



LA LETTRE DU GERPISA

RESEAU INTERNATIONAL
INTERNATIONAL NETWORK

N° 174

Janvier - Février 2004

Editorial
Yannick Lung

A NOTRE AMI BECIR

Comme réseau international de chercheurs en sciences sociales travaillant dans le champ de l'industrie automobile, le GERPISA ne peut mobiliser ses membres qu'à la condition d'élaborer et de mettre en œuvre des programmes de recherche qui répondent à l'intérêt des chercheurs, comme à celui des acteurs de l'industrie (voir la contribution de Michel Freyssenet dans le présent numéro de la *Lettre*). C'est la fonction des directeurs de programme et du comité international de pilotage du GERPISA que d'assumer la définition des objectifs et des moyens de ces programmes. Le lancement du nouveau programme *Variété des capitalismes et diversité des modèles productifs*, en liaison avec le projet européen ESEMKG est l'occasion d'ouvrir le Comité de pilotage à de nouveaux partenaires.

Outre à l'investissement durable des membres du comité de pilotage, la pérennité du réseau tient largement au travail quotidien assuré par le staff technique, localisé à l'Université d'Evry val d'Essonne, staff qui prend en charge la gestion et l'animation de l'infrastructure du réseau de recherches. Quelque puisse être l'intérêt intellectuel des questions de recherche mobilisant les chercheurs, nul doute que l'activité du staff, le plus souvent un travail invisible, est essentielle pour développer et consolider notre réseau scientifique.

A l'occasion du colloque annuel ou d'un contact téléphonique ou épistolaire, les membres du réseau ont pu apprécier la disponibilité et la diligence de Carole Assellaou ou de Danielle Lacroix. Depuis l'origine du GERPISA comme réseau international, Carole Assellaou assume le secrétariat, avec notamment la mise en page de la *Lettre du GERPISA*, des *Actes du GERPISA* et du site web, sans oublier la préparation de manuscrits d'ouvrages ou encore celle du CD rom des conférences annuelles. Danielle Lacroix a pris en charge le centre de documentation et la gestion financière du GERPISA.

TO OUR FRIEND BECIR

As a international network of social scientist with a particular focus on the automobile industry, GERPISA is only able to motivate its members by developing and implementing programmes that are of intellectual interest to researchers and industry actors alike (see Michel Freyssenet's paper in this issue). It is the task of the Programme Directors and International Steering Committee to define aims and means for all our initiatives. The launch of the new *Variety of capitalisms and diversity of productive models* programme (in liaison with the European ESEMKG project) will be an opportunity for our Steering Committee to open up to new partners.

In addition to Steering Committee members' long-term investment of time and energy, the network's survival is largely dependent on the daily efforts of our technical staff, working out of the Université d'Evry val d'Essonne. These key team members are responsible for managing and running our network's research infrastructure. In addition to the intellectual attraction of the topics that researchers decide to work on, there is no doubt but that our staff's activities, usually involving tasks that the general public cannot see, are crucial for our scientific network's development and consolidation.

Each and every time we organise an annual conference or contact someone by phone or letter, Carole Assellaou and Danielle Lacroix regale us their helpfulness and diligence, a service much appreciated by all network members. Since GERPISA's beginnings as an international network, Carole Assellaou has been in charge of Publications, notably overseeing the production of items such as the *Lettre du GERPISA*, the *Actes du GERPISA* and our website (not to mention the preparation of book manuscripts or our annual conference CD-ROMs). Danielle Lacroix has done a stellar job since taking over GERPISA's financial management and documentation centre.

Mais c'est probablement par l'intermédiaire de Kémal Bécirspahic que de nombreux membres, notamment étrangers, du GERPISA ont été mis et sont en relation avec le staff. Les fonctions assumées par Bécir et son aptitude à pratiquer de nombreuses langues étrangères en font un point de passage nécessaire et heureux. Mêlant avec bonheur les qualités méditerranéennes et slaves, il est inutile de justifier sa gentillesse et sa disponibilité, avec un humour volontiers provocateur, que la plupart des membres du réseau ont pu apprécier.

Au moment où Bécir est affecté par un deuil dramatique, avec la perte de son fils Vincent, je veux traduire et exprimer l'amitié de la collectivité du GERPISA, de sa direction et de tous ses membres, à notre ami, à son épouse et à ses proches.

But Kémal Bécirspahic is probably the first port of call for many of GERPISA's members, notably our non-French colleagues. With the functions Bécir fulfills and his vast linguistic abilities, he has become a necessary and delightful fulcrum for our team. Everyone is familiar with his pleasant and helpful nature - and who hasn't been charmed by the provocative sense of humour of this gleeful product of the Mediterranean and Slavic worlds!

At a time when our dear friend is suffering from a terrible personal tragedy with the loss of his son Vincent, I would like to relay and express to Bécir, his wife and his loved ones the sincere friendship of everyone at GERPISA, management and members alike. Our thoughts are with you, Bécir.

Nouvelles du programme – Programme News

AN AGENDA FOR A NEW GERPISA WORKING GROUP: FROM THE ANALYSIS OF THE STATE TO THE POLITICAL AND CULTURAL EMBEDDEDNESS OF PRODUCTIVE MODELS¹

Sigfrido M. Ramirez Pérez

Department of History and Civilisations, European University Institute Florence

Two major objectives were set up by the GERPISA programme last year, namely, to capitalise past research and open new perspectives for the future. The GERPISA executive committee asked for the incorporation of young doctoral researchers and aimed to give a new emphasis to the role of history. This year, the ESEMK project aims to link more explicitly the business, social and economic aspects of research in industrial sectors to the macroeconomic and political aspects of the countries in which productive models are framed. This article aims to seize these demands by calling for the constitution of a GERPISA working group dealing with the political and cultural embeddedness of firms in the automobile sector. More concretely it intends to set up a detailed and precise research agenda focusing in politics and State intervention in the automobile industry. Such a direction could serve for its enlargement towards new questions and to the deepening of the existing GERPISA's schemes.

It should be said from the outset that this is a consciously broad programme covering too many issues. However this is necessary because the aim is to bring together a core of GERPISA researchers interested in exploring further this direction. This group would define this research agenda in more detail and provide a more precise framework of priorities and interests for the future. This group could include current and new GERPISA members interested systematically, or just occasionally, in these questions. Therefore, this is not a final detailed list but a first step towards a collective work that could have its first formal coordination meeting during GERPISA's international congress in June.

This proposal has been divided in five research clusters which could be followed either sequentially, that is yearly, or

in parallel, all at once every year. It goes from the more specific element of politics, the State, to a broader approach that would suggest addressing many of the same GERPISA questions from a different, but complementary, perspective, the political and cultural perspective. The challenge of the network would be to make compatible these research proposals with the current GERPISA framework in order to improve our knowledge about the trajectories of productive models:

1. A first cluster will turn *the State in all its expression and levels (international organisations, central government, regional government and local councils)* at the centre of the analysis and will research from its viewpoint the way various public policies are generated and their impact in the trajectories and governance compromises of productive models. A theoretical agenda and brief review has been sketched by one of GERPISA founders² and it could be discussed on how to make it more operational for the automobile sector. A theoretical point of departure could be to approach the issue of multilevel governance from a non-functionalism perspective by considering the State as a multilevel constitutional order, avoiding the reductionism of considering the state as just the central government and its agencies. The central empirical topic could be the role of politicians, bureaucracies, policy-making and legal regulations in the trajectories of national automobile sectors³ An example of research in this direction could be the study of the mapping and functioning of bureaucratic networks and expert institutions dealing with the automobile in trade and competition policies or technical standards.
2. A second cluster would serve to theoretically discuss the way to complement the socio-economic aspects of the productive model with its socio-political and cultural dimensions.

1. This is a modified text of a larger paper presented last Spring at Gerpisa's 11th international conference (<http://www.gerpisa.univ-evry.fr>)

In this concern the GERPISA could start a fertile dialogue with other organisational theories that have already treated these questions and put them at the centre of their research interest. More concrete activities for the working group within GERPISA could be to give birth to a dialogue with the sociological perspective which in my opinion has the most intensively dealt with the political and cultural embeddedness of markets in the field of business history⁴ organisational sociology⁵ European integration⁶ and globalisation⁷ A pioneering empirical research has already been developed within this perspective dealing with one of the most important chapters in the history of automobile corporations, the invention of the M-form by General Motors⁸ Some common readings from this perspective could serve to initiate a debate in which way this approach is compatible with that of GERPISA.

