

Journée du GERPISA n°208, Chercheurs, Restructurations des chaînes de valeur

**Vendredi 7 février 2014, 14h-17h ENS Cachan, Pavillon des
Jardins, RDC, salle des conférences, 61, avenue du Président
Wilson, Cachan**

(RER B, Bagneux)

Les délocalisations dans l'industrie automobile française : enjeux et perspectives

Dalila Messaoudi

Chercheur, laboratoire CEMOTEV, UVSQ

dalilamessaoudi@hotmail.fr

L'ouverture et la mise en concurrence des territoires ont bouleversé le paysage industriel et économique français. La survie économique de nombreuses entreprises s'est faite au prix d'un redéploiement spatial de leurs activités appelé communément « délocalisation ». Aux secteurs traditionnels du textile, de l'habillement, du cuir, du jouet et de la métallurgie s'ajoutent désormais les délocalisations des équipements électriques, électroniques, mécaniques, l'automobile, la plasturgie, la chimie et les services.

Dans un contexte de forte concurrence, on peut craindre que les opérations de délocalisation dans le secteur de l'automobile ne se généralisent. Jusque-là, les implantations étrangères du secteur automobile correspondaient à des stratégies de conquête de marché. Or depuis quelques années, la donne a changé. En effet, l'industrie automobile doit faire face depuis plusieurs années à de graves difficultés. D'une part, elle est confrontée à une concurrence féroce de la part des constructeurs des pays émergents (Asie) et européens (Allemagne). D'autre part, la crise mondiale née à l'automne 2008 pèse fortement sur les ventes de véhicules neufs. L'industrie automobile française doit en outre faire face à une hausse des prix des matières premières et, en particulier, de l'acier dont le prix a augmenté de 40 % entre 2004 et 2009.

Dans l'absolu, les constructeurs français possèdent déjà des usines dans les pays émergents et il leur suffira à l'avenir d'augmenter leur capacité de production et de fermer des sites en France, d'autant que les sites de production des pays émergents sont

modernes et compétitifs. Cette tendance qui semble aujourd'hui se dessiner va-t-elle s'intensifier ?

Dans le cadre des journées du GERPISA, nous tenterons d'analyser les conséquences de ce phénomène multiforme dans le secteur automobile. Nous tenterons de dégager les perspectives d'un tel mouvement dans le cas français en insistant sur les paramètres susceptibles de les faire évoluer à court et moyen terme et d'analyser les modes de régulations locales qui permettraient de valoriser le territoire français.

Un « vieux constructeur » face aux nouvelles mobilités des « digital natives » : Renault héritage historique et processus d'adaptation

Edwin Mootoosamy

Doctorant, Université Pierre-Mendes France

edmootoosamy@gmail.com

Le constat de l'émergence de « nouveaux » usages de la voiture dans les pays anciennement industrialisés est aujourd'hui largement partagé. Ces « nouveaux » usages sont repérables dans des formes de « désaffection » à l'égard du modèle de la voiture individuelle.

A travers un exposé reprenant mon expérience en tant que cofondateur de [OuiShare](#), la communauté de l'économie collaborative qui décrypte la façon dont les usages collaboratifs permis par Internet font évoluer la façon dont on consomme, produit et finance ; OuiShare est organisée en réseau à travers des communautés locales en Europe, Afrique du nord, et Amérique Latine. Ainsi qu'une présentation de mes travaux de recherche transdisciplinaires en sciences humaines engagés avec Renault je reviendrai sur l'observation du vieillissement du modèle industriel du XXe siècle observé à travers la fenêtre de la mobilité.