

Quatorzième Rencontre Internationale du GERPISA

Les firmes automobiles : des organisations orientées vers le marché ?

Mythes et réalités

Ministère de la Recherche, Paris, 12 et 13 juin 2006

Appel à communications

La quatorzième rencontre internationale vise à présenter et à discuter les premiers résultats du programme de recherche du GERPISA *Variété du capitalisme et diversité des modèles productifs* adossé sur le projet ESEMK soutenu par l'Union Européenne dans le cadre du 6^{ème} PCRD (contrat n° CIT2-CT-2004-506077). Elle privilégie une entrée particulière peu étudiée jusqu'ici dans nos travaux et qui occupe une place importante dans notre projet scientifique et dans les stratégies des firmes : la faculté des systèmes automobiles à s'adapter aux marchés.

Thématique centrale

Depuis quinze à vingt ans, l'essentiel des innovations productives et organisationnelles qui se sont faites jour dans les systèmes automobiles ont été sinon motivées du moins justifiées par la nécessité de s'adapter mieux et plus rapidement à une évolution des marchés de plus en plus exigeante. Saturés dans les pays développés, les dits marchés ont vu la concurrence s'exacerber et ont conduit les constructeurs à entrer dans une course à l'innovation et à la différenciation qui a rendu la demande plus incertaine. Dans le même temps, la recherche de nouveaux débouchés a conduit à prêter aux marchés potentiellement émergents une attention qui a redéfini profondément la géographie de la production. Sur le plan productif et organisationnel, le besoin de flexibilité et, plus généralement, d'adaptation permanente de l'offre aux demandes se sont ainsi imposés comme le motif essentiel des restructurations engagées. De même, les performances relatives des constructeurs et des systèmes automobiles ont été interprétées en ces termes.

Au-delà des a priori et des généralités, ce discours partagé par les acteurs et les experts mérite aujourd'hui d'être interrogé. Plus précisément, il s'agit d'examiner plutôt que de postuler la faculté des changements observables aux différents niveaux d'organisation des systèmes automobiles à permettre l'amélioration de l'ajustement des offres aux demandes. Trois principales dimensions de la vie des systèmes automobiles peuvent être distinguées dans cette perspective : la conception des produits, l'organisation de la production, l'organisation de la distribution. Il s'agit en effet de trois domaines pour lesquels l'idée d'une nécessité accrue de s'adapter à une demande différenciée et changeante a tenu un rôle majeur dans les modifications des pratiques des constructeurs et de leurs « partenaires ». Dans la mesure où les différents travaux du GERPISA ont déjà permis de montrer que ces pratiques sont différenciées entre les firmes automobiles (constructeurs ou équipementiers), le colloque se propose d'accueillir des communications qui permettront d'explicitier ce lien fondamental entre les pratiques productives et organisationnelles développées à ces trois niveaux et « l'orientation marché » qu'on leur prête le plus souvent.

En effet, ni le sur-mesure, ni la redéfinition permanente des gammes n'étant possible et les préoccupations traditionnelles (recherche du profit, réduction des coûts,...) n'ayant pas disparu, les firmes sont amenées à rendre des arbitrages. Ces arbitrages reposent sur des interprétations différenciées voire contradictoires de ce qu'implique un meilleur ajustement de l'offre automobile aux demandes, ce que les contributions proposées devront contribuer à mettre à jour. Dans cette perspective, une attention particulière mérite d'être portée aux pratiques développées dans les pays émergents. La question de la demande s'y trouvant posée en des termes qui ne sauraient être les mêmes que dans les pays industrialisés aux marchés saturés, il s'agit de savoir si des pratiques spécifiques sont développées aux trois niveaux (conception-fabrication-distribution).

Dans tous les cas, l'examen de ces questions implique l'examen de la demande elle-même et des déterminants de son évolution et de sa différenciation d'un pays à un autre, autrement dit l'analyse de la construction sociale du marché automobile. Appréhendable à partir des rapports salariaux, cette problématique – qui permet de cerner comment les configurations industrielles observables s'inscrivent dans (et s'expliquent par) un contexte macroéconomique – doit intégrer l'examen du rôle joué par les différents acteurs collectifs (syndicats, organisations professionnelles, Etat...) dans la différenciation des contextes et de leurs traductions en demandes.

Les questions ou domaines couverts par les communications à soumettre peuvent se décliner ainsi :

- Déterminants des demandes automobiles, rapport salarial et acteurs collectifs : répartition du revenu, inégalités et « exigences des clients », régulations sociales et politiques des industries automobiles.
- Conception des produits et évolutions des demandes : formes et qualités des dispositifs conçus pour assurer l'ajustement innovation/demandes des clientèles ; conception de modèles spécifiques pour les marchés émergent ou adaptation de produits conçus pour les marchés mûrs.
- Organisation de la production : la modularisation accroît-elle la flexibilité ? Comment les différentes organisations verticales se différencient-elles en terme de capacité à s'ajuster à la demande ? Comment l'irruption du marché ou des clients dans les différentes composantes des systèmes automobiles se traduit-elle en terme de pressions sur les différentes catégories de salariés ?
- Organisation de la distribution et des services automobiles : les changements initiés dans la distribution renvoient-ils à la nécessité ou à la volonté de mieux assurer la relation au client ? Si, oui y parviennent-ils ?

Les travaux porteront sur les différentes régions du monde, avec une attention particulière sur les pays de l'Union Européenne. Ils pourront proposer des approches historiques permettant d'intégrer une mise en perspective longue.

Intégrer cette problématique pour ré-interroger les autres dimensions du quatrième programme de recherche

Sur ces questions, des analyses portant sur d'autres industries (notamment aéronautique, pharmacie, logiciel, équipements de télécommunication, agroalimentaire, services publics) sont bienvenues prolongeant la démarche d'analyse comparative intersectorielle engagée dans le nouveau programme de recherche du GERPISA et le projet ESEMK.

Si ces enjeux sont au cœur des questionnements du groupe de travail *Politique produit et organisation productive*, il permettent aussi de revisiter les autres dimensions du programme de recherche : ces évolutions ont-elles un impact sur l'organisation du travail (dans quelle mesure ces nouveaux dispositifs mettent les salariés sous la pression du flux tendus par exemple) et, plus généralement, la relation salariale ou sur l'environnement financier de l'entreprise (voir la prise en compte de cette orientation dans l'évaluation par les analystes) ? Les deux autres groupes de travail du programme (*Relation salariale* et *Financiarisation*) sont invités à intégrer ce questionnement dans leurs travaux. Le colloque sera aussi l'occasion de faire le point sur l'avancement de l'ensemble de leurs travaux au terme de la deuxième année du programme.

Ces questionnements sont aussi à mettre en relation avec l'analyse des formes de l'intervention publique en s'interrogeant sur la façon dont les différents niveaux d'intervention de l'Etat et leur articulation (notamment à l'échelle de l'Union Européenne ou encore au sein de l'Organisation Mondiale du Commerce), les politiques sectorielles et les réglementations influent sur la relation des firmes automobiles avec leur marché.

Enfin, la diversité des configurations en matière de dispositifs de gestion de la relation au marché des entreprises pourra être mis en rapport avec les rapports de concurrence qui caractérisent les différents types de capitalisme.

Date limite d'envoi des projets de communications ou de sessions: le **27 janvier 2006**

Réponse : le **18 février 2006**.

Date limite d'envoi des textes : le **16 avril 2006**

GERPISA, Université d'Evry
Rue du Facteur Cheval, F-91025 Evry Cedex (France)

E-mail: contact@gerpisa.univ-evry.fr

Site web: www.gerpisa.univ-evry.fr