

LA LETTRE DU GERPISA



RESEAU INTERNATIONAL
INTERNATIONAL NETWORK

Absolutely Red with Shadow Gray Interior

ECHO

N° 153

JUILLET 2001

La Yaris sort des lignes de montage de Toyota Onnaing (Nord de la France). Elle s'appelle « Echo » aux Etats-Unis et « Vitz » au Japon...

Editorial

Yannick Lung

METTRE LES CONTRIBUTIONS EN MUSIQUE

La Neuvième rencontre internationale a été très riche. Plus de 180 personnes, chercheurs et professionnels, y ont participé, avec l'arrivée de nouveaux membres venant présenter leurs travaux au sein du réseau. Une cinquantaine de papiers est disponible sur le CD-rom et des interventions complémentaires seront bientôt disponibles sur le serveur du GERPISA.

La diversité des pays et des régions couvertes (Amérique du Nord, Amérique du Sud, Union Européenne, Europe centrale et orientale, Japon, Corée, Chine, Australie) et l'introduction de nouveaux domaines jusque là peu traités dans nos travaux (distribution, marketing, e-commerce, conception, recyclage) ont permis d'élargir les discussions pour appréhender les changements dans les systèmes automobiles régionaux.

Le thème central du colloque *Les reconfigurations de l'industrie automobile (alliances, cessions, fusion-acquisition, partenariats, scissions,...)* a mis en évidence les limites des processus de fusion et acquisition et il a permis de mieux connaître les processus de coopération dans les alliances entre constructeurs automobiles. Les professionnels de la table-ronde ont apporté des témoignages particulièrement intéressants que les présentations ultérieures ont prolongé dans l'analyse des dynamiques d'apprentissage (inter-)organisationnel associées à la mise en place de nouvelles procédures de coordination des connaissances et des compétences entre constructeurs.

ORCHESTRATING THE MANY INDIVIDUAL CONTRIBUTIONS

GERPISA's 9th international colloquium was an enriching experience. More than 180 persons, academics and practitioners participated, and new members arrived to present their work inside of the network. Nearly 50 papers are available on CD-ROM and complementary productions will soon be available on the GERPISA website.

With the wide range of countries and regions being discussed (North America, South America, the European Union, Central and Eastern Europe, Japan, Korea, China, Australia) and because of the introduction of certain topics that we had not previously delved into in any particular detail (distribution, marketing, e-commerce, design, recycling), we were able to open up the discussions in such a way as to hone in on the changes that have been taking place in the regional automobile systems.

The central theme of the colloquium *Reconfiguring the auto industry: Merger & Acquisition, Alliances, and Exit* highlighted the limitations of the merger and acquisition process and allowed us to better understand the co-operation processes that are at work in inter-carmaker alliances. The professionals who took part in this roundtable provided particularly interesting insights that subsequent presentations were able to build upon in their analyses of the (inter-)organisational learning dynamics that occur when carmakers set up new procedures to coordinate knowledge and competencies with one another.

Sur le plan vertical (relations constructeurs-équipementiers), les coopérations ont été abordées à travers les développements de la production modulaire. D'une part, il semble que les constructeurs japonais, très réticents en la matière, s'engagent dans cette direction. D'autre part, avec le recul dont on dispose aujourd'hui, il apparaît que les expérimentations les plus anciennes, notamment au Brésil, suscitent certaines difficultés dans la mise en oeuvre de la production modulaire, dans les relations entre les constructeurs et les équipementiers localisés sur les sites d'assemblage, comme dans la gestion de la relation salariale. Si la financiarisation a été un enjeu majeur depuis quelques années (voir l'éditorial de la Lettre n°152), la question du travail pourrait réapparaître au cour des enjeux futurs de l'automobile.

Les travaux sur la financiarisation soulignent en effet le caractère très relatif de la domination des marchés financiers et, si la création de valeur actionnariale est une contrainte que les dirigeants ont à prendre en compte, la sanction ultime restera celle du marché. C'est souvent dans les phases de retournement conjoncturel que se révèle la capacité de l'entreprise de faire face à ces difficultés et la pertinence des capacités technologiques et organisationnelles, capacités dont sont porteurs son organisation et ses salariés.

Il importe donc d'affiner l'étude des impacts de la financiarisation sur la recombinaison des gouvernements d'entreprise et sur l'organisation productive. Dans la mesure où la production modulaire trouve son origine essentiellement dans l'industrie européenne et comme les contextes institutionnels nationaux spécifient, sous des formes hybrides, la diffusion des logiques de création de valeur actionnariale venues des Etats-Unis, l'Europe joue peut-être un rôle majeur dans l'alchimie susceptible de déboucher sur l'émergence d'un modèle industriel original qui rendrait compatible des stratégies de profit jusque là exclusives.