3. Between these two extreme points, there are three intermediary research clusters appearing when going from a focus on State to the broader political and cultural embeddedness of the productive model. A third cluster will take on the question of the development of the *corporations owned by the State*: What is public in the public corporations of the automobile sector? The shareholders? the management style? the collective ethos? the modalities of State control? These firms are far away from being a simple accident when analysed in historical perspective and there are examples of failures and frank success. A comparison between public and private firms could give us an answer on the fundamental but controversial issue of the influence of property on organisation. This does not mean to enter a theological debate about whether is good or not to have public corporations but to explain why they had existed and remained so central in the histories of many countries and what has been the particularity of public management in influencing the creation and trajectories of productive models.
4. This question of the State as owner naturally opens a much more ambitious fourth research cluster on the impact of different *kinds of property (State, family, banks, etc)* in the functioning of productive models. In

2. P. Fridenson "Pour une histoire de l'état contemporain comme organisation" In *Cahiers du Centre de recherches historiques*, n°25, octobre 2000, pp.149-156
3. An example is O. Favry, *L'ami public américain: les nouvelles relations industrie automobile-Etat aux Etats-Unis de 1979-1991*, Paris, L'Harmattan, 2002
4. N. Fligstein, *The Transformation of Corporate Control*, Cambridge, Harvard University Press, 1990
5. N. Fligstein, *The architecture of markets: an economic sociology of capitalist society*, Princeton, Princeton University Press, 2001
6. N. Fligstein, W. Sandholz, A.S. Sweet, (eds), *The Institutionalisation of Europe*, Oxford, OUP, 2001
7. N. Fligstein, *Markets, politics and globalization*, Uppsala, Uppsala University Press, 1997.
8. R. Freeland, *The struggle for control of the modern corporation: organizational change at General Motors, 1924-1970*, Cambridge, CUP, 2001

this cluster, it could be analysed the variety and continuity of particular forms of corporate governance by tackling empirically with the composition and effective functioning of administration boards and their interaction with management boards and other stakeholders such as Labour Unions. The mapping of interlocking directorates and the relationship and synergies of automobile firms with other parts of business holdings are obvious subjects for this fundamental question. This cluster could also be the place where GERPISA might include a sociology of elites in the automobile sector with biographies of owners or analysis of the working practices of top managers and engineers. It will also be a place where some space could be given to journalists writing on automobile figures, helping to feed the empirical basis of GERPISA members.

5. *The last cluster could deal with the study of automobile corporations as socio-political and cultural actors.* Within the borders of the firm, particular attention could be directed towards accounting, human relations and training, marketing, communication, advertising, public relations, external relations and to the other immaterial aspects of the firm which have increased their role in relationship to industrial aspects in the new knowledge-based economy of the automobile⁹ Outside the borders of the firm, it would study with particular attention the collective groupings specific to this sector, such as the Chambers of Automobile producers, suppliers or traders (is there at least one in each country of the world) and their presence within larger instances such as local, national, European or supranational business organisations. The study of the history of national expositions, car museums and the development of brand cultures inspired by the conscious action of firms to influence their environment and strengthening or changing their corporate image are topics which could also be addressed in this framework.

These five clusters would be discussed in depth and made more operational and prioritised in a collective approach that would set up priorities and new research questions. The instrument to circulate this information could be a mailing list and a monthly contribution of the members into the GERPISA's newsletter. Any person interested to support the birth and development of this working group within Gerpisa is welcome to contact me at sigfrido.ramirez@iue.it. Some future articles in this newsletter by founding members of this incipient new working group will illustrate the examples of the kind of research advocated here.

9. An example of this is K. Starkey, A. McKinlay, *Strategy and the human resource: Ford and the search for competitive advantage*, Oxford, Blackwell, 1993

Débat

On trouvera ci-dessous une communication de Michel Freyssenet sur l'expérience du GERPISA en matière de coopération inter-disciplinaire et internationale, faite au colloque « Les changements de l'entreprise aux miroirs des sciences humaines et sociales » (Aix-en Provence, 17 Octobre 2003). Une version écourtée est à paraître dans la revue « Histoire et Entreprise ».

LA CARACTERISATION DES MODELES D'ENTREPRISE PAR UNE APPROCHE COMPARATIVE PLURI-DISCIPLINAIRE L'EXPERIENCE DU GERPISA

Michel Freyssenet

Le GERPISA (Groupe d'Études et de Recherches sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile) est un réseau international de chercheurs en sciences sociales (économie, histoire, sociologie, gestion, politique, géographie) qui étudient l'évolution des entreprises de l'industrie automobile et de leurs acteurs. Il a été fondé il y a plus de vingt ans, en mars 1981, par Patrick Fridenson et moi-même. Nous le co-dirigeons aujourd'hui avec Yannick Lung, économiste, professeur à Bordeaux 4.

À l'origine de ce projet, on trouve une préoccupation politique et une expérience scientifique. L'industrie automobile française n'allait-elle pas connaître au cours des années 80, le même sort que celui que venait de subir la sidérurgie au cours des années 70 ? Pour répondre rigoureusement à cette question, il s'agissait ni plus ni moins que d'établir les conditions de pérennité des firmes suivant les contextes dans lesquels elles évoluent. Nous savions d'expérience qu'aucun chercheur individuellement, qu'aucune discipline séparément ne pouvait espérer apporter un début de réponse satisfaisant. Il fallait en effet appréhender historiquement l'ensemble des aspects de l'activité automobile et leurs relations pour comprendre les enchaînements permettant aux firmes de se perpétuer ou non.

De l'analyse de la crise à l'observation des tentatives des sorties de crise

Après avoir modestement commencé son activité par la discussion des travaux de ses membres autour de thèmes jugés alors prioritaires, le GERPISA a pensé être en mesure, au milieu des années 80, de confronter ses résultats et ses réflexions aux thèses qui proposaient alors des explications à la crise économique mondiale consécutive aux dérèglements monétaires et à l'envolée du prix du pétrole de la première moitié des années 70.

La thèse qui nous a paru alors mériter un examen à la fois attentif et critique a été celle développée par les économistes français de l'École de la régulation, à savoir la thèse de la crise du « fordisme » qui avait caractérisé, selon eux, le développement économique et social exceptionnellement long et important des trente années de l'après seconde guerre mondiale. Selon cette thèse, la croissance aurait été due à un processus auto-entretenu de distribution des gains de productivité favorisant l'augmentation généralisée du pouvoir d'achat des salaires, laquelle en retour permettait d'élargir l'échelle de la production et ce faisant d'engranger de nouveaux gains de productivité. La crise de ce régime de croissance serait venu de l'épuisement progressif des possibilités de gains de productivité en raison de la lourdeur grandissante des investissements nécessaires pour les obtenir,

et cela à partir de la deuxième moitié des années soixante, donc avant les chocs monétaires et pétroliers qui n'auraient été que les symptômes d'un dérèglement plus profond.

L'intérêt porté par le GERPISA à cette thèse n'a pas été dû au hasard. Œuvre d'économistes hétérodoxes, elle mobilisait des savoirs de plusieurs disciplines, elle s'appuyait fréquemment sur des travaux portant sur l'industrie automobile, elle faisait emblématiquement de Ford et de ses idées la matrice du monde advenu après guerre, elle tentait d'établir des liens entre les niveaux macro et micro, elle apportait une vision nouvelle sur les transformations en cours, bref elle réalisait une partie de nos ambitions secrètes.

Il est ressorti de la confrontation de cette thèse avec la connaissance que nous avions de la trajectoire de certains grands constructeurs mondiaux depuis la deuxième guerre mondiale plusieurs points d'accord et de désaccords¹. Si nous retrouvions clairement chez un certain nombre de constructeurs le compromis salarial à la base du processus auto-entretenu de croissance des « trente glorieuses », si certains d'entre eux avaient même été des ardents artisans de son adoption au niveau national, ce compromis n'avait pas été cependant généralisé dans toutes les entreprises et tous les pays industrialisés. Il n'avait pas non plus exactement les contours qui lui étaient prêtés. Enfin sa mise en crise, par l'épuisement des gains de productivité distribuables en raison de l'alourdissement des investissements, ne se vérifiait pas dans certains cas.

