adaptation du modèle au mauvais état des routes du pays constituent des obstacles à la conclusion d'un accord avec General Motors. Mais le *Wall Street Journal* du 27 juin annonce que General Motors et AvtoVaz devraient signer prochainement un important accord de coopération en Russie. Le journal précise que le constructeur russe négocie depuis plusieurs années avec le groupe américain en vue d'établir une société conjointe qui produirait l'Opel Astra et une version améliorée du tout terrain Niva. « *Nous pensons que quelque chose va se passer et c'est une question de jours* », a indiqué M. Choulga, porte-parole de General Motors, sans donner de détails.



Les deux entreprises devraient établir une société conjointe à parité. Selon une source proche des pourparlers, le projet serait plus important que ce qui a été mentionné dans la presse russe (l'accord avait été évalué en 1999 à 200 millions de dollars ou plus, et la production annuelle à 30 000 Astra et 90 000 autres voitures) et General Motors investirait des sommes importantes. Le président d'AvtoVaz a indiqué que l'usine pourrait produire jusqu'à 200 000 unités par an.

*Automotive News Europe* du 17 juillet rapporte que General Motors et AvtoVaz sont proches d'un accord en vue de produire conjointement à Togliatti une version améliorée du tout terrain Niva et une version de l'Astra qui serait commercialisée à un prix voisin de 10 000 dollars.

Le conseil d'administration du constructeur russe a donné son accord de principe, et, selon M. Herman, ancien président d'Opel et responsable des projets de General Motors dans l'ex-Union soviétique, le groupe américain devrait donner son feu vert au plus tard d'ici à la fin 2000.

AvtoVaz développerait une version améliorée du tout terrain Niva qui coûterait environ 8 000 dollars (seulement 3 % des véhicules vendus en Russie coûtent plus de 10 000 dollars). Le véhicule reprendrait environ 70 % des équipements du modèle actuel, qui a été introduit en 1976, mais il recevrait une nouvelle carrosserie, une transmission intégrale permanente et une suspension améliorée. La société conjointe, détenue à parité par les deux partenaires, produirait 75 000 tout terrain et 15 000 Astra par an dans une nouvelle usine à Togliatti dont la construction pourrait être achevée d'ici deux ans.

La presse écrit qu'une enquête judiciaire a été ouverte contre la direction d'AvtoVaz à la suite d'un contrôle fiscal. Le constructeur russe est accusé d'avoir falsifié ses volumes de production en utilisant de faux numéros de série. Cette manœuvre lui aurait permis de ne pas acquitter de taxes de vente sur 200 000 voitures, ce qui représente environ un tiers de sa production annuelle et une perte de plusieurs centaines de millions de dollars pour le fisc. Un porte-parole de l'entreprise a réfuté ces accusations et indiqué qu'AvtoVaz les contesterait devant les tribunaux...

## L'actualité du produit

*Christian Mory*

### L'ALFA 147 COURONNÉE POUR DETRONER LA REINE ?

L'Alfa 147 a donc été élue « voiture de l'année » 2001 par un échantillon de journalistes européens. Il est difficile d'affirmer que ce titre ait une quelconque importance ou soit représentatif de quoi que ce soit. Il n'en demeure pas moins qu'il entraîne une certaine mousse médiatique et – paraît-il – met du baume au cœur des heureux récipiendaires. On pourrait néanmoins citer la liste des « voitures de l'année » qui n'ont guère rencontré le succès commercial, mérité ou non, cela va sans dire, (Ford Scorpio, Fiat Tipo, Citroën Xm, Ford Mondeo I) et la liste non moins longue de celles qui n'ont pas été retenues pour ce titre mais qui n'en ont pas eu besoin pour recueillir les faveurs du public (les Peugeot 205 et 206 ou les première, deuxième et quatrième générations de Golf). En tout cas, l'attribution de ce titre donne l'occasion de revenir sur un produit intéressant. Il ne peut que faire plaisir à tous ceux qui éprouvent de la sympathie envers une marque italienne qui a connu de nombreuses vicissitudes.

L'Alfa 147 est à n'en pas douter une bonne voiture, avec une « gueule » sympathique qui rappelle la face avant des Giulietta d'autrefois. Elle symbolise surtout le bouclage du cycle de renouvellement du produit chez Alfa Romeo entamé avec l'Alfa 156 (en 1997) – consacrée elle aussi par le titre de voiture de l'année (en 1998) – et poursuivie avec l'Alfa 166 (1998). La gamme du nouveau milanais se caractérise par une forte affirmation stylistique, un retour sur les fondamentaux de la marque (dynamisme expressif et mécaniques alertes) et un effort de qualité. Cette renaissance mérite d'autant plus d'être saluée qu'elle a été menée par les dirigeants de Fiat, dont les traditions historiques n'en faisaient pas a priori des Alfaphiles.