Les travaux présentés lors du colloque du GERPISA comme lors des séminaires CoCKEAS apportent des éléments de réponse à cette question. Il nous reste à assimiler ces contributions et à les mettre en musique pour mieux discerner les changements en cours. La dixième rencontre permettra de reprendre le débat. Elle aura lieu les 6, 7 et 8 juin 2002 au Palais du Luxembourg à Paris. D'ici là les séminaires CoCKEAS de Venise et de Berlin constitueront des étapes importantes dans la progression de notre réflexion collective.

On a vertical level (relationships between manufacturers and components makers), co-operation was discussed through the prism of developments relating to modular production. On one hand, it seems that the Japanese carmakers, who had been very reticent in this area, are starting down this road. On the other hand, it appears with hindsight that the earliest experiments, particularly in Brazil, have caused certain problems stemming from the implementation of modular production. These difficulties revolve around the relationships between the carmaker and the co-located suppliers, and around the employment relationship. Financialisation may well have been the major issue in recent years (see the editorial in the Lettre n° 152) but it would seem that the issue of labour might again become one of the main challenges for the car industry in the future.

Research into financialisation has been emphasising the extremely relative nature of the domination that the financial markets have been wielding. Moreover, although the creation of shareholder value is a constraint that executives have had to incorporate in their thinking, the market remains the ultimate sanction. It is when the economic environment is turning around that a company shows its ability to cope with these problems, as well as the appropriateness of its technological and organisational capabilities - capabilities that are borne by its organisation and by its employees.

As such, it is important that we fine-tune our study of the consequences of financialisation on the re-composition of corporate governance, and on productive organisation. Insofar as modular production basically originates in European industry, and given that national institutional environments have been specifying (in hybrid forms) the various ways in which the shareholder value logics that have come over from the United States are to be diffused, Europe may have a crucial role to play in whatever alchemy is likely to lead to the emergence of an industrial model that is original, and which can create some compatibility amongst profit strategies that had heretofore been mutually exclusive.

The studies presented at GERPSIA colloquium and at CoCKEAS workshops offer some elements of response to this question. It remains that we should assimilate these contributions and orchestrate them in order to have a clearer view of ongoing changes. Our 10th colloquium will be an opportunity to reopen this debate: it will be held on the 6, 7, and 8 June 2002 at the Palais de Luxembourg in Paris. Before that, the Venice and Berlin CoCKEAS workshops will be important stages for the progression of our collective thinking.

Nouvelles du programme

Call for Paper for the CoCKEAS Workshop in Berlin, November 23/24, 2001

THE DISTINCTIVENESS OF THE EUROPEAN AUTOMOTIVE SYSTEM

The aim of the workshop is to discuss characteristic features of the European industry and their recent development from a comparative perspective. The central question: Is there a specific European approach in co-ordinating competencies and knowledge? The call for papers goes to European and Non-European researchers to present their views and findings on this question.

Following the CoCKEAS framework discussion will focus on four subject areas:

- 1) Inter-firm relationship, and in particular the relationship between car makers and system integrators;
- 2) the relationship between car makers and design and engineering companies and the integration of new activities such as recycling and services;

3) corporate governance structures and their changes due to financialisation and strategic shifts into sector matrix activities (finance, car-user services etc.);

4) regional clustering of automobile activities and the development of (new) automobile districts, e.g. geographical impacts of structural changes in the auto industry.

In order not to overstate European idiosyncrasies it will be important to provide an international comparative pers-

pective to the structural changes occurring in the European auto system in view of (1) the changes occurring in the two other main automobile systems (North American and Japanese) and (2) changes taking place in the emerging countries and their relationship to the European automobile system.

Please send your proposals (juergens@medea.wz-berlin.de) until August 31st, 2001. Deadline for registration will be October 1st, deadline for the papers November 10th, 2001.

L'actualité du produit

Christian Mory

TOYOTA COROLLA : PATIENCE ET REUSSITE

Le lancement d'un nouveau modèle Corolla reste un événement important pour Toyota et pour ses concurrents. La Corolla a en effet toujours constitué le modèle phare du constructeur japonais : plus de 20 millions d'exemplaires ont été fabriqués depuis la première génération de 1966 ; le modèle est normalement celui qui est le plus vendu au Japon ; il répond assez bien à une définition de voiture mondiale puisqu'il se vend aussi bien au Japon qu'en Amérique du Nord, en Europe ou dans de nombreux pays émergents. Voiture moyenne, simple, fiable et robuste elle fait beaucoup pour populariser l'image de la marque dans le monde entier.