Le « compromis fordiste » n'avait manifestement pas existé en Grande-Bretagne et particulièrement chez les constructeurs automobiles anglais. On observait par ailleurs une progression continue du pouvoir d'achat des salaires par redistribution des gains chez les constructeurs « spécialistes », qui étaient loin de répondre aux critères de la production de masse. Enfin les constructeurs ayant adopté le compromis dit fordiste et produisant en masse avaient en majorité une politique-produit, une organisation productive et une relation salariale qui relevaient plus du « sloanisme » que du « fordisme ». Très vite en effet la majorité des « généralistes » avaient adopté une politique de gamme, avec des modèles partageant une même plate-forme, une organisation centralisée stratégiquement et décentralisée opérationnellement, un recours croissant à la sous-traitance, un outil de production et une main d'œuvre de

1. Freyssenet M. (dir.), « Pertinence et limites de la notion de rapport salarial dans le cas du secteur automobile ». Paris, GERPISA, 1987, 2 tomes.

fait polyvalente, enfin une relation salariale basée sur la distribution hiérarchisée, bien que modérément, des gains de productivité. Enfin les firmes qui étaient tombées en crise l'avaient été pour des raisons différentes. Le ralentissement, voire la baisse, de la productivité observée chez elles avait moins pour origine les limites atteintes par le système productif en lui-même et le poids croissant des investissements que le passage à une demande de renouvellement, la « rigidification » récente des conditions d'emploi, des fusions mal maîtrisées, l'explosion des effectifs administratifs et commerciaux, etc. Surtout, d'autres firmes, non seulement n'étaient pas en crise, mais prospéraient comme Volvo, Volkswagen, et bien sûr les firmes japonaises, alors qu'elles continuaient à distribuer leurs gains en augmentation continue du pouvoir d'achats des salaires.

Quant aux sorties de crise, les économistes régulationnistes, comme les chercheurs du GERPISA, constataient, les uns au niveau macro, les autres au niveau des firmes, que plusieurs voies étaient explorées. Ces voies différentes avaient-elles cependant des traits communs justifiant de parler de post-fordisme avec seulement des variantes nationales ? Était-ce la recherche de la flexibilité qui caractérisait le nouveau régime de croissance en gestation ? Est-ce que la flexibilité impliquait une inversion de la division intellectuelle du travail, que d'aucun appelait alors le post-taylorisme ? Les avis étaient très partagés dans tous les courants et groupes de recherche. Au GERPISA autant qu'ailleurs. Assistait-on à l'émergence d'un ou plusieurs modèles ? L'inversion de la division intellectuelle du travail était-elle durablement enclenchée ?

Il ne fait pas de doute que l'ouvrage *The Machine that Changed the World*, écrit par les chercheurs du MIT qui avaient créé le réseau international IMVP, *International Motor Vehicle Program*, a eu l'effet d'un coup de tonnerre dans un paysage intellectuel passablement brumeux. Les travaux d'IMVP, notamment une enquête quasi exhaustive sur la productivité des usines d'assemblage automobile dans le monde, paraissaient montrer de manière incontestable à la fois la supériorité considérable des constructeurs japonais, quel que soit leur pays d'implantation, la parfaite adéquation de leur système de production supposé leur être commun aux nouvelles exigences à la fois du marché international et des salariés. Ce système qu'ils nommèrent *lean production* devait, parce qu'il résolvait simultanément la crise de productivité et la crise du travail des années 70, être adopté sans retard par les constructeurs américains et surtout européens, s'ils voulaient ne pas être balayés par la tornade nippone ou devoir se réfugier honteusement derrière des barrières douanières.

La thèse emporta la conviction quasi générale, tant dans les milieux professionnels qu'académiques. Le livre *The Machine that Changed the World* fut un best-seller mondial, fait rarissime pour un ouvrage, certes réécrit par des journalistes, mais qui n'en restait pas moins un honorable ouvrage de sciences sociales, si l'on faisait abstraction de quelques dérapages idéologiques. Un nouveau modèle productif et ce faisant un nouveau régime de croissance étaient donc nés. Ils devaient se substituer à la fois au « fordisme de l'atelier » et au « fordisme national ».

Le GERPISA a été, à partir de 1991, le catalyseur d'un courant international de résistance diffuse à cette thèse. Elle est apparue en effet comme faisant fi de la diversité des trajectoires des firmes et des situations nationales.

Il était difficile en outre de souscrire à l'idée d'un *one best way*, auquel les acteurs, et en particulier les salariés, ne pouvaient qu'adhérer car leur assurant, selon les auteurs, la pérennité de leur entreprise et de leur emploi.

Mais les certitudes et les modes changent vite. Avant même que le GERPISA ait systématisé et publié les résultats de ces travaux, la stagnation de l'économie japonaise durant les années 90 et la crise asiatique de 1997 firent vaciller l'enthousiasme pour le modèle japonais. Le modèle anglo-saxon, appelé « nouvelle économie » selon un procédé rhétorique à l'efficacité inépuisable, prit aussitôt le relais au panthéon des *best practices*.

Au terme de trois programmes internationaux de recherche² et de dix ans de travaux, Le GERPISA est parvenu à un schéma d'analyse des trajectoires des firmes et de la formation de modèles productifs, dans le secteur automobile, qui paraît pouvoir se substituer utilement à la vision d'une évolution des entreprises par grandes phases caractérisées par un modèle dominant. Car telle était l'ambition de départ, que nous n'osions à peine formuler, tant les difficultés étaient prévisibles: ne pas se contenter d'une critique de la thèse de la « production au plus juste » (traduction française du terme *lean production*) et plus récemment du modèle anglo-saxon, mais proposer une thèse alternative, c'est-à-dire un schéma d'analyse plus fécond, plus respectueux et compréhensif de la diversité historique et géographique.

Nous y sommes malgré tout parvenus, pas de manière aussi collective que nous l'aurions souhaitée, mais suffisamment tout de même pour inspirer et structurer le quatrième programme international du GERPISA qui couvrira les années 2004-2006.³

Ce schéma articule des outils conceptuels construits progressivement au cours de l'analyse rétrospective des trajectoires des firmes de l'industrie automobile et des espaces où elles se sont implantées commercialement et industriellement au cours du siècle dernier.⁴ Il n'a pu l'être que par un travail coopératif entre disciplines et traditions scientifiques nationales. Cette coopération ne s'est pas faite, on peut l'imaginer, sans difficultés.

Aussi, après la présentation, dans la section suivante, de nos principaux résultats, on s'attachera à montrer les conditions qui ont permis de progresser dans la coopération interdisciplinaire, mais aussi la prise de risque intellectuel qu'elle a représentée et ses conséquences plus ou moins bien acceptées.

2. 1^{er} programme : « Émergence de nouveaux modèles industriels » (1993-1996). 2^{eme} programme : « L'industrie automobile entre mondialisation et régionalisation » (1997-2000). 3^{eme} programme : « La coordination des connaissances et des compétences dans les systèmes automobiles régionaux » (2001-2003).

3. 4^{eme} programme international du GERPISA « Modes de croissance nationaux et modèles productifs » (2004-2006)

4. Boyer R., Freyssenet M., *Les modèles productifs*, La Découverte, Paris, 2000, 128p..

Des outils conceptuels interdisciplinaires

En faisant une étude longitudinale des résultats financiers des constructeurs automobiles depuis les années 60, et non une enquête sur les écarts de productivité entre eux une année donnée, nous nous sommes aperçus que trois firmes seulement avaient été durablement profitables : Toyota, Honda et Volkswagen. Elles n'étaient pas toutes japonaises et de nombreux constructeurs japonais ne figuraient pas dans la liste. Tous les autres constructeurs avaient connu au moins un épisode de crise financière profonde et avaient eu pendant plusieurs années des pertes à peine compensée par des revenus provenant des activités hors automobile.

Les trois constructeurs durablement profitables, loin de dessiner un seul modèle productif, étaient en tout point différents. Ils n'avaient eu ni la même politique-produit, ni la même organisation productive, ni la même relation salariale.⁵ Leurs seuls points communs étaient d'avoir eu des stratégies de profit compatibles avec le mode de croissance de leur pays respectif : à savoir un mode de croissance tiré par les exportations et une distribution de revenu national en fonction de la compétitivité extérieure, et d'avoir bâti des compromis internes, robustes et durables, entre leurs principaux acteurs sur les moyens à employer.