Il ne faut pas s'attendre à ce que l'Alfa 147 perturbe énormément les positions concurrentielles sur le marché européen, essentiellement parce qu'il n'existe pas de réseau

commercial pouvant porter le nouveau modèle à des niveaux considérables de ventes. De plus, l'Alfa 147 subira dès la fin de 2001, surtout sur son marché national, les assauts d'une sœur rivale, la remplaçante des Fiat Bravo et Brava. Néanmoins, l'Alfa 147, devrait par ses valeurs (une voiture assez masculine porteuse d'un réel dynamisme), être l'une de ces concurrentes, diverses et variées, qui donnent des petits coups de canif dans la position dominante de la Volkswagen Golf en Europe. A force, on se demande même si la Golf toute souveraine ne va pas finir par succomber aux assauts répétés des uns et des autres.

- D'abord, et c'est ce qu'illustre parfaitement l'Alfa 147, il existe maintenant une ribambelle de voitures compactes pouvant aisément tailler des croupières sur le segment haut de la Golf car elles sont dotées d'une marque symboliquement plus forte et plus élitiste que celle de Wolfsburg : outre l'Alfa 147, on peut citer la Mercedes Sportcoupé (en fait, une Classe C raccourcie) et la BMW Série 3 Compacte qui va être remplacée en 2001. Il est probable que quelques « surprises » viendront aussi du côté de Saab et de Volvo.
- Ensuite, la Golf est menacée par la cannibalisation à l'intérieur du groupe Volkswagen : les Audi A3, Seat Leon et Skoda Octavia en constituent d'excellentes contre-propositions.
- Volkswagen va peut-être finir par lasser une clientèle qui retrouve à chaque nouvelle génération de Golf un style et un contenu très proches de ceux de la génération précédente.
- Certains des ingrédients qui font de la Golf une voiture à succès, comme la fiabilité ou la qualité de fabrication -

tion se répandent auprès de la concurrence qui est souvent capable de vendre moins cher un produit désormais équivalent.

- Le segment de la Golf s'est dédoublé avec l'apparition des monospaces compacts (Renault Scénic, Opel Zafira, Citroën Picasso). Des marques moins prestigieuses que Volkswagen viennent en quelque sorte tondre la laine sur le dos du mouton.
- Enfin, les marques japonaises, après avoir longtemps privilégié en Europe le segment moyen supérieur

(Nissan Primera, Toyota Avensis) et les niches (les 4x4 en particulier) semblent résolues à attaquer le cœur du marché.

Il n'est donc pas impossible que l'on voie progressivement s'effriter les positions de la « reine » Golf. Volkswagen risque dans cette lente érosion de perdre non seulement quelques dixièmes de pourcentage de pénétration sur le marché européen, mais, surtout, de voir ses marges se dégrader car le client ne sera pas toujours disposé à payer une Golf plus chère (ou avec de moindres rabais) alors que la concurrence devient plus attractive.

### Le fait du mois

*Jean-Jacques Chanaron*

## LES ENNUIS SONT BIEN DEVANT !

La décision de General Motors de restructurer en profondeur ses activités industrielles, avec comme opération majeure le dégraissage de ses effectifs de 15 700 salariés dont 5 000 en Europe, est en réalité le second grand coup de semonce dans le climat quasi euphorique qui caractérisait l'industrie automobile mondiale depuis quelques années.

Le premier a été l'annonce il y a déjà quelques jours par daimlerchrysler des sérieux ennuis de sa branche américaine. Avec des pertes significatives plombant durablement le cours de l'action du groupe, les observateurs ont insisté plutôt sur les difficultés de la fusion et ont abondamment commenté la prise de pouvoir totale de la maison-mère allemande. Par contre, peu de commentaires étaient dévolus aux évolutions des marchés et, en particulier, à l'inadaptation de l'offre du groupe germano-américain. Et sans oublier les nombreux « profit warning » des grands équipementiers mondiaux depuis quelques semaines : Delphi, Visteon, TRW, Autoliv, pour ne citer que quelques uns d'entre eux !

C'est dire si aujourd'hui il est d'ores et déjà permis de parler de retournement de conjoncture vers une baisse des ventes de voitures neuves, donc de stocks croissants coûteux, de rabais et de guerre des prix, de rentabilité en baisse, voire de pertes financières, de baisse des cours de bourse. C'est un véritable début de crise, comme elles s'enchaînent de toute façon depuis les années vingt à un rythme variable, mais toujours inéluctable. Les marchés nord-américains ont toujours été en dents de scie, avec des phases d'euphorique croissance suivies de phases de dépression avec annonce de licenciements massifs. C'est une constante dans le paysage automobile américain depuis 80 ans !

Et on peut en dire autant des marchés européens et sud-américains. En effet, les prémisses de ralentissement de la demande sont d'ores et déjà sensibles en Europe, même si la situation est très variable d'un pays à l'autre. En d'autres termes, les marchés automobiles pourraient connaître prochainement une déprime marquée si la situation économique générale devait devenir moins florissante.

Comme toujours avec un bien durable comme l'automobile, les reports de renouvellement sont faciles et les consommateurs très sensibles à la conjoncture, passant d'un optimisme démesuré à une pessimisme ravageur pour les entreprises.