Traditionnellement, Toyota remplace ses Corolla (comme la plupart de ses modèles) tous les quatre ans. Cette fois ci, il a fallu attendre cinq ans entre la huitième (1995) et la neuvième génération (2000). Ce léger allongement du cycle de vie peut s'expliquer par de bonnes et de moins bonnes raisons. D'abord, la huitième génération de Corolla est considérée comme un échec. En effet, elle avait été conçue en pleine vogue du *decontenting*, mouvement consistant à ôter de la voiture des équipements, finitions, pièces diverses ou même des caractéristiques techniques qui n'apportaient pas grand chose au client, qui ne se voyaient pas trop et qui, surtout, renchérisaient le prix final. Il s'agissait d'une méthode de réduction des coûts par déshabillage discret. Or, il semble bien que la clientèle, tout au moins en ce qui concerne la Corolla, se soit aperçue de la chose (ou tout au moins ait été mise en alerte par les articles parus dans la presse). De plus, les clients deviennent de plus en plus exigeants et sont plutôt demandeurs de davantage d'équipements pour le même prix et non de moins d'équipements pour moins de prix.

En outre, la Corolla VIII a été lancée au moment où la mode des véhicules de loisirs battait son plein au Japon : breaks, monospaces, tout terrain, déclinés sous le mode standard (c'est à dire de la taille d'une voiture européenne) ou *midget* (en plus petit) ont fait un tabac. La Corolla, avec soin air de berline trop sage a payé le prix de sa quasi-banalité. C'est ainsi que le petit fourgon Suzuki Wagon R, habilement présenté comme un monospace mignon a ravi à la Corolla la place de voiture la plus vendue au Japon. Dans la gamme Toyota, la Vitz, que nous connaissons en Europe sous le nom de Yaris (Echo aux Etats-Unis) s'est avérée un modèle réussi et à succès. Conséquence positive : Toyota a réussi à créer un modèle plus attractif que les précédentes Starlet et Tercel et à sortir de la monoculture de la Corolla.

Conséquence négative : la Corolla a commencé à battre de l'aile et il était essentiel de bien concevoir sa remplaçante. Justement, le succès de la Vitz permettait à Toyota de prendre le temps de la réflexion. Pour parer au plus pressé, le constructeur avait lancé entre-temps des dérivés de loisir de la Corolla VIII, en fait des breaks, le Spacio et le Raum (qui signifient " espace " respectivement en espagnol et en allemand). Pour préparer sa nouvelle génération, Toyota devait mêler plusieurs ingrédients : faire une voiture qui soit plus attractive que la précédente génération, qui reste classique tout en tenant compte de la vogue des " véhicules de loisir ", qui permette de ratisser une clientèle jeune sans effrayer la clientèle plus mûre (entre 1966 et aujourd'hui, l'âge moyen de l'acheteur d'une Corolla est passé de 25 à 45 ans !), qui ne déplaise à personne dans le monde et qui permette (entre autres choses) à Toyota de poursuivre sa conquête du marché européen (la Corolla IX a été en partie dessinée en Europe).

La gestation a donné naissance à une voiture aux dimensions un peu plus grandes que celles de la Corolla VIII (5 cm de plus en longueur et huit centimètres de plus en hauteur). La Corolla va donc offrir une habitabilité plus généreuse. En outre, la voiture est mieux finie et plus cossue - elle a même des airs de Mercedes en carrosserie tricorps et d'Audi A3 en carrosserie bicorps - que sa précédente et elle est dotée d'un moteur 1,8 l, ce qui permet en même temps d'élargir la cible des acheteurs et de rationaliser la gamme en faisant disparaître les Corona et Caldina. Avec les dérivés qui sont prévus (la famille Fielder), Toyota devrait en produire un million d'exemplaires par an.

Une des questions qui reste posée avec cette voiture mondiale est la gestion de son cycle de vie sur les différents marchés. Si, comme on l'a vu, le cycle de vie (c'est à dire le temps qui s'écoule entre le lancement commercial du modèle et le lancement de son remplaçant) est de quatre à cinq ans au Japon, il est plutôt de six ans en Europe. La Corolla étant destinée aussi bien au Japon qu'à l'Europe, on s'aperçoit vite qu'il existe un décalage assez compliqué à gérer. La question est d'autant plus délicate que la Corolla est produite en Europe et que l'apparition d'une nouvelle génération doit s'accompagner d'un lancement en fabrication en Grande-Bretagne et donc d'un investissement industriel. Au moment où la pérennité du site industriel britannique est en cause, il s'agit d'une question épineuse, même quand on est le constructeur le plus riche du monde.