Au lieu d'un modèle productif (de valeur) on en avait eu donc trois, dont deux différents dans un même pays, supposé avoir engendré le modèle du XXI^e siècle, le modèle japonais ou *lean production*. Et parmi ces trois, on retrouvait, incarné par Volkswagen, le bon vieux « modèle sloanien », censé être disqualifié depuis la crise de 1974.⁶

Ces résultats étaient décapants. Ils remettaient en cause de nombreuses certitudes trop hâtivement acquises. Plusieurs modèles assurant la pérennité de la firme dans un contexte concurrentiel pouvaient cohabiter, non pas les uns comme survivances et les autres comme nouveautés appelées à remplacer les premiers, mais bel et bien comme modèles également et parallèlement performants. Ces modèles n'étaient pas non plus nationaux. Les institutions et l'histoire nationales n'étaient donc pas déterminantes au point de conduire nécessairement à un seul modèle productif par pays. Il n'y avait pas plus de modèle japonais d'entreprise, que de modèle rhénan ou suédois. Un modèle pouvait disparaître puis resurgir. C'est au moment où les constructeurs sloaniens commençaient à remettre à cause leur modèle en raison des difficultés rencontrées, que Volkswagen l'adoptait avec la réussite que l'on sait. Les modèles avaient donc des conditions de possibilité qui n'étaient pas liées à une conjoncture ou une période historique mondiale, mais à la permissivité de modes de croissance nationaux différents dans le temps et l'espace.

À la lumière de ces résultats, nous avons ré-interrogé l'histoire de l'industrie automobile depuis son origine et l'histoire des contextes nationaux et internationaux dans lesquels elle s'est développée. Cet examen, a permis de confirmer, de redécouvrir ou de découvrir que :

- ✓ l'industrie automobile a été rien moins qu'artisanal peu de temps après son émergence et qu'il convenait donc de requalifier son organisation dans sa diversité durant ses vingt premières années d'existence,
- ✓ Ford produisait en masse et avait déjà abaissé le prix de vente de son modèle unique pour moitié, avant même l'introduction du travail à la chaîne, le salaire fixe à la journée de huit heures et l'intégration du processus de production,
- ✓ son système de production est entré en crise peu de temps après l'introduction de ces mêmes innovations,
- ✓ ce qui veut dire que la production en grande série n'est ni conceptuellement ni pratiquement liée à l'adoption du travail à la chaîne et à l'intégration de la production,
- ✓ les constructeurs dits à tort artisanaux n'ont cessé de prospérer, parallèlement à la croissance spectaculaire de Ford, mais aussi parallèlement à sa crise dans les années vingt, ce qui voulait dire qu'il fallait chercher ailleurs que dans la concurrence de la production dite de masse les causes de leur disparition dans certains pays après la Grande Dépression,
- ✓ la crise de Ford aurait eu lieu quand bien même il aurait adopté la conduite intérieure et peint ses voitures en plusieurs couleurs, ce qu'il a fait d'ailleurs très vite, car elle a été due à l'impossibilité pour les salariés et bien sûr les ouvriers, de prendre le relais de la demande des fermiers et professions indépendantes qui furent la clientèle fondamentale de Ford, la distribution des gains de productivité se faisant très insuffisamment en faveur de l'augmentation du pouvoir d'achat des salariés,
- ✓ c'est pour la même raison que Ford ne parvint pas à être profitable en Europe et au Japon durant l'entre-deux-guerres, où la structure des revenus et du marché rendait viable une grande diversité de produits et une production de petites et moyennes séries, pour autant que l'organisation de la conception et de la production fût très flexible et réactive,
- ✓ Sloan comprit à la différence de Ford que la consommation de masse impliquait la contractualisation des augmentations de salaire et la reconnaissance des syndicats de salariés comme interlocuteur privilégié,
- ✓ il a fallu la conjonction exceptionnelle après la deuxième guerre mondiale de facteurs économiques, politiques, géo-stratégiques et sociaux favorables pour que se mette en place de manière partiellement intentionnelle dans plusieurs pays industrialisés un mode de répartition du revenu national privilégiant la croissance continue et modérément hiérarchisée du pouvoir d'achat des salaires rendant possibles et profitables des stratégies d'entreprise privilégiant les économies d'échelle, accompagnées ou non des gains permis par la variété de l'offre,
- ✓ le succès même de ce mode de distribution a conduit rapidement à ce que le marché devienne de renouvellement, notamment aux Etats-Unis, et ce faisant de tarir les économies d'échelle possibles,

5. Lung Y., Chanaron J.J., Fujimoto T., Raff D. (eds) *Coping with Variety: Product Variety and Production Organization in the World Automobile Industry*. Aldershot: Ashgate, 1999.

6. Freyssenet M., Mair A., Shimizu K., Volpatto G (eds) *One Best Way? Trajectories and Industrial Models of the World's Automobile Producers..* Oxford, New York: Oxford University Press, Oxford, 1998. Version française: *Quel modèle productif? Trajectoires et modèles industriels des constructeurs automobiles mondiaux*. Paris: La Découverte, 2000.

- ✓ sauf à fusionner les entreprises ou à exporter massivement,
- ✓ les pays industrialisés dont la croissance était tirée par l'exportation et la compétitivité extérieure, et non par le marché intérieur et la productivité interne, en l'occurrence l'Allemagne et le Japon, ont pu conserver jusqu'aux années 90 leur mode de distribution du revenu national, et par conséquent leurs entreprises ont pu poursuivre leurs stratégies de profit antérieures et conserver leur modèle productif.
- ✓ il a fallu l'offensive libérale, sous l'égide principalement des Etats-Unis et de la Grande-Bretagne, qui se concrétisa par la liberté de circulation des capitaux entre pays, la dérégulation des marchés du travail, la privatisation des services publics, le désengagement de l'État, la libéralisation des échanges et les bulles spéculatives successives pour que les pays à mode de croissance tirée par les exportations et à distribution nationalement coordonnée soient à leur tour déstabilisés.

En passant sur les étapes, les va-et-vient et les remises en cause, Nous sommes parvenus à tirer de nos travaux un schéma d'analyse des trajectoires des firmes, fondé sur un paradigme et constitué d'outils conceptuels et de règles. Par définition, ce schéma n'est pas une copie de la réalité, mais un moyen pour tout simplement mieux la voir et mieux la comprendre, et donc pour réinterroger les matériaux accumulés, en trouver et en constituer d'autres.

La paradigme est celui de la diversité limitée et périodiquement renouvelée. Diversité, parce que, s'il y a bien quelques contraintes et enjeux communs, ces derniers se présentent dans des contextes différents et plusieurs réponses peuvent leur être apportées suivant les relations entre les acteurs. Tel est bien le cas des entreprises capitalistes dont le profit peut avoir des sources différentes et dont les moyens qu'elles utilisent pour exploiter ces sources exigent leur compatibilité et leur acceptabilité par les acteurs concernés. Il nous a paru pertinent, heuristique, pédagogique, de partir de ces sources de profit, qui, lorsqu'elles peuvent être exploitées, assurent la reproduction du rapport social qui structure les entreprises notamment du secteur automobile, à savoir le rapport capital-travail.

Nous avons identifié six sources de profit pour une firme de l'automobile : volume, diversité, qualité, innovation, flexibilité, réduction des coûts Ces sources de profit ne peuvent être toutes exploitées en même temps de manière égale, en raison de leurs exigences contradictoires. Les combinaisons particulières de ces sources dans des proportions compatibles sont autant de « stratégies de profit » de fait que nous avons nommés par les sources de profit qu'elles privilégient : volume, volume et diversité, qualité, innovation et flexibilité, diversité et flexibilité, réduction des coûts en toutes circonstances. Ces stratégies ne sont pas possibles et viables en tout lieu et en tout temps. Il faut des conditions de marché et de main d'œuvre qui répondent à leurs exigences. Les conditions permissives de chaque stratégie de profit dépendent du mode de croissance national : c'est-à-dire du moteur de la croissance (consommation, exportation, investissement) et de la forme de distribution (nationalement coordonné, concurrentiel, inégalitaire, pénurique). Inutile de miser prioritairement sur les économies d'échelle si la demande est balkanisée, variée et variable, en raison d'un distribution du revenu national

basée sur les rapports de force catégoriels et locaux, comme se fut presque toujours le cas en Grande-Bretagne.

La pertinence de la stratégie ne suffit encore pas à garantir le profit qu'elle laisse espérer. Nous avons pu le vérifier sur nombre de cas de firmes automobiles. Il y faut trois autres conditions, des conditions qui concernent la mise en œuvre de la stratégie. Il faut en effet des moyens cohérents avec la stratégie, c'est-à-dire des moyens qui répondent à ses exigences, des moyens compatibles entre eux, enfin des moyens acceptables par les principaux acteurs. En fait la mise en cohérence et en compatibilité des moyens se fait au cours du processus de construction de leur acceptabilité par les acteurs, c'est-à-dire lors de l'élaboration d'un compromis de gouvernement d'entreprise explicite ou implicite. Stratégie pertinente et compromis durables sur des moyens cohérents ont donné naissance, souvent inintentionnellement, à des modèles productifs (de valeur) qui historiquement ont pu assurer une profitabilité durable aux entreprises qui les ont inventés ou les ont adoptés. Pour une même stratégie, les acteurs ont pu construire des compromis différents et donc élaborer plusieurs modèles. Ils ont pu aussi ne jamais parvenir à s'entendre sur des moyens cohérents. Il peut donc y avoir des stratégies de profit pertinentes qui n'ont pas (encore) donné lieu à des modèles productifs, mais seulement à des configurations socio-productives incohérentes et mal acceptées.