Alors faut-il pour autant s'affoler ? Fort heureusement, les marchés en baisse sont compensés par des marchés en hausse et globalement, la baisse des ventes mondiales restera limitée. Avec la progression des marchés émergents, il est même possible qu'elles continuent à progresser légèrement, sauf si tous les grands marchés – Etats-Unis/Canada, Allemagne, France, Italie, Grande-Bretagne, Japon – venaient à chuter en même temps.

Mais au niveau des constructeurs, pris individuellement, tout va dépendre de :

- leurs positions respectives selon les marchés et les zones géographiques ;
- de leur offre, c'est-à-dire de leur gamme de modèles, plus ou moins innovante ou attrayante ;
- de leur situation financière, c'est-à-dire de leur rentabilité actuelle, mais aussi de leur rentabilité passée et des liquidités en réserve ;
- de leur gouvernement d'entreprise, le « court termisme » des approches américaines jouant contre les constructeurs et équipementiers américains préoccupés de rentabilité trimestrielle ; les vues à long terme – technologiques et industrielles - de leurs homologues européens jouant plutôt en leur faveur ;
- de la versatilité des consommateurs, variable selon les cultures et les histoires.

Que les groupes américains soient les premiers à réagir n'est pas pour étonner. Les décisions prises ne le sont pas plus. Il leur faut démontrer aux investisseurs leur capacité d'adaptation et leur rapidité de réaction. Or, c'est bien la restructuration interne qui paraît la plus facile à mettre en œuvre à court terme alors que le renouvellement de la gamme et la reconstruction d'une image de marque dynamique sont des opérations de plus longue haleine ! Mais l'avertissement vaut certainement pour leurs concurrents européens et japonais, ces derniers eux-mêmes pas forcément bien placés pour affronter une crise significative, à l'exception, notable, de Toyota et Honda. Les mieux préparés résisteront mieux que ceux qui n'anticiperaient pas un repli. Qui se risquerait à prévoir des chiffres ? Personne. Car rien n'est plus difficile que de formuler des prévisions de marché. Tout reste possible, même à aller jusqu'à un écart de près de 20 % entre niveau haut et niveau bas comme parfois dans le passé récent ! A bon entendeur, salut !

## Le site Web du Gerpisa

Carole Assellaou

Chers internautes, vous souhaiteriez certainement avoir un maximum d'information et d'échanges sur le serveur du GERPISA ; nous vous proposons une actualisation des différents thèmes de recherche.

Dear Internauts, you certainly would like to get the maximum of information and exchanges on the GERPISA's webpage ; here is our proposal for an actualization of different research themes.

- *La présentation du GERPISA* : activité, organisation et membres du réseau
- *Le programme de recherche du réseau international (2000-2003)* : la coordination des compétences et des connaissances : nouveau défi majeur pour les systèmes automobiles et régionaux.
- *La 9<sup>ème</sup> Rencontre Internationale* : « Les reconfigurations de l'industrie automobile : alliance, cessions, fusion-acquisition, partenariats, scissions,... »

 <p style="text-align: center;"><b>GERPISA</b> Groupe d'Étude et de Recherche Permanent sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile</p>	
<p style="text-align: center;"><b>Serveur d'informations du GERPISA</b></p> <p style="text-align: center;"><a href="#">Présentation</a> du GERPISA <a href="#">9<sup>ème</sup> Rencontre Internationale</a> du GERPISA <a href="#">Programme de recherche 2000/2003</a> du GERPISA <a href="#">La Lettre du GERPISA</a> <a href="#">Les Actes du GERPISA</a> <a href="#">Ouvrages</a> du GERPISA <a href="#">Fiches de lecture</a> <a href="#">Bibliographie</a></p>	<p style="text-align: center;"><b>GERPISA's server</b></p> <p style="text-align: center;"><a href="#">Presentation</a> of the GERPISA <a href="#">9<sup>th</sup> International Meeting</a> of the GERPISA <a href="#">Research Programme 2000/2003</a> of the GERPISA <a href="#">La Lettre du GERPISA</a> <a href="#">Les Actes du GERPISA</a> GERPISA's <a href="#">Books</a> <a href="#">Reading file</a> <a href="#">Bibliography</a></p>
<p style="text-align: center;">GERPISA, Université d'Evry-Val d'Essonne, 4 bd François Mitterrand, 91025 Evry Cedex, France Téléphone : (33-1) 69 47 70 23 - Fax : (33-1) 69 47 80 35 E-Mail : <a href="mailto:contact@gerpisa.univ-evry.fr">contact@gerpisa.univ-evry.fr</a></p>	

- *Presentation of GERPISA* : activity, organization and network members
- *International network research programme (2000 – 2003)* : Coordinating Competencies and Knowledge – a Critical Issue for Regional Automotive Systems
- *9th GERPISA International Colloquium* : Reconfiguring the Auto Industry : Merger & Acquisition, Alliances, and Exit.

Nous vous proposons son appel à communication, le lieu de la rencontre et son hébergement ; le contenu de son programme et l'inscription de la rencontre vous seront présentés dans le mois qui vient.