Une année d'un constructeur

Kémal Bécirspahic dit Bécir

TOYOTA EUROPE

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

Nihon Keizai Shimbun écrit en juin 2001 que Toyota s'est maintenu à la tête du classement des entreprises japonaises les plus performantes en termes de bénéfices pour l'exercice 2000-2001, avec un résultat avant impôts de 621,8 milliards de yens (6,1 milliards d'euros, + 15 %). Le constructeur a notamment bénéficié du succès de ses modèles au Japon et aux Etats-Unis l'an passé et a également réduit ses coûts grâce à une collaboration étroite avec ses fournisseurs.

Le même journal annonce que Toyota va aménager, d'ici à mars 2003, un réseau de communication ultra-rapide pour relier ses établissements dans le monde, au prix d'un investissement de 10 milliards de yens (98 millions d'euros). Ce réseau extranet permettra de faciliter les échanges entre les divisions de fabrications, des achats et des ventes. En conséquence, les activités de développement seront accélérées et la production augmentera.

Automotive News et *Le Monde* écrivent début juin que Toyota serait sur le point de nommer M. Shuhei Toyoda, fils de l'ancien président de Toyota, Eiji Toyoda, et petit-fils du fondateur du groupe, à la tête de ses activités européennes. M. Shuhei Toyoda deviendrait ainsi le nouveau directeur général de Toyota Motor Manufacturing Europe à Bruxelles, en remplacement de M. Toshio Mizushima. Il serait responsable des usines d'assemblage de Toyota en France, au Royaume-Uni, en Turquie et au Portugal, ainsi que de l'usine de moteurs de Deeside (Royaume-Uni) et de celle de transmissions en Pologne. La nomination de M. Shuhei Toyoda, qui traduit l'intérêt croissant du constructeur pour l'Europe, ne sera confirmée que le 27 juin, à l'occasion de l'assemblée générale des actionnaires du groupe.

Il y a tout juste deux ans, *La Voix du Nord* du 28 mai 1999 annonçait que Toyota-Onnaing (Nord) recrute son personnel de maintenance industrielle : les directeurs des ressources humaines de Toyota France (MM. François-Régis Cuminal et Hideaki Sakamine) ont commencé le recrutement des *team members* (agents de maintenance et techniciens), des *team leaders* (capitaines d'équipes responsables de cinq personnes) et des *group leaders* (techniciens de très haut niveau, voire ingénieurs), en tout une centaine de personnes. Une expérience de deux à dix ans est demandée, même si une formation maison de plusieurs mois doit être dispensée. Par ailleurs, quatre-vingt cadres et ingénieurs seront recrutés avant la fin de l'année.

Nihon Keizai Shimbun du 27 décembre 2000 écrit que le groupe américain Du Pont de Nemours sera le fournisseur exclusif en peinture de l'usine Toyota-Onnaing. "Nous avons l'habitude de faire appel à plusieurs entreprises pour un même produit afin de faire jouer la concurrence et d'obtenir la meilleure qualité au meilleur prix. Toutefois, Du Pont de Nemours est le seul fournisseur qui réponde à nos exigences pour les voitures qui seront produites en France", a déclaré le constructeur. Le groupe américain approvisionnera l'usine d'Onnaing à partir de ses installations situées en Allemagne.

Alors que la première Yaris destinée à la commercialisation doit sortir des lignes de montage de Toyota-Onnaing le 31 janvier 2001, *Le Journal du dimanche* du 7 janvier fait le point sur le recrutement des salariés et sur leur formation au système de production et à la culture d'entreprise de Toyota.

Également en janvier, la presse indique que l'usine Toyota-Onnaing va effectuer des achats sur l'internet par le biais d'un réseau regroupant 120 équipementiers basés dans plus de dix pays européens. Ce système permettra au site de recevoir au fur et à mesure les pièces dont il a besoin et il permettra aux fournisseurs de se tenir au courant en temps réel du calendrier de production de l'usine. Toyota-Onnaing compte commander 75 % de ses pièces en Europe (en France, Allemagne, Belgique, Pologne, Tchéquie et Turquie). Afin de diversifier ses sources d'approvisionnement, le constructeur va acheter certains éléments-clé à des entreprises non affiliées à son groupe, ce qui est une première par rapport à ses habitudes. En outre, il va installer quatre centres de distribution, au nord et au sud de la France, en Allemagne et au Royaume-Uni. Chacun mettra en place une flotte de camions qui feront la tournée de plusieurs équipementiers dans un rayon d'au moins 500 km, ce qui réduira fortement les coûts de logistique.