Nous avons identifié six modèles dans l'industrie automobile depuis son origine : les modèles taylorien, woppardien, fordien, sloanien, toyotien et hondien. La liste n'est pas close. Les configurations productives de tous les constructeurs n'ont pu être analysées par manque de documentation, particulièrement pour certains constructeurs disparus avant la deuxième guerre mondiale. La liste est encore moins arrêtée si on élargit le champ de l'enquête à d'autres secteurs et périodes historiques. Quatre des six modèles étaient attendus. Les deux autres : les modèles woppardien et hondien ont été des découvertes. Quant aux modèles attendus, trois d'entre eux ont révélé leurs profondes différences, alors qu'ils sont généralement confondus en un vague modèle « taylorien-fordien » : il s'agit des modèles taylorien, fordien et sloanien. Au terme de l'analyse, nous avons pu énoncer deux règles ou conditions générales à la profitabilité des constructeurs (et *a contrario* les conditions de leur mise en difficulté et en crise) : ils doivent poursuivre une stratégie de profit pertinente eu égard aux modes de croissance nationale des pays dans lesquels ils développent leurs activités ; ils doivent bâtir un compromis de gouvernement d'entreprise entre leurs principaux acteurs pour parvenir à trouver des moyens (politique-produit, organisation productive, relation salariale) compatibles entre eux et surtout cohérents avec la stratégie poursuivie. Sans aller plus loin dans sa présentation, on peut entrevoir que le schéma élaboré ouvre de nouvelles perspectives à la recherche des liens entre les niveaux macro, méso et micro. Il permet de comprendre pourquoi et à quelles conditions les modèles productifs voyagent, disparaissent et peuvent resurgir.⁷

7. Boyer R., Charron E., Jürgens U., Tolliday S. (eds) *Between Imitation and Innovation. The Transfer and Hybridization of Productive Models in the International Automobile Industry*. Oxford, New York: Oxford University Press, 1998.

Il donne des outils pour évaluer la viabilité de tel ou tel choix stratégique ou l'efficacité de tel ou tel nouveau moyen employé.

Conditions de la coopération interdisciplinaire et risques à assumer

Le relatif succès de la coopération inter-disciplinaire à laquelle les programmes du GERPISA ont donné lieu nous a amené à nous interroger sur ses ingrédients⁸ La réflexion se poursuit à ce sujet. Une recherche est même engagée, avec le soutien de l'action incitative « Théories, Techniques, Terrains » du Ministère de la Recherche, pour l'analyser et en tirer d'éventuelles leçons. On peut toutefois commencer à évoquer ici des raisons conjoncturelles, scientifiques et organisationnelles.

Pour amener des chercheurs de disciplines et de pays différents à collaborer volontairement, il a fallu certainement des circonstances particulières, notamment un enjeu mobilisateur qui a été loin d'être uniquement scientifique. Nombre de chercheurs partageaient la crainte, générale en Europe et aux Etats-Unis au début des années 90, d'une concurrence ravageuse durable des firmes japonaises. À l'inverse, nos collègues japonais commençaient à avoir des doutes quant à la solidité de la croissance de leur pays. Enfin l'affirmation par des chercheurs américains du MIT, reprise par la quasi totalité des médias, de l'obligation pour toutes les entreprises, si elles voulaient survivre, d'adopter un même modèle productif, la *lean production*. Bref il a fallu la perception d'un enjeu politique et scientifique jugé alors majeur pour que la mobilisation initiale s'opère. Preuve en est la moindre mobilisation déclenchée par le thème du deuxième programme « Globalisation ou régionalisation ? ». Non pas que le thème n'ait pas recouvert un enjeu tout aussi important que le premier, mais il a été retenu par le comité international de pilotage du GERPISA (1996) à un moment où le mouvement social contre la mondialisation libérale n'avait pas encore pris toute son ampleur.⁹

Parmi les raisons scientifiques du relatif succès de la coopération, on doit souligner, je pense, la démarche qui a été suivie. Fruit de l'expérience du GERPISA au cours des années 80, elle a consisté à choisir une question de recherche commune et à décliner les opérations logiquement nécessaires pour y répondre. Apparemment évidente, cette démarche a exigé en fait pour être mise en œuvre de surmonter de nombreux obstacles. Tout d'abord il a fallu renoncer à la forme habituelle du débat scientifique : à savoir la dispute thèse contre thèse. Car au royaume de ceux qui récusaient l'idée d'un *one best way* industriel, les différences

8. Freyssenet, M., "Formes de coopération en sciences sociales et résultats de recherche. Brèves remarques sur deux réseaux interdisciplinaires et internationaux : l'IMVP et le Gerpisa", *Genèses*, n°43, juin 2001, pp128-144.

9. Humphrey J., Lecler Y., Salerno M. (eds) *Global Strategies and Local Realities: The Auto industry in Emerging Markets*. London: Macmillan, and New York: St Martin's Press, 2000.

Lung Y. (ed.) *The Changing Geography of the Automobile Industry*, Symposium. *International Journal of Urban and Regional Research*, vol 26, n°4, 2002.

Freyssenet, M. Shimizu, K., Volpato, G. (eds) *Globalization or regionalization of American and Asian car industry?* London, New York: Palgrave, 2003. *Globalization or regionalization of European car industry?* London, New York: Palgrave, 2003.

de points de vue étaient importantes. Les positions allaient de : « il n'y a pas de modèle » à « il y a plusieurs modèles » en passant par « il y a un seul modèle, mais avec des variantes locales ou nationales importantes » et même « il n'y a pas de changement de modèle ». Comme souvent en pareil cas, le front du refus qui s'était constitué était très hétérogène. Pour dépasser les oppositions qui ne font que s'entretenir en s'affrontant, il a fallu que chacun reconnaîsse que cette façon de discuter était peu, voire contre-productive, et accepte de prendre le risque d'une démarche susceptible d'aboutir à un résultat dérangeant pour ses convictions.

Le choix d'une question de recherche commune, par exemple celle du premier programme international « Y a-t-il un ou plusieurs modèles industriels ? », a impliqué un long travail collectif de clarification conceptuelle et l'adoption fut-elle temporaire d'une définition la plus heuristique possible du terme « modèle ». Il a fallu d'abord explorer ensemble les différentes acceptations de cette notion, et bâtir une définition qui convainque notamment ceux qui pensaient qu'il n'y avait pas de modèle et ceux qui en avaient une vision purement statique¹⁰ Ceci fait, la question commune avait à être décomposée le plus logiquement et le plus rigoureusement possible en sous-questions et en opérations de recherche pour y répondre.

Le risque a été alors une formulation et une répartition disciplinaires de ces sous-questions, ce qui aurait rendu difficile toute tentative d'élaboration d'une réponse commune à la question principale. Les disciplines tendent en effet à considérer « spontanément » que tel domaine leur appartient. Par ailleurs le souhait compréhensible d'économiser le temps de discussion, ne serait-ce qu'en raison des déplacements internationaux coûteux qu'il engendre, poussait également dans le même sens. Disons-le, il a fallu une certaine obstination des animateurs des programmes et de gros efforts de conviction pour limiter les dérives. Les groupes de travail finalement constitués ont tous été pluri-disciplinaires, à défaut de rassembler chacun toutes les disciplines représentées au GERPISA, comme il eût été parfois nécessaire et dans tous les cas souhaitable.

Restait cependant une difficulté majeure : la façon de traiter les questions retenues et d'effectuer les opérations de recherche. C'est là où ce qu'il faut bien appeler les travers disciplinaires reprenaient toutes leur force. Ces travers ne sont que la priorité, voire l'exclusivité, accordée par une discipline, durant une période donnée et dans un pays donné, à des méthodes et surtout à des techniques d'enquête et d'analyse, supposées de fait neutres, dont elle fait le critère de la scientificité et de l'évaluation implicite ou explicite du travail des chercheurs. D'où la grande difficulté à les relativiser et même à en percevoir les limites pour les membres d'une discipline, tant leur transgression est institutionnellement risquée et tant l'usage pertinent d'autres techniques requiert un apprentissage qui en fait reculé plus d'un, en raison du temps qu'il exige et de la révolution mentale qu'il suppose.