- *La Lettre du GERPISA* vous permettra de faire le point sur l'avancé du programme et de la vie du réseau : (numéros disponibles : n°70 au n°148)
  - Classement par rubrique
  - Classement par année
- *Les Actes du GERPISA* rassemblent par thème un certain nombre d'articles de membres du réseau ainsi que la publication de leur communication lors des rencontres internationales. Ces thèmes de recherche manquent encore d'actualisation mais nous vous promettons de faire le nécessaire dans les prochains mois à venir.

Here we propose you its call for papers, its address and its lodging.

Its programme contents will be proposed within the following month.

- *La Lettre du GERPISA* allows you the possibility to follow the programme advancement and the network's activity (disponible issues : n°70 to n°148)
  - Rubric classification
  - Year classification
- *Les Actes du GERPISA* gather together and by themes some articles of network members and their communications in international colloquiums. The research themes still lack to be actualized, but we promise you to do it in the following months.



- *Les ouvrages du GERPISA* sont présentés par année de publications.
- *La bibliographie sur l'automobile* (supplément au Actes n°28) sur l'automobile 1981-1999 : synthèse par thèmes, coordonnée par Patrick Fridenson.
- *Les fiches de lecture* n°1 à 36 portent sur des thèmes sélectionnés dans la bibliographie.

- *GERPISA's books* are presented in order of their publication
- *Bibliography about automobile* (supplément to Les Actes n°28 : *Bibliography about Automobile 1981-1999*, themes sythesis), coordinated by Patrick Fridenson.
- *Fiches de lecture* : n°1 to n°36 concern the selected bibliography themes.

## Centre documentaire

Danielle Lacroix

## LIVRES ACQUIS

DUPUY Gabriel et BOST François (dir.), *L'Automobile et son monde*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2000, 219 p.

PERRIN Evelyne et ROUSIER Nicole (dir.), *Ville et emploi. Le territoire au cœur des nouvelles formes du travail*, La Tour d'Aigues, Éditions de l'Aube, 2000, 427 p.

DELBRIDGE Rick, *Life on the Line in Contemporary Manufacturing. The Workplace Experience of Lean Production and the 'Japanese' Model*, New-York, Oxford University Press, 1998, 232 p.

KILPER Heiderose, PRIES Ludger (Hrsg.), *Die Globalisierung-spirale in der deutschen Automobilindustrie*.

*Hersteller-Zulieferer-Beziehungen als Herausforderungen für Wirtschaft und Politik*, Munich-Mering, Rainer Hampp Verlag, 1999, 284 p.

LUNDIN Rolf A. and MIDLER Christophe (eds.), *Projects as Arenas for Renewal and Learning Processes*, Dordrecht, Kluwer Academic Publishers, 1998, 259 p.

DORWING TEAGUE W. , *Industrial Designer : The Artist as Engineer*, New York, Beverly Rae Kimes, 1999, 252p. (Marmon).

## LIVRE REÇUS

DURAND Claude, *Sociologie du travail*, Toulouse, Octarès Éditions, Collection Travail, 2000, 259 p.

## Activités des membres

**Jos Benders, Geert Van Hootegem, Rik Huys** write to GERPISA : You are cordially invited to attend and participate in the 5<sup>th</sup> International Workshop on Teamworking (IWOT5). The workshop is organised by the Department of Sociology and the Higher Institute of Labour Studies (HIVA), Catholic University Leuven (Belgium), and will be held at Leuven (nearby Brussels), 10-11 September 2001. The aim of the workshop is to bring together researchers interested in the issues raised by team-working. The workshop will include work from a variety of perspectives, disciplinary backgrounds and geographical areas. While papers are welcome on any aspect of teamworking, cross-national comparisons and empirical work in general is favoured. A special stream shall be organised around large-scale organisational surveys and panel studies which include the topic of team based work. The submission deadline for the papers is March 1st, 2001. Abstracts or any questions about the workshop should be addressed to:

Dr. Geert Van Hootegem, Department of Sociology - Catholic University of Leuven, Phone: +32-16-32 31 29, E-mail: [Geert.VanHootegem@soc.kuleuven.ac.be](mailto:Geert.VanHootegem@soc.kuleuven.ac.be).

**Robert Boyer et Michel Freyssenet** ont donné une conférence à L'École de Paris du Management, le 29 novembre 2000, ayant pour titre "Entre mimétisme et affirmation d'une singularité: quel avenir pour les constructeurs automobiles?". Elle a été l'occasion de présenter les travaux et les livres du GERPISA à un auditoire de 150 personnes environ, composé d'une majorité de professionnels. Les deux orateurs se sont attachés à montrer la perception nouvelle, que permet d'avoir la grille d'analyse élaborée, des évolutions récentes observées dans l'industrie automobile: commonalisation, diversification de l'offre, externalisation, modularisation, internationalisation, fusions-acquisitions-alliances, ventes et achats par internet, etc. **Pierre Beuzit**, Directeur de la Recherche de Renault, en charge de commenter le point de vue développé, a confirmé l'importance du choix stratégique fait par Renault en faveur des modèles conceptuellement innovants, mais a contesté

l'idée qu'il puisse être contradictoire avec les principes de la production au plus juste, qui ont été, à ses yeux, utiles à un moment de la trajectoire de Renault

**Elsie Charron et Paul Stewart** se sont rencontrés à Cardiff (UK) pour établir le synopsis de l'ouvrage portant sur "relations salariales, internationalisation des firmes et recomposition régionale".