Le *Figaro* du 16 janvier raconte que la direction de Toyota Manufacturing France, qui s'apprête à commercialiser la première Yaris produite à Onnaing, vient de signer avec quatre syndicats (CFDT, FO, CFE-CGC, CFTC) un accord d'intéressement qui prévoit le versement d'une prime fondée exclusivement sur les performances industrielles du site. - La presse française explique que le Nord-Pas-de-Calais est le premier bénéficiaire de l'implantation de Toyota à Onnaing, qui génère des emplois (2000 emplois directs et autant d'emplois indirects à terme), et qui renforce les filières d'équipements et de logistique de la région. Le *Figaro* souligne l'efficacité des méthodes de production et de gestion du personnel de Toyota et revient sur les raisons qui ont poussé le constructeur à choisir la France pour son implantation européenne.

Et *La Voix du Nord* du 22 mars d'annoncer que le premier train chargé de 256 Yaris produites sur le site Toyota d'Onnaing est parti le 21 mars de la gare de Valenciennes en direction de Varsovie. Les expéditions vers la Pologne doivent se faire au rythme d'un train par semaine. De plus, dès le mois d'août, trois trains hebdomadaires partiront pour l'Italie.

À l'occasion du lancement de la production de la Yaris dans l'usine d'Onnaing, M. Hiroshi Okuda, président de conseil d'administration de Toyota Motor Corporation, a annoncé qu'une unité d'assemblage de moteurs diesel de 1,4 l destinés à la Yaris entrerait en activité d'ici à 2003. Une extension de bâtiments est prévue pour accueillir cet investissement de 18 millions de FF qui générera une cinquantaine d'emplois.

Le moteur sera produit au rythme de 30 000 à 40 000 unités par an. En avril, Toyota décide de concentrer dans son usine d'Onnaing la production de tous les moteurs destinés à la Yaris, y compris les moteurs à essence de 1 et de 1,3 l, jusqu'ici fabriqués à Deeside au Royaume-Uni. La fabrication de moteurs diesel, actuellement assurée pour la Yaris au Japon, est indispensable pour faire face au succès de cette motorisation, qui représente environ 30 % des ventes en France et en Europe dans le segment des voitures dont fait partie la Yaris. Toyota vise désormais 5 % du marché européen d'ici à 2005, ce qui représente 800 000 immatriculations, contre 3,7 % actuellement (650 000 ventes en 2000).

Fin février, le *Figaro* raconte que Toyota accompagne l'ouverture de son usine d'Onnaing d'une campagne publicitaire réalisée par l'agence Saatchi & Saatchi mettant l'accent sur les préoccupations écologiques du groupe...

Mi-mars, la presse mondiale croit savoir que PSA Peugeot Citroën et Toyota seraient en discussions pour produire ensemble des petites voitures destinées au marché européen. Les deux constructeurs souhaiteraient créer une société conjointe d'ici à 2004, qui produirait 400 000 véhicules par an. Il s'agirait de voitures compactes équipées de moteurs de 800 à 1000 cm³, et qui seraient commercialisées sous leurs marques respectives et produites dans un pays d'Europe de l'Est (Tchéquie, Hongrie ou Pologne).

Les deux groupes ont confirmé l'existence de discussions, sans toutefois en préciser la teneur. "Fidèle à notre politique de coopérations ponctuelles, nous avons actuellement plusieurs interlocuteurs, dont Toyota fait partie. Nous discutons d'un certain nombre de sujets comme la pile à combustible et la télématique.

Il semble pour le moment prématuré de parler de la production d'un véhicule en commun", a expliqué un porte-parole de PSA. Chez Toyota, on indique que "PSA est l'un des différents constructeurs avec lesquels nous sommes en contact". La presse japonaise précise que les discussions auraient démarré l'an passé et que les deux groupes souhaiteraient qu'elles aboutissent d'ici à la fin de 2001.