10. Boyer R., Freyssenet M. « Émergence de nouveaux modèles industriels. Démarche et hypothèses », *Actes du GERPISA*, n°15, juillet 1995, 169p.

Nous ne sommes pas parvenus bien sûr à des miracles en ce domaine. Toutefois il a bien fallu énoncer des exigences générales, pour que l'apport de chacun soit reconnu comme indispensable et puisse être intégré.

Il a été intellectuellement admis, à défaut d'être effectivement mis en œuvre par tous, deux principes de méthode. Le premier a consisté à toujours rechercher, pour pouvoir les qualifier, le sens des dispositifs, des pratiques, des règles, etc... au-delà des mots qui les désignent et des formes qu'ils prennent. En d'autres termes il a été admis que des faits formellement semblables peuvent avoir des sens différents et inversement des faits différents peuvent avoir le même sens. Paradoxalement l'évidence, voire la naïveté apparente de ces formulations, qui de prime abord n'ont déclenché aucune discussion, ont été parmi les plus déstabilisantes et éprouvantes pour beaucoup. Ne se comptent plus en effet les travaux de recherche qui se contentent de regrouper des faits en fonction du nombre de traits formels qu'ils partagent, voire simplement en fonction du mot utilisé pour les désigner. Il en était ainsi par exemple du « travail en groupe » que nombre d'entreprises disaient avoir mis en place durant les années 90 en respectant formellement les critères censés le caractériser. Pour en vérifier la réalité et en comprendre la portée, nous avons dû nous imposer, outre une description minutieuse des pratiques réelles à partir des enquêtes de terrain réalisées, une reconstitution des enjeux qui avaient présidé à son adoption parmi d'autres dispositifs en reconstituant la trajectoire des firmes sur plusieurs décennies. Cela a permis de découvrir que les objectifs poursuivis n'étaient pas du tout les mêmes et que les pratiques effectives étaient très différentes d'une entreprise à une autre. Bref que le fait « travail en groupe » n'avait aucune unité, que l'apparente convergence vers cette forme organisationnelle n'était qu'un croisement, largement langagier, dans des trajectoires divergentes.¹¹

Le deuxième principe de méthode, découlant du premier, mais plus tardivement formulé dans le cours de notre travail coopératif, a été de toujours vérifier si les différences observées n'étaient que des survivances d'une configuration passée ou la préfiguration d'une configuration nouvelle par rapport à un modèle présentement dominant, ou bien si elles correspondaient à des configurations également viables durant la même période. Bref il a été reconnu la nécessité de toujours identifier les conditions de possibilité d'un quelconque fait avant d'en affirmer la généralité ou en pronostiquer l'inévitable généralisation. Or le raisonnement en tendance reste une des « réflexes » intellectuels les plus largement partagés, contrairement au raisonnement en différence, qui implique de s'attacher à ce qui lie les phénomènes entre eux, à ce qui fait tenir une configuration et à ce qui aussi la disloque.

Quant aux raisons organisationnelles dont on peut penser qu'elles ont contribué aux résultats obtenus, on peut citer rapidement ici : la constitution d'un comité de pilotage international et pluri-disciplinaire, composé de chercheurs s'étant effectivement impliqués dans la démarche ci-dessus, l'auto-gestion des groupes de travail dans le respect des règles de méthode adoptées pour la réalisation du programme, la diffusion rapide au sein du réseau des débats, résultats, réfle -

11. Durand J.P., Stewart P., Castillo J.J. (dir.) *L'avenir du travail à la chaîne*. Paris: La Découverte, 1998. Version anglaise: *Teamwork in the Automobile Industry. Radical Change or Passing Fashion*. London: Macmillan, 1999.

xions, informations grâce à une Lettre mensuelle et une revue semestrielle, un colloque international annuel de présentation des résultats des groupes de travail, la publication d'ouvrages sous la direction des animateurs de ces mêmes groupes, des financements permettant de couvrir les dépenses de coordination, l'inflexion par les chercheurs de leurs recherches en fonction des questions du programme et des opérations prévues.

Dès lors, les participants ont été pris dans une dynamique scientifique et organisationnelle qui a abouti à des résultats originaux, dont certains sont partagés mais dont d'autres ne vont pas sans susciter des réticences, des réactions, des commentaires, variables selon les disciplines et les pays.

On peut dire que le paradigme de la « diversité limitée et renouvelée » fait partie maintenant du fond commun, qu'il est devenu la marque de fabrique du GERPISA. Il se heurte toutefois à des difficultés de mise en œuvre effectives par certains membres dans les nouvelles recherches, en raison notamment de l'importance de l'investissement méthodologique que suppose le passage d'un raisonnement en tendance à un raisonnement en différence.

L'origine de la diversité reste encore en débat. Certains continuent à penser que le contexte national est extrêmement prégnant et que les modèles productifs sont fondamentalement nationaux. D'autres partagent l'idée que les modèles peuvent être effectivement différents, y compris au sein d'un même pays, mais qu'ils sont tous façonnés par des contraintes, des enjeux mondiaux propres à la période considérée, de telle sorte qu'ils ont un air de famille qui les distinguent des modèles antérieurs. Le quatrième programme international du GERPISA « Variété du capitalisme et diversité des modèles productifs » devrait faire évoluer les termes de la discussion, voire trancher le débat.

Le schéma d'analyse proprement dit a suscité une série d'interrogations. Le fait que nombre de ces questions sont dues à des incompréhensions du schéma ou à des malentendus sur les objectifs témoigne que la coopération a été loin d'avoir atteint la clarté et la généralité souhaitées au cours de la réalisation des programmes. Mais le fait aussi que l'effort pour expliciter systématiquement ces interrogations et en débattre, notamment dans la Lettre du GERPISA et au dernier colloque international se poursuive, montre que le souci de recréer à chaque étape les conditions de la coopération est toujours là.

La première interrogation a porté sur la finalité du travail du GERPISA. Est-ce qu'en privilégiant le problème de la pérennité et de la profitabilité des firmes, le GERPISA, de glissement en glissement, n'en est pas venu à se faire le théoricien et le conseil, notamment auprès des dirigeants d'entreprises, des différentes voies possibles de faire du profit? Cette question en a déclenché d'autres, notamment sur le message politique et moral qui pourrait découler ou non des travaux réalisés. La deuxième question, liée souvent à la première, porte sur l'effacement ressenti des thèmes du contenu, de l'organisation et des conditions de travail, et des relations professionnelles dans les recherches et les débats du GERPISA.

Remarque symétrique. Le GERPISA aurait toujours privilégié la production, comme en témoignerait l'usage de l'expression « modèles productifs », alors que la valeur est produite tout autant, et probablement beaucoup plus aujourd'hui, dans les phases amont et aval et dans les activités financières. Quatrième question : en généralisant aux autres secteurs économiques les conclusions tirées de l'évolution de l'industrie automobile, le GERPISA ne commet-il pas la même erreur que celle commise par IMVP : à savoir de présenter finalement des *one best way*, la seule différence étant qu'il en donne plusieurs au lieu d'un seul. Cinquième question. En soulignant la diversité du capitalisme et des modèles productifs et son renouvellement périodique, le GERPISA ne sous-estime-t-il pas, même s'il affirme par ailleurs le caractère limité de cette diversité, la puissance de facteurs de convergence, au moins dans une industrie donnée (comme par exemple dans l'automobile, les contraintes énergétiques, l'oligopolisation et la mondialisation du secteur, etc.). Ne sous-estime-t-il pas même au-delà la profonde unité du capitalisme et ses con-

traintes systémiques? La sixième question et la septième vont ensemble. Car elles sont, elles aussi, symétriques. Le schéma du GERPISA est déjà perçu, disent les uns, comme une "usine à gaz". Si on le complexifie en ajoutant d'autres considérations, il sera incompréhensible et inutilisable. Les acteurs ont besoin d'outils pratiques d'analyse des situations qu'ils vivent, et éventuellement d'outils d'action. Inversement, il est reproché, par d'autres, au schéma du GERPISA d'être trop carré, sans nuances, pas assez souple, voire déterministe, pour susciter l'intérêt et être utilisé, notamment par les chercheurs.

Vraies et fausses questions se surmontent, non seulement dans la discussion, mais surtout dans la pratique commune de recherche. De ce point de vue, le quatrième programme interdisciplinaire et international du GERPISA devrait lui permettre de franchir une nouvelle et importante étape, tout en réalisant le passage de relais entre la génération fondatrice du réseau et la suivante.

L'actualité du produit

Ugo Puliese

LA CITYROVER : L'ALLIANCE DE L'AVEUGLE ET DU PARALYTIQUE ?