**Frédéric Dalsace** est un nouveau membre du GERPISA. Il est actuellement en 4<sup>ème</sup> année de Doctorat à l'Insead (Fontainebleau, France), et il travaille sur les politiques achats des constructeurs automobiles et en particulier sur les processus de désignation des fournisseurs, avec Renault/Nissan comme terrain d'études privilégié. Il travaille avec le Prof Anderson à l'Insead et avec le Prof. Fujimoto à Tokyo.

**Tom Donnelly** ([bsx081@coventry.ac.uk](mailto:bsx081@coventry.ac.uk)) writes to GERPISA : we are a new centre for research on the automobile industry and are called the motor industry observatory. We are based in coventry university business school in coventry in the uk. Our brief is to research into both national and international aspects of the industry and of course to write papers. The Centre is headed by me (Dr Tom Donnelly) and, both as an individual scholar and in collaboration with others, I have been researching and publishing on the industry for the best part of twenty years. Only recently the university has allowed us to set up a research base within the Business School and we hope enter into communication and relations with other centres such as yourselves (We are already in touch with the group at the IAE de Caen where I am a visiting professor) and to examine the possibility of collaborative work.

**Michel Freyssenet et Mario Sergio Salerno** ont visité les usines Renault et Audi-VW de Curitiba, au Brésil, les 8 et 11 décembre 2000.



**Nathalie Greenan** soutient sa thèse "*Changements organisationnels et performances économiques : théories, mesures et tests*". Elle a été dirigée par Robert Boyer et son jury est composé de Pierre Cahuc, Daniel Cohen, François Eymard-Duvernay, Jacques Mairesse et Jean-Louis Rullière (le 16 janvier 2001, à l'Ecole Normale Supérieure).

**Bruno Jetin** a présenté une communication intitulée « l'utilité de la taxe Tobin et du contrôle des capitaux pour reconstruire une nouvelle architecture du système financier international » au colloque « Reconstruire l'architecture du système financier international » à Sienne, les 23-24 mai, organisé par Banca Monte Dei Paschi di Siena, et le CEFI, Université d'Aix-Marseille.

Il a publié récemment en collaboration avec Suzanne de Brunhoff : « Taxe Tobin, une mesure forte contre l'instabilité financière » dans l'ouvrage collectif dirigé par D. Plihon et F. Chesnais pour le compte de « L'appel des économistes pour sortir de la pensée unique » : « Les pièges de la finance mondiale », Editions Alternatives Economiques/Syros, Paris, 2000. Une version en anglais est publiée dans l'ouvrage collectif « Global Finance : New Thinking on Regulating Speculative Capital Markets », W. Bello, N. Bullard & K. Malhotra eds. Zed Books, London & New York, 2000. Il a participé au forum « Transforming the Global Financial System » organisé à Montréal par Halifax Initiative, les 21-23 octobre 2000. Il participera au forum sur « Le contrôle des capitaux et la Finance sans lois » organisé à Genève par ATTAC Genève et les juges regroupés dans « L'appel de Genève » lancé en 1996, le 17-18 novembre 2000.

En ce qui concerne l'industrie automobile, deux textes dans leur version provisoire sont achevés :

« L'internationalisation des firmes automobiles. une aventure obligée, mais risquée ». A paraître dans « Towards the Globalization of Automobile Industry Firms? Internationalization Strategies and Trajectories », Koichi Shimizu, Michel Freyssenet éditeurs, MacMillan. Ce texte sera présenté à la journée de travail du GERPISA du 26/01/2001. « La stratégie de Ford en Amérique latine et au Brésil dans une perspective comparative ». Préparé pour le séminaire international organisé par l'Université de Bahia, du 5 au 7 décembre à Salvador de Bahia, Brésil. Documentation : Bruno Jetin suggère à tous les membres de regarder le site internet spécialisé dans l'automobile <http://just-auto.com>, qui présente des interviews dirigeants des firmes (voir par exemple une longue interview d'un responsable de GM sur leur stratégie en Russie), des articles de presses, des extraits et des résumés de rapports de consultants dont certains sont de qualité (exemple Economic Intelligence Unit). On peut s'abonner gratuitement, mais bien entendu, l'intégralité des textes est payante.

Enfin il signale que la plupart des constructeurs (à commencer par PSA et Renault) propose des abonnements permettant de recevoir automatiquement tous leurs communiqués de presse par internet. On peut même préciser ses centres d'intérêt.