Début juin 2001, la presse française prévoit que Toyota devait annoncer le 6 juin un investissement supplémentaire visant à accroître la capacité de production de l'usine d'Onnaing, à l'occasion de l'inauguration officielle du site par M. Lionel Jospin, Premier ministre, et par M. Fujio Cho, président de Toyota Motor Corporation. L'usine d'Onnaing produit un peu plus de 200 voitures par jour, dont un tiers pour la France et deux tiers à destination de l'Irlande, la Tchéquie, la Pologne et la Hongrie. En effet, M. Cho, président de Toyota a annoncé une extension du site qui augmentera de 20 % sa capacité de production et qui entraînera l'embauche de 400 salariés supplémentaires au début de 2003. Les effectifs atteindront alors 2500 personnes. "Si le marché le permet, l'usine portera sa capacité annuelle à 180 000 véhicules début 2003, contre un objectif initial de 150 000", a-t-il déclaré. Si le succès de la Yaris se confirme, l'implantation d'une deuxième ligne de production pourrait être envisagée.

En mai 2001, la presse écrit que Toyota a annoncé qu'il cesserait cet automne d'acheter des organes diesel à PSA Peugeot-Citroën. Le constructeur français lui fournit depuis janvier 2000 environ 1100 moteurs diesel de 1,9 l par mois pour les Corolla qu'il assemble au Royaume-Uni. Toyota utilisera dans un premier temps ses propres organes importés du Japon mais il compte assembler ces moteurs au Royaume-Uni et en France à compter de 2003.

Activités des membres

Les membres publient...

Holm-Detlev Köhler. *Sociología del Trabajo*, no.41, 2001, "La Máquina que cambió el mundo cumple diez años". The book *The Machine that Changed the World*, with its new model of "lean production", was undoubtedly one of the most influential texts in the international economy in the nineties. Ever since it has shaped the debates on the ongoing changes in the world of business. This article seeks to review some of the main issues raised in these debates, and above all those relating to changes in the organization of work. After briefly outlining some of its key aspects, the author presents four lines of criticism of the concept of lean production developed over the course of the last decade. The article concludes by commenting on the results of a large number of empirical studies that reveal a significant gap between the supposed benefits of the model, on the one hand, and the reality of its implementation, on the other.

Jean Sauvy. *Un jeune ingénieur dans la tourmente 1938-1945*, L'Harmattan, Paris, 2001, 228 p. 1938-1945, une période tourmentée pour la France et ses colonies, une période difficile pour beaucoup. Mais aussi, une période offrant des occasions de maturation et d'aventures pour quelques jeunes "privilegiés" n'ayant pas froid aux yeux. Jean Sauvy est l'un d'eux.

Pour lui, les occasions de s'épanouir et de vivre des aventures hors du commun ne manquent pas. Pour en conserver le souvenir, il tient un journal de route, ce qui lui permettra, cinquante ans plus tard, d'en établir une chronique très précise, ayant valeur historique.

Dans le présent ouvrage, il nous conte comment, jeune provincial admis à l'École des Ponts et Chaussées, il découvre, notamment en compagnie de son condisciple Jean Rouch, les charmes et les possibilités d'un Paris alors en pleine incertitude et effervescence. En 1939, mobilisation, École du Génie à Versailles. Lors de l'offensive allemande de mai 40, il commence sa carrière en faisant sauter le pont d'Esbly sur la Marne. Pendant l'occupation, le 11 novembre 1941, il manifeste à l'Arc de Triomphe. À Pâques, en Bretagne, il se frotte à la Gestapo. Plus tard, nous le découvrons ingénieur des T.P. en Guinée et au Soudan (colonies françaises), aux prises avec mille difficultés. En 1943, il rejoint le Corps Expéditionnaire français en formation en Afrique du Nord. Quelques mois plus tard, on le trouve en Italie, commandant en second une compagnie du Génie. Parlant l'anglais et l'italien, spécialiste du déminage et des missions dangereuses, il est sans cesse sur la brèche, Cassino, le Garigliano, l'entrée en catimini à Rome, en compagnie de la belle Laura, Sienne.

Ce "tourisme en uniforme", il le continue en France. Après avoir débarqué à Saint-Tropez, il rend visite à ses parents près de Grasse, alors que les Allemands sont en train de décrocher, remonte la vallée du Rhône, passe l'hiver 1944-45 dans le jura et les Vosges, atteint le Rhin. Puis c'est Libourne, avec les FTP, Barcelonnette. Cette "longue marche", en France, en Afrique, en Italie et à nouveau en

France, est parsemée de situations épineuses, de rencontres imprévues, techniques, sentimentales, insolites, parfois cocasses. Et le récit qu'en fait l'auteur permet au lecteur de découvrir les états d'âme et les questionnements philosophiques auxquels ce type de vie itinérant et insolite donne naissance.