Quelle étrange destinée que celle de l'ancien groupe Rover. Après l'échec de son sauvetage par BMW (lequel a gaspillé dans l'aventure quelques milliards d'euros), il s'est transformé en une entreprise autonome, MG Rover, propriété de ses dirigeants et axée sur le créneau de modèles exclusifs à caractère sportif. Les anciennes Rover 25, 45 et 75 ont donné lieu à des versions sportives baptisées MG ZR, ZS et ZT mais la richesse de l'offre n'est qu'apparente : les Rover 25 et 45, ex Rover 200 et 400, sont dérivées d'une Honda Civic des années quatre-vingt-dix et la Rover 75, le seul produit développé à l'époque de BMW (si on met à part la Mini) est mal à l'aise entre les segments supérieur et moyen supérieur. Ajoutons à cela que l'offre en diésel se limite à un moteur de 2 litres plutôt dépassé et que la notoriété sportive de MG ne dépasse guère les limites du Royaume-Uni (on ne voit guère la marque impliquée en compétition).

En fait, MG Rover s'est retrouvé dès sa naissance (c'est à dire dès son lâchage par BMW) dans une situation de disparition programmée : une gamme restreinte et quelque peu âgée, peu ou pas de fonds pour la renouveler et un réseau incapable de vivre avec ces seuls modèles. A cela s'ajoutent les problèmes chroniques de l'entreprise : manque d'économies d'échelle, incapacité à hauser ses prix de vente malgré une image qui se veut exclusive, dépendance excessive du marché britannique qui lui-même se trouve hors de la zone euro et climat social fragile.

Pour éviter que l'on insiste trop sur son manque d'avenir, MG Rover a donné le change en 2002 en présentant un concept car, le Rover TCV, supposé donner une idée de la remplaçante de la Rover 75. Il y aura donc une remplaçante à la Rover 75 ce qui signifie que le constructeur existera encore dans quelques années.

A l'automne 2003 a également été lancée une nouvelle version de la Rover 25, la Streetwise, bardée de protections extérieures en matériau composite et légèrement rehaussée

(pour donner la réplique à la Ford Fusion). Mais le constructeur ne compte en vendre que 5 000 par an.

Surtout, MG Rover a mené tambour battant des négociations avec le constructeur indien Tata pour importer et rebaptiser l'une de ses petites voitures, l'Indica, en « CityRover ». L'Indica constitue une innovation dans la gamme MG Rover et même dans la gamme des constructeurs européens en général puisqu'elle s'inscrit dans le créneau des Daewoo Matiz et Hyundai Atos correspondant aux « midget cars » japonaises. Seul Opel avec l'Agila (en fait un Suzuki Wagon R+) s'est inséré sur ce créneau. En termes de volumes, il n'y a donc pas de miracle à attendre de ce modèle supplémentaire. Notons au passage que le modèle est doté d'un moteur 1,4 l de conception française puisqu'il est l'œuvre du bureau d'études « Le moteur moderne ».

Parallèlement, MG Rover a tenté de nouer une alliance avec la firme chinoise Brilliance pour le remplacement de la Rover 25 et de la Rover 45 : le premier modèle, prévu pour 2005, aurait été développé avec le partenaire chinois (c'est à dire avec son concours financier) tandis que le second, attendu pour 2004, aurait été développé avec le concours de TWR (qui a fait entre-temps faillite !) en reprenant la plate-forme de l'actuelle 75. En outre l'usine Daewoo FSO de Varsovie aurait été reconvertise à la production de l'ancienne (c'est à dire l'actuelle) génération de Rover 45. Les projets chinois et polonais n'ont pas abouti, les partenaires locaux de MG Rover étant dans une situation financière aussi embarrassante que lui. Les échéances de 2004 et 2005 pour remplacer les 25 et 45 apparaissent donc bien hypothétiques. On notera au passage que la nationalité des partenaires choisis (polonais, chinois ou indiens) laisse songeur de la part d'un constructeur qui souhaite s'inscrire dans une lignée prestigieuse (Rover) ou sportive (MG). Dans le cas de Brilliance, on peut même se demander si les dirigeants de

MG Rover (et donc ses propriétaires) n'avaient pas trouvé là l'opportunité de revendre leur entreprise, tant on sait les Chinois friands de solutions clés en mains.

Il ne reste donc que la CityRover pour relancer le constructeur, un modèle dont le réseau MG Rover a cruellement besoin pour vivre un peu mieux, d'autant plus que les volumes de production (et donc de ventes) des autres modèles ne cessent de s'amenuiser. MG Rover avait encore produit 400 000 voitures en 1997 mais n'en a produit que 150 000 en 2002 (son objectif est actuellement d'en produire 200 000 par an dans son usine de Longbridge). MG Rover espère vendre 35 000 à 40 000 exemplaires de son modèle indien par an. En outre le réseau MG Rover au Royaume-Uni diffusera d'autres modèles Tata (un tout terrain et un pick-up) et sous la marque Tata.

Mais l'avènement de la CityRover nous donne l'occasion de nous souvenir que l'Inde reste un pays doté de quelques constructeurs encore autonomes. La politique indienne d'autarcie a en effet permis l'émergence de quelques sociétés peu connues, aux produits parfois vieillots et souvent limitées au secteur des poids lourds mais ayant une existence bien réelle : Tata, Ashok Leyland, Mahindra, Hindustan.

L'histoire de l'industrie automobile indienne est d'ailleurs assez curieuse. Le pays avait mené une politique assez dirigiste au début des années quatre-vingt en instituant un constructeur national, Maruti, mais cette entreprise publique est aujourd'hui pratiquement entre les mains de son partenaire technique, Suzuki. Par contre, la seule entreprise encore indépendante est un groupe diversifié privé, Telco (qui utilise dans l'automobile la marque Tata) et dont les poids

lourds constituent l'un des fleurons (son principal concurrent, Ashok Leyland, est dans l'orbite d'Iveco). Tata a fait une première incursion sur le marché des voitures en lançant dans les années quatre-vingt-dix des véhicules tout-terrain ou tous chemins ainsi que des pick-ups (distribués d'ailleurs en Europe continentale par de petits importateurs) et d'inspiration (au moins stylistique) Mercedes, lequel est le partenaire technique de Tata dans les camions. L'Indica (acronyme de *Indian Car*) est apparue un peu plus tard, en 1998, avec la vocation de concurrencer la voiture « nationale » Maruti. On voit donc que la nouveauté Rover est déjà vieille de cinq ans (c'est-à-dire l'âge de la Rover 75).

Tata sort en fait d'une période difficile puisqu'il a connu trois exercices successifs déficitaires entre 2000 et 2002. Il souffre à la fois des conséquences de sa situation longtemps monopolistique sur son marché intérieur (il détenait près des trois quarts du marché indien des camions) et de sa dépendance des marchés publics. Il n'est donc pas préparé à la concurrence qui s'attaque progressivement au marché indien. L'Indica, qui devait symboliser la diversification, a en fait constitué un véritable gouffre financier en raison de ses faibles quantités produites, même si les investissements ont été maîtrisés (les équipements industriels viennent d'une ancienne usine Nissan en Australie). L'exportation de l'Indica constitue donc une nécessité et l'opportunité offerte par MG Rover est tombée à point. L'alliance entre Tata et MG Rover apparaît donc comme un jeu de dupes : on a l'impression que chacun des partenaires croit que l'autre est plus solide que lui et va lui apporter le développement dont il a cruellement besoin.

Séminaire – Colloque

SECOND INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE HISTORY OF TRANSPORT TRAFFIC AND MOBILITY (T²M) MOBILITY HISTORY AND POLICY

Thursday November 4 - Sunday November 7 2004

University of Michigan-Dearborn
Dearborn, Michigan USA

Call for Papers

The International Association for the History of Transport, Traffic, and Mobility, a new organization formed to promote scholarly research and foster communication between a broad array of individuals and groups, invites proposals for papers to be presented at the Second International Conference on the History of Transport, Traffic and Mobility (T²M), to be held on 4 –7 November 2004 at the campus of the University of Michigan-Dearborn, Dearborn, Michigan USA.

The conference aims to build upon the success of last year's inaugural meeting in bringing together the many scattered initiatives, research programmes, research institutions and individuals exploring the social, cultural, economic, technological and political history of mobility. The term mobility history invites investigation on the material and the symbolic circulation of people and goods in relation to various modes of transport.

We especially encourage transnational and transmodal approaches. For a schedule of last year's program please visit: <http://www.t2m.org/>.