**Marc Lautier** signale que la séance « Transitions et mondialisation en Asie du Sud-Est » introduite par les interventions de M Selim et B Hours (IRD) *Mondialisation capitaliste et communisme au Vietnam et au Laos* est décalée au 19 janvier, centre Mahler (donc pas de réunion le 12 janvier).

**Yveline Lecler**. Plusieurs membres du GERPISA ont présenté des contributions au 19<sup>ème</sup> colloque annuel de l'Université de Hosei à Tokyo, colloque qui s'est tenu du 30 octobre au 2 novembre 2000.

Ce colloque, intitulé *Japanese Direct Foreign Investment and Structural Changes in the East Asian Industrial System: Global Restructuring for the 21<sup>st</sup> Century*, marquait la fin d'une recherche conjointe entre des chercheurs de l'Université Hosei et de l'Université Tokyo d'une part et des chercheurs de l'Institut d'Asie Orientale (Lyon) et du Centre Asie-IREPD (Grenoble) d'autre part. La recherche, comme le colloque, étaient centrés sur l'industrie automobile et sur l'industrie électronique.

#### Liste des contributions des membres du GERPISA :

LECLER Yveline, SIMON Jean-Christophe (Centre Asie-IREPD Grenoble): Post Crisis Asian Economies: Some New Industrial Prospects

LYNCH Teresa M.: The Road Behind: What Can Taiwan Learn from Globalization and Restructuring in the German and American Automotive Industries?

SHIMOKAWA Koichi: Re-evaluation of the International Division of Labor in Japan's Automobile Industry in Asia  
LEE Chunli: Technology Transfer of the Toyota Production System in China

FUJIMOTO Takahiro and SUGIYAMA Yasuo: Evolution of Global Product Development Strategy: A Case of Asia Car

KUMON Hiroshi: Hybrid Factory in Asia: A Case of Mitsubishi Motors Corporation

GUELLE Françoise: The Tire Industry: A Comparative Study about the Strategy of Internationalization of French and Japanese Multinationals

#### Autres contributions sur l'industrie automobile:

KIM Ki-Chan (The Catholic University of Korea and MIT): Issues on the Restructuring of the Korean Automobile Industry

CHEN Cheng-Cherng (National Taiwan University): The Taiwanese Technology Transfer to China: Automobile Industry as a Case Study

#### Autres contributions (industrie électronique pour la plupart):

ENRIGHT Michael J. (University of Hong Kong) : Trends in Multinational Strategies and Organizations in the Asia-Pacific

WONG Poh Kam (The National University of Singapore) : Globalization of Electronics Production Networks and the Emerging Roles and Strategies of Singapore Contract Manufacturers

CHAN Tsang-sing (Lingnan University) : Expansion Options among Hong Kong Electronics Firms: A Study of Effective Marketing Channel Strategies

Haruo HORAGUCHI (Hosei University) : Japanese Multinational Enterprises and AFTA: Restructuring and Market Segmentation

SIEH Lee Mei Ling (University of Malaya) : AFTA in the Globalization Process: Perspectives from Industries in Malaysia.

Les actes de ce colloque sont disponibles au Gerpisa. Un ouvrage devrait être publié ultérieurement.

## Interviews des membres du GERPISA

**Michel Freyssenet** a été interviewé par *Radio classique*, le 25 octobre 2000, sur la fusion FaurÉcia-SommerAllibert sous l'égide de PSA, par le quotidien économique *Les Échos* à propos des tensions au sein de Daimler-Chrysler (21 novembre 2000, "Vers la fin d'un modèle"), par la radio *France-Info* (avec **Jean-Jacques Chanaron**) le 13 décembre sur les difficultés des constructeurs américains, par *Le Monde*(supplément *Le Monde interactif*), le 20 décembre sur l'automatisation, par l'hédomadaire *Capital* le 5 janvier sur l'avenir de Chrysler, par le mensuel *Les Enjeux Les Echos* sur les fusions.

## On parle des livres du GERPISA...

*Direct*, revue interne à Renault destinée aux cadres, a publié dans son numéro de nov-déc 2000 un compte-rendu détaillé et élogieux de deux pages de *Quel modèle productif?*

## Les membres publient...

Freyssenet, M., "Fordisme", "Taylorisme", "Toyotisme", "Travail", in Cordellier, S. (dir.), *Le Dictionnaire historique et géopolitique du XXe siècle*, La Découverte, 2000, pp 269-270, 661-662, 684, 667-690.

Boyer, R., Freyssenet, M., "O Mundo que Mudou a Maquina. Syntese dos trabalhos do GERPISA, 1993-1999", in *Nexos econômicos*, vol II, n°1, Outubro de 2000, pp 15-47.

Lung, Y., "Os Mercados Emergentes do Automovel na Década de 90. Motivações e Limitações", in *Nexos econômicos*, vol II, n°1, Outubro de 2000, pp. 49-62.

Jetin, B., "A América Latina e o Brasil nas Estratégias de Internacionalização das Firms Automobilísticas", in *Nexos econômicos*, vol II, n°1, Outubro de 2000, pp. 63-78.