Centre documentaire

Danielle Lacroix

ACQUIS

ARAUJO GUIMARAES Nadya e MARTIN Scott (organizadores), *Competitividade e desenvolvimento*, Editora Senac São Paulo, 2001, 500 p.

REÇU

CARRILLO Jorge (coordinador), *Aglomeraciones locales o clusters globales?: Evolución empresarial e institucional en el norte de México*, El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, 2000, 233 p.

CARRILLO Jorge (coordinador), *Mercados de trabajo en la industria maquiladora*, El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, 2001, 141 p.

VAN TULDER Rob, VAN DEN BERGHE Douglas, MULLER Alan, *The World's Largest Firms and Internationalization*, Rotterdam School of Management, Erasmus University Rotterdam, 2001, 93 p.

VELOSO Francisco, HENRY Chris, ROTH Richard, CLARK Joel P., *Global Strategies for the Development of the Portuguese Autoparts Industry*, Editor IAPMEI, Lisboa, 2000, 243 p.

Automotive History Review, The Society of Automotive Historians, Alexandria, USA, Spring 2001, 40 p.

BNDES Setorial, Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, no.11, março 2000, Rio de Janeiro, 152 p.

Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo, "Indice cumulativo 1995-1999", Associação Latinoamericana de Sociologia do Trabalho, Rio de Janeiro, ano 5, suplemento N.1, 1999, 89 p.

Revista Latinoamericana de Estudios del Trabajo, "El trabajo en los umbrales del siglo XXI", Associação Latinoamericana de Sociologia do Trabalho, Rio de Janeiro, ano 6, no.11, 2000, 223 p.

CALENDRIER DES RÉUNIONS DU RÉSEAU 2001-2002

Workshop CoCKEAS
Venise (Italie), 4-5 octobre 2001

Comité international de pilotage
Berlin (Allemagne), 22 novembre 2001

Workshop CoCKEAS
Berlin (Allemagne), 23-24 novembre 2001

Workshop CoCKEAS
Bruxelles (Belgique), Spring 2002

Comité international de pilotage
Paris (France), 5 juin 2002

10^{ème} Rencontre Internationale du GERPISA
Paris (France), 6-7-8 juin 2002

VII CONGRESO DE LA ASOCIACIÓN DE HISTORIA ECONÓMICA

Sesión “La automoción en la industrialización española: aspectos de demanda y oferta”

19 de septiembre de 2001, 10.00 h.-12.00 h., Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales, Universidad de Zaragoza

Para la España de finales del siglo XX, la industria de la automoción representa el principal sector exportador y uno de los más importantes de su estructura productiva. Sin embargo, hasta la década de 1960 el atraso era evidente y la intervención pública parecía haberse hecho necesaria. ¿Cuáles fueron los antecedentes de la política interventora? ¿Estuvo justificada? ¿Fue eficaz? ¿Cómo evolucionó la demanda? ¿Hubo un comportamiento diferenciado entre el subsector del automóvil y el resto? ¿Por qué fue tan importante el desarrollo del transporte por carretera en relación con el ferrocarril? ¿Cuál fue el papel del capital extranjero? ¿Cómo se comportó la iniciativa privada española antes y después de la Guerra Civil? Todas estas preguntas no tienen una respuesta satisfactoria por el momento, pues la historia económica del automóvil en España se encuentra aún poco desarrollada. Esto hace particularmente interesante esta convocatoria.

Las ponencias aceptadas son:

Mar Cebrian (Universidad Carlos III de Madrid) "La implantación comercial de Renault en España: la Sociedad Anónima Española de Automóviles Renault, 1909-1958". Domingo Cuéllar Villar (Universidad de Almería), "La mecanización del transporte por carretera: redes y empresas en el sureste andaluz, (1910-1950)". María Cruz Déniz Déniz (Universidad de Las Palmas), "La respuesta social de las empresas internacionales del sector de la automoción". Salvador Estapé Triay (Universidad Pompeu Fabra), "La industria española del automóvil en el primer tercio del siglo XX: una oportunidad desaprovechada". Javier González Benito (Universidad de Salamanca), "La gestión de compras y la organización del aprovisionamiento en la industria de automoción: un análisis descriptivo de los cambios más recientes". Pedro González de la Fe (Universidad de Las Palmas), "Seat: desarrollo y privatización de una empresa automovilística española en un contexto de internacionalización creciente". José Luis

