

La Lettre n°70

Séance du 20 Novembre 1992 sur Rover

Le débat a tourné essentiellement autour de deux thèmes :

- Les rapports Honda/Rover
- Les transformations des relations professionnelles chez Rover

1. Les rapports Rover/Honda

De l'extérieur, la dépendance de Rover vis à vis d'Honda est tellement manifeste que l'on pourrait parler de quasi-filiale, même si Honda ne possède que 20 % du capital de Rover (Honda ne semble pas intéressé à un accroissement de sa part de capital : 80 % est aussi le taux d'intégration d'un véhicule pour qu'il soit européen !).

En fait, les rapports entre les deux firmes sont très complexes et l'affirmation d'une situation de quasi-filiale apparaît bien réductrice :

- la situation a été et continue d'être très différente pour chaque véhicule Rover.
- la situation est différente pour chaque véhicule selon la phase :
 - la conception (au sens du *concept* du véhicule) est Rover; Le chassis est généralement une déclinaison d'un existant japonais; la motorisation est majoritairement japonaise mais les formes et les intérieurs restent britanniques.
 - l'industrialisation est mixte, et les biens de production sont très majoritairement japonais;
 - Rover saurait atteindre la pleine capacité de production en quatre mois (comme les Japonais);
 - A l'inverse, il semble que Honda, qui aurait pu apprendre à dessiner des intérieurs de meilleur standing (c'est à dire britanniques) ne l'a pas fait, considérant peut-être qu'ils appartenaient au passé : les intérieurs de Honda ne sont même pas européanisés mais plutôt *germanisés* (à Francfort).
 - Rover conserve son autonomie pour ses achats et ses approvisionnements. Mais Honda est largement intervenu chez les sous-traitants britanniques, et en particulier chez ceux de Rover. Les fournisseurs européens et en particulier français, récemment installés en Grande Bretagne s'alignent sur les standards japonais.

Si l'on revient à la nature des accords Rover/Honda, Andrew MAIR propose de ne plus raisonner comme hier : c'est à dire qu'il n'y a peut-être *ni autonomie, ni dépendance*, mais les deux à la fois *. Il est inutile de poser la question en ces termes. Il y a des contrats "à la japonaise", c'est à dire rien ou peu d'écrit, mais des contrats négociés, discutés dans chaque situation (chaque véhicule, chaque étape).

C'est ce résultat et cette démarche (qui va même au-delà de *l'hybridation* puisqu'il s'agit plus d'une autre manière de se représenter le réel et de poser les questions) qui conduit A. Mair à ne pas parler de quasi-filiale Rover par rapport à Honda : certains espaces d'indépendance subsistent, voir se développent comme par exemple dans la production (et la conception) du nouveau moteur.

La grande question posée reste celle du partage de la *valeur ajoutée* et plus généralement des *résultats*.. Ici pas de réponse.

2. Travail, organisation, relations professionnelles.

Le plus étonnant a été la disparition des *shop stewards* et leur remplacement par les *teams leaders*.

Aujourd'hui la grève est quasiment impensable chez Rover. A la différence d'hier (ce qui faisait la force des *shop stewards*), les dirigeants et la maîtrise de Rover promettent et tiennent parole.

La question qui reste posée pourrait être la suivante : la disparition de la puissance syndicale chez Rover (et son corollaire l'acceptation d'un nouveau rapport salarial **) est-elle dûe à la politique de Madame Thatcher *** (et alors il faut expliquer le maintien de la situation conflictuelle chez Ford UK) ou à la présence de Honda (et à l'apprentissage auprès de Honda)?

Si la réponse est à mi-chemin, il serait intéressant de montrer les caractéristiques de la transition, les survivances, les fragilités, etc.

* De la même manière, à propos de la question "est-ce un véhicule mondial à déclinaison japonaise, européenne ou américaine (cas de l'accord), ou sont-ce trois véhicules distincts (longueurs, et motorisation différentes mais même plate-forme pour l'accord !) ?", ou bien à propos du *restyling* est-ce ou non un nouveau véhicule ?, Andrew MAIR propose de modifier le mode de raisonnement, la question n'ayant plus de sens dans les nouvelles situations présentes.

** La productivité (et les cadences de travail) chez Rover restent très en deçà de celles de Nissan UK par exemple. Rover maintient ses résultats par des prix élevés des véhicules.

*** Voir la toute d'Anne DAVIE - *L'évolution des relations professionnelles et la reconversion de British*