Norberto, E., "Comportamento do Consumidor: Processos de Decisão de Compra de Carros Populares", in *Nexos econômicos*, vol II, n°1, Outubro de 2000, pp. 153-170.

Boyer, R., Freyssenet, M., "Fusions-acquisitions et 'stratégies de profit' ", in *Revue française de gestion*, n°131, nov-déc 2000, pp 20-28

## LES MEMBRES DU GERPISA QUI ONT CONTRIBUE A "LA LETTRE" AU COURS DE L'ANNEE 2000

### (DU NUMÉRO 138 AU NUMÉRO 147)

**Carole Assellaou** : Webpage

**Paul Bailey** : n°146 (Nouvelles des Firms : Less Talk, More Action – World Auto Councils at the Crossroads. 10<sup>th</sup> World Automotive Industry Conference of the International Metalworkers' Federation, IMF)

**Étienne de Banville** : n°141 (Débat : Le poids lourd, oublié du monde automobile ?)

**Kémal Bécirspahic dit Bécir** assure chaque mois la rubrique « Une année d'un constructeur ».

**Gérard Bordenave** : n°146 (Débat : Globalisation et partage de plates-formes : Ford et GM)

**Robert Boyer** : n°142 (Éditorial, avec Michel Freyssenet), n°139, n°140, n°141 et n°143 (Nouvelles du programme, avec Michel Freyssenet)

**José Camacho** : n°143 (Débat : International Workshop "The Automotive Industry : Component Suppliers ; Current and Prospective Regulatory Approaches)

**Valéria Carneiro Dias** : n°138 (Débat : Éloge et misère de la production modulaire, avec Yannick Lung, Mario Sergio Salerno et Mauro Zilbovicius)

**Jean-Jacques Chanaron** assure chaque mois la rubrique « Fait du mois » ; n°143 : Une nouvelle revue gerpissienne... ; n°144 (Nouvelles du programme : Research Question)

**Andrea Eckardt** : n°142 (Nouvelles des firms : « From Small to Big and Back ... » The Buying and selling of Rover and the Turnround of the BMW Internationalization Strategy , avec Mathias Klemm)

**Michel Freyssenet** : Éditorial (n°139, n°140 et n°142 avec Robert Boyer) ; n°139, n°140, n°141, n°143 (Nouvelles du programme, avec Robert Boyer)

**Nicolas Hatzfeld** a assuré les rubriques « Questions de recherche », « Note d'ouvrage », « Centre documentaire »

**Bernard Jullien** : n°138 (Débat : Les restructurations de la distribution automobile : des incertitudes lourdes et persistantes)

**Mathias Klemm** : n°142 (Nouvelles des firms : « From Small to Big and Back ... » The Buying and selling of Rover and the Turnround of the BMW Internationalization Strategy, avec Andrea Eckardt)

**Hiroshi Kumon** : n°142 (Nouvelles des firms : Capital Alliance between Mitsubishi Motors and DaimlerChrysler)

**Danielle Lacroix** : Centre documentaire

**Philippe Larrue** : n°145 (Débat : Dix ans après, que reste-t-il du mandat californien ZEV et les véhicules électriques ?)

**Yannick Lung** : Éditorial (n°138, n°141, n°143, n°144, n°145, n°146 et n°147) ; Nouvelles du programme (n°141, n°146, n°147) ; n°138 (Débat : Éloge et misère de la production modulaire, avec Mario Sergio Salerno, Mauro Zilbovicius et Ana Valéria Carneiro Dias)

**Christian Mory** assure chaque mois la rubrique « La vie du produit »

**Mario Sergio Salerno** : n°138 (Débat : Éloge et misère de la production modulaire, avec Yannick Lung, Mauro Zilbovicius et Ana Valéria Carneiro Dias) ; n°142 (Régions automobiles : Argentina–Brazil : New Automotive Regime) ; n°146 (Les nouveaux espaces : New GM « Modular » Plant Inaugurated : Blue Macaw Project, avec Thaise Graziadio)

**Leonid Sintserov** : n°145 (Nouvelles des firmes : Latest Developments in the Russian Automobile Industry)

**Giuseppe Volpato** : n°142 (Nouvelles des firmes : GM-Fiat Deal The Game is Open !); n°144 (Nouvelles du programme Question List on Key Industry Trends)

**Karel Williams** : n°143 (Nouvelles des firmes : Exit and the End of Innocence); n°144 (Nouvelles du programme : News Agenda ?)