Hernández Marco (Universidad del País Vasco), "Determinantes de las diferencias espaciales y funcionales en la difusión del automóvil en España antes de la Guerra Civil: una aproximación cuantitativa". Miguel Ángel Martínez Sevilla (Centro Histórico Pegaso, Madrid), "La empresa nacional de autocamiones, S.A., 1946-1975". Luis Ortiz Gervasi (Universidad de Salamanca), "Las relaciones laborales en el sector del automóvil de la Comunidad de Madrid (1954-1990)". José María Ortiz-Villajos (Universidad Complutense de Madrid), "Evolución histórica de la industria de equipos y componentes de automoción". Miguel Pérez (Universidad de Valencia), "La racionalidad del poder: de cómo la gran empresa internaliza el mercado y el Estado. El caso de Ford España". Elena San Román (Universidad Complutense de Madrid), "Política Económica y atraso automovilístico (1900-1939): España y Japón en perspectiva". Joseba de la Torre (Universidad Pública de Navarra), "La industria del automóvil y desarrollo económico regional: el caso de Navarra, (c.1955-1980)". José Antonio Vieyra Medrano (Universidad Nacional Autónoma de México), "El sector automotriz en el proceso de industrialización en México: aspectos histórico-económicos de su conformación territorial". José Luis García Ruiz y Manuel Santos Redondo (Universidad Complutense de Madrid), "El motor español. La aportación de Eduardo Barreiros a la historia de la automoción". Ricardo Aláez, Javier Bilbao, Vicente Camino y Juan Carlos Longás (Universidad Pública de Navarra -primero y cuarto-, Universidad del País Vasco -segundo y tercero-), "Los cambios en las relaciones interempresariales en la industria del automóvil: el caso español".

Para mayor información, dirigirse a los coordinadores de la sesión: José Luis Hernández Marco y José Luis García Ruiz (jlgarcia@ucm.es) o consultar la página Web del Congreso, donde se encuentran disponibles los textos de las ponencias: www.unizar.es/eueez/cahe/cahe.html.

Dernière nouvelle du programme

CoCKEAS Workshop in Venice. October 4/5, 2001

Modular Production and Supplying Relationships # 2

The Venice workshop is the second CoCKEAS meeting of the year for those joining the Workpackage n.1 and 2, following the last CoCKEAS meeting that took place in Lyon in March 15th and 16th. The workshop will focus on the relationships between carmakers and suppliers, expressly first tier suppliers and system integrators. The aim is to have six new papers presented and probably two case-studies or presentations from cars' industry suppliers, together with comments and discussion from participants. The deadline for the submission of papers is July 15th; papers in the complete version shall be sent to stocket@unive.it or volpato@unive.it within September 20th.

Moreover, each participant to the Workpackage No. 1 and No. 2 will be asked to prepare

- 1) a list of most recent (from 1999) researches, papers and published works from the group concerning the auto-industry,
- 2) the group contribution to the glossary (an extensive list of the most important explanatory notions commonly used by scholars in the study of automobile industry),
- 3) a short curriculum vitae of each researcher of the group.

LA LETTRE DU GERPISA

Sommaire du n° 153

- P.1. Editorial : Mettre les contributions en musique, *Yannick Lung*
- P.2. Nouvelles du programme : CoCKEAS Berlin
- P.3. L'actualité du produit : Toyota Corolla : patience et réussite, *Christian Mory*
- P.4. Une année d'un constructeur : Toyota Europe, *Kémal Bécirspahic dit Bécir*
- P.5 Activités des membres.
- P.6. Centre Documentaire, *Danielle Lacroix*
- P.6. Calendrier des réunions du réseau 2001
- P.7. VII Congreso de la Asociación de Historia Económica, Zaragoza (Espagne)
- P.8. Dernière nouvelle du programme : CoCKEAS Venise

E-mail des auteurs

Yannick Lung : yannick.lung@gerpisa.univ-evry.fr
 Christian Mory : cmory@ccfa.fr
 Kémal Bécirspahic dit Bécir : beau.becir@gerpisa.univ-evry.fr
 Danielle Lacroix : dlacroix@gerpisa.univ-evry.fr

Supplément : Bibliographie

Direction : Yannick Lung
Rédaction : Kémal Bécirspahic dit Bécir
Collaboration : Kémal Bécirspahic dit Bécir,
 Patrick Fridenson, Danielle Lacroix,
 Yannick Lung, Christian Mory,
Traduction : Alan Sitkin
Mise en page : Carole Assellaou
Mise en page sur Internet : Carole Assellaou
Photo : Toyota Motor Corporation

Les manuscrits sont à envoyer avant le 20 du mois

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