The theme of this year's conference will be "Mobility History and Policy" and conference participants are encouraged, though not required, to submit papers and organize panels around this theme. The intention is to revitalise the historical study of transport, traffic and mobility, partly by creating new opportunities for the exchange and development of ideas and concepts, both in person and through the usual scholarly media such as journals. The official founding of the International Association is meant to further these aims. We especially invite young scholars and Ph.D. students to submit proposals. We also encourage paper and session proposals by colleagues from the museum and archives world on themes in the realm of public policy.

This year's conference will be hosted by the University of Michigan-Dearborn's Center for the Study of Automotive Heritage. We expect approximately 100-150 conference attendees, with a maximum of 175. We have found that attendees greatly value the opportunity for discussion and critical exchange of ideas generated at this conference. The conference language (written and oral) is English. The deadline for abstracts and a short cv (*both max. 1 page and composed in MS Word or pdf format only*) is **April 15, 2004**.

Send proposals to: submissions@t2m.org. Notification of acceptance will be sent by May 20, 2004.

The full text of papers accepted must be submitted before **August 15, 2004** if they are to be included in the proceedings on the official conference CD-ROM (mailed to all participants prior to the conference).

September 1, 2004 is the deadline for payment of the conference fee of 75 dollars for Association Members and 100 dollars for non-members.

After September 1 the registration fee is 110 dollars. In due course, an application form for the conference with information about the venue and hotels will be posted on the conference web site and sent to all colleagues who have expressed their intention of attending.

During the conference we will follow the policy of short presentations and an emphasis on debate and discussion.

For general information please contact the Programme Committee's chair: [Bruce Pietrykowski](mailto:bpie@umich.edu) at bpie@umich.edu

The Programme Committee:

dr. Bruce Pietrykowski, Director, Center for the Study of Automotive Heritage, Department of Social Sciences, University of Michigan-Dearborn, Dearborn, MI 48128 (chair): bpie@umich.edu

dr.ing. Gijs Mom, Foundation for the History of Technology and chair ECMD, Eindhoven University of Technology, IPO 2.33, the Netherlands (vice chair): g.p.a.mom@tm.tue.nl

dr. Laurent Bonnaud, Centre Roland Mousnier, Paris-Sorbonne: laurentbonnaud@laposte.net

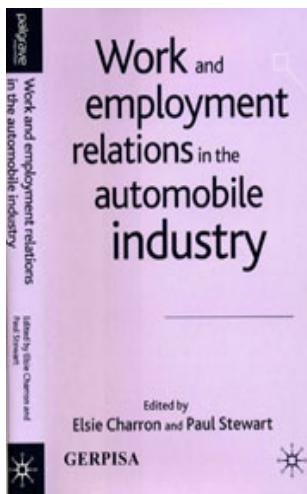
dr. Hans-Liudger Dienel, Centre for Technology and Society, Technical University Berlin: dienel@ztg.tu-berlin.de

dr. Jeff Schramm, Department of History and Political Science, University of Missouri-Rolla, Rolla, MO 65409: schrammj@umr.edu

dr. Larry Shumsky, Department of History, Virginia Tech, Blacksburg, VA 24061: yksmuhs@vt.edu

dr. Margaret Walsh, School of American & Canadian Studies, Nottingham University: Margaret.Walsh@nottingham.ac.uk

Centre documentaire



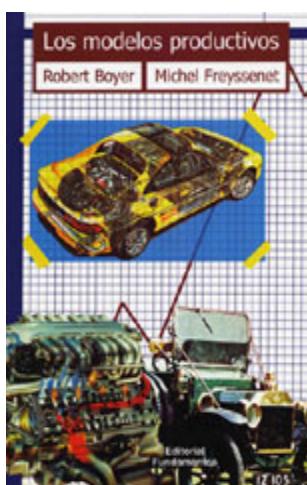
Work and Employment Relations in the Automobile Industry

Elsie Charron,
Paul Stewart

Palgrave Macmillan
2003

ISBN:1-4039-0498-7

This is a compelling new edited volume on workers in the automobile industry written by a group of leading international researchers. Their diverse approaches blend into a refreshing view that the industry cannot be understood as headline in the direction of 'one best way'. Instead, the various authors argue that the sector is characterized by a range of practices and management labour relations themes that depend upon both innovation and tradition. Moreover, management relations depend upon patterns of control that are everywhere challenged in distinct, through recognizable ways. Despite the apparent weakness of organized labour and the highly dependent nature of employment in the industry, this book brings together original studies highlighting the contested nature of management control. Unions continue to make a significant difference and nowhere more obviously than when seeking to establish employment rights on issues such as the quality of working life, worker participation and company strategy.



Los Modelos productivos

Michel Freyssenet,
Robert Boyer

Colección Ciencias
Serie Sociología
2003

ISBN:84-245-0965-x
8,65 euros.

Hay diferentes modelos productivos, es decir compromisos de gobierno de empresas que precisan poner en marcha estrategias de beneficio viables. Estos se producen siempre en un marco geopolítico y en un momento histórico concreto. Se organizan sus actividades con medios económicos, políticos y relaciones salariales.

Los autores, especialistas reconocidos, analizan las condiciones tanto externas como internas emergentes y de viabilidad de los modelos, así como los procesos que llevan a un trasplante, desaparición y, a veces, resurgimiento.

Es necesario evaluar correctamente la relación capital trabajo en las empresas teniendo en cuenta tanto los análisis micro y macroeconómicos, como que algunas de estas empleadoras, por su tamaño e importancia, condicionaban para bien o para mal las relaciones generales del trabajo en sus países e incluso más allá de sus fronteras. La apuesta política y práctica consiste en buscar las condiciones mejores para que un modelo sea viable y evaluable y tener los márgenes de maniobra precisos con los accionistas, banqueros, dirigentes, asalariados, sindicatos y administrativos.

APPEL A PROPOSITION

Une nouvelle Action Concertée Incitative du Ministère de la recherche porte sur le thème "Sécurité routière et société". L'une de ses ambitions est de stimuler des approches nouvelles (en termes historiques, économiques ou sociologiques) par rapport à celles des spécialistes habituels du domaine qui sont plutôt des ingénieurs ou des ergonomes. La sécurité routière étant une grande cause nationale, l'ACI est bien dotée en crédits mais aussi en allocations de recherches, en contrats pour des post-doctorants etc...

Les membres du GERPISA intéressés peuvent consulter le site
<http://www.recherche.gouv.fr/recherche/fns/srs.htm>

L'ACI va publier fin janvier un appel à propositions.
Pour plus de renseignements, contacter : fabrice.hamelin@inrets.fr

CALENDRIER DES REUNIONS DU RESEAU GERPISA 2004

Vendredi, 06 février 2004 à la MSH (Salle 015)

Vendredi, 05 mars 2004 à la MSH (Salle 015)

Vendredi, 02 avril 2004 à la MSH (Salle 015)

Vendredi, 07 mai 2004 à la MSH (Salle 015)

Douzième Rencontre Internationale du GERPISA

9, 10 et 11 Juin 2004, Ministère de la Recherche, Paris.

LA LETTRE DU GERPISA

Sommaire du n° 174

- P.1 Éditorial : A notre ami Bécir
Yannick Lung
- P.2 Nouvelles du programme : An Agenda for a New GERPISA Working Group: from the Analysis of the State to the Political and Cultural Embeddedness of Productive Models
Sigfrido Ramirez
- P.4 Débat : La caractérisation des modèles d'entreprise par une approche comparative pluri-disciplinaire. L'expérience du GERPISA
Michel Freyssenet
- p.10 L'actualité du produit : La Cityrover : l'alliance de l'aveugle et du paralytique ?
Ugo Puliese
- P.11 Séminaire – Colloque
- P.12 Centre documentaire : Livres du GERPISA
- P.13 Calendrier du réseau 2004
- P.14 Sommaire

E-mail des auteurs

Yannick Lung : yannick.lung@gerpisa.univ-evry.fr
Sigfrido Ramirez : Sigfrido.Ramirez@IUE.it
Michel Freyssenet : mfreyssse@club-internet.fr
Ugo Puliese : upul@wanadoo.fr

Supplément : bibliographie

Direction : Yannick Lung

Collaboration : Michel Freyssenet
 Patrick Fridenson, Ugo Puliese, Yannick Lung, Sigfrido Ramirez

Mise en page : Carole Assellaou
Mise en page sur Internet : Carole Assellaou

Image : Publicité pour NEC Electronics dans "l'Usine Nouvelle"
 n°2886, 25 septembre 2003

Les manuscrits sont à envoyer avant le 20 du mois
 The manuscripts have to be sent before the 20th of the month