**Mauro Zilbovicius** : n°138 (Débat : Éloge et misère de la production modulaire, avec Yannick Lung, Mario Sergio Salerno et Ana Valeria Carneiro Dias)

**La rubrique « Activités des membres »** a bénéficié de la collaboration de Paul Bailey (n°141), Giovanni Balcet (n°141), Etienne de Banville (n°140), Jos Benders (n°143), Gérard Bordenave (n°145), Davide Boscolo (n°147), Robert Boyer (n°139, n°145, n°147), Jorge Carrillo (n°138, n°145, n°146), Béatrice de Castelnau (n°143), Ada Cavazzani (n°139), Elsie Charron (n°141),

Pierre-Louis Debar (n°143), Andrea Eckardt (n°138), Aldo Enrietti (n°141), Massimo Follis (n°141), Joseph Foudy (n°147), Michel Freyssenet (n°139, n°141, n°142, n°145, n°147), Patrick Fridenson (n°145), Sergio Gonzalez (n°138), Rainer Greca (n°145), Françoise Guelle (n°145), Nicolas Hatzfeld (n°138, n°145), Susan Helper (n°146), Bruno Jetin (n°147), Bernard Jullien (n°147), Ulrich Jürgens (n°140), Holm-Detlev Köhler (n°138), Hiroshi Kumon (n°143), Mariano Laplane (n°147), Pascal Larbaoui (n°138), Philippe Larrue (n°142), Anders Larsson (n°138), Marc Lautier (n°138), Jean-Bernard Layan (n°146), Jean-Louis Loubet (n°145), Yannick Lung (n°145, n°146, n°147), Lars Medbo (n°138), Heloisa Medina (n°146), Marcus Menzl (n°139), Jean-Claude Monnet (n°141), Christian Mory (n°143), Elaine Norberto (n°147), Ludger Pries (n°138), Valeria Pulignano (n°146), Mario Sergio Salerno (n°141, n°147), Lidia Micaela Segre (n°146), Carol Stephenson (n°146), Christian du Tertre (n°145), Didier Uri (n°147), Giuseppe Volpato (n°141, n°145), Jonathan Zeitlin (n°140).

## CALENDRIER DES RÉUNIONS DU RÉSEAUX 2001

### Secrétariat - Journée de travail

Paris, 26 janvier 2001

“L'internationalisation des constructeurs automobiles” (Bruno Jetin)

### Workshop CoCKEAS

Lyon, 15-16 mars 2001

“Les nouveaux principes d'organisation productive : Innovation et production modulaire”

“New Principles of Productive Organisation : Innovation and Modular Production”

### Workshop CoCKEAS

Bordeaux, 30-31 mars 2001

“Les nouvelles géographies de la production automobile”

“The Changing Geographies of the Automotive System”

### Workshop CoCKEAS

London, 28-29 avril 2001

“La tyrannie de la Finance ? Les enjeux de la financiarisation pour les systèmes automobiles”

“The Tyranny of Finance ? Cars, Companies and Motoring Services”

### Secrétariat - Journée de travail

Paris, 14 mai 2001

### Comité international de pilotage

6 juin 2001

### 9ème colloque international du GERPISA

7-9 juin 2001

### Visite d'usine du GERPISA

11 juin 2001

### Workshop CoCKEAS

Venise (Italie), 4-5 octobre 2001

## LA LETTRE DU GERPISA

Sommaire du n° 148

- P.1. Editorial : Bonne année 2001 ! (Yannick Lung). yannick.lung@gerpisa.univ-evry.fr  
 P.3. Nouvelle du Programme : IMVP Meeting, Colloque Bahia, Steering Committee, Cockeas Spring Workshops, Neuvième Rencontre Internationale.  
 P.10. Débat : Et si libéraliser ne faisait pas baisser les prix (Bernard Jullien). Bernard.Jullien@montesquieu.u-bordeaux.fr  
 P.12. Une année d'un constructeurs : Avtovaz (Kémal Bécirspahic dit Bécir). beau.becir@gerpisa.univ-evry.fr  
 P.13. L'actualité du produit : L'Alfa 147 couronnée pour détroner la reine ? (Christian Mory). cmory@ccfa.fr  
 P.14. Le fait du mois : Les ennuis sont bien devant ! (Jean-Jacques Chanaron). Chanaron@esc-grenoble.fr  
 p.15. Le site WEB du Gerpisa (Carole Assellaou). Contact@gerpisa.univ-evry.fr  
 P.16. Centre documentaire (Danielle Lacroix) dlacroix@gerpisa.univ-evry.fr  
 P.16. Activités des membres.  
 p.18. Les membres du Gerpisa qui ont contribué à *La Lettre* au cours de l'année 2000.  
 P.19. Calendrier des réunions du réseaux 2001  
 P.20. Sommaire.



## Een voorspoedig Nieuwjaar 2001 !

Direction : Yannick Lung

Rédaction : Kémal Bécirspahic dit Bécir

Collaboration : Carole Assellaou, Kémal Bécirspahic dit Bécir,  
 Jean-Jacques Chanaron, Michel Freyssenet, Patrick Fridenson, Bernard Jullien, Danielle Lacroix,  
 Yannick Lung, Christian Mory, Elaine Norberto Silva, Karel Williams

Traduction : Alan Sitkin

Mise en page : Carole Assellaou

Mise en page sur Internet : Carole Assellaou

Tableau : Vermeer, *Gentilhomme et dame buvant du vin*, huile sur toile (65 x 77 cm)

Berlin, Staatliche Museen

Les manuscrits sont à envoyer avant le 20 du mois

The manuscripts have to be sent before the 20th of the month