

GERPISA

*Réseau International
International Network*

Quinzième Rencontre Internationale du GERPISA

Qu'avons-nous appris de la dynamique des firmes et systèmes automobiles ces quinze dernières années ?

Ministère de la Recherche et Palais du Luxembourg, Paris, 20-22 juin 2007

APPEL A COMMUNICATIONS

Pour marquer ce quinzième anniversaire de la vie de notre réseau international, nous proposons de tenter d'éclairer les développements actuels et à venir des firmes et systèmes automobiles en faisant un effort pour évaluer les travaux que nous avons pu mener depuis 15 ans. En effet, le début des années 90 a correspondu à la fois au lancement du premier programme du GERPISA sur l'« émergence de nouveaux modèles industriels » (1993-1996) et à une activité scientifique et stratégique très importante dans les mondes académiques et professionnels qui étaient à l'époque liée aux refontes du paysage concurrentiel que la montée en puissance des constructeurs japonais suscitait.

Au sein du GERPISA comme dans d'autres cercles, cette effervescence a donné lieu à un certain nombre de travaux qui ont permis de faire émerger des concepts ou théories visant sinon à prévoir du moins à éclairer les réalités passées, présentes et à venir que vivaient ou vivraient les firmes et les systèmes industriels. Du point de vue du GERPISA tel qu'il a structuré ces travaux dans le cadre des différents programmes de recherche internationaux, quatre grands types de questions ont ainsi été abordées et traitées :

- i) la question des trajectoires des firmes et de leur convergence ou non ;
- ii) la question des formes d'internationalisation passées et présentes des entreprises automobiles ;
- iii) la question de la division du travail productif et technologique dans les systèmes automobiles
- iv) la question des formes d'insertion des firmes et systèmes automobiles dans les configurations économiques et politiques nationales ou régionales.

A ces quatre questions, nos recherches ont apportées par des réponses qui nous ont amené les uns et les autres à défendre dans nos ouvrages et articles des propositions qui ont souligné non seulement que ces questions recevaient des réponses différenciées d'une firme ou d'un système à l'autre, mais encore que cette différenciation pouvait être analysée et comprise à condition d'inventer puis de mobiliser des outils conceptuels qui en restituent la cohérence.

Parce que sur ces mêmes questions, les réalités semblent aujourd'hui nous placer face à des phénomènes nouveaux qui nous conduiront à concevoir de nouveaux programmes de recherche, nous appelons ici les chercheurs qui ont participé à ces réflexions comme ceux qui les mobilisent et/ou les contestent ou en perçoivent aujourd'hui les limites à venir s'exprimer en juin prochain.

De manière plus précise, nous proposons de rouvrir nos quatre grands dossiers, de relire nos propres travaux et ceux de nos collègues pour évaluer ce qui a changé d'une part et la faculté des théories ou concepts que nous avons mobilisés pour cerner les réalités autrefois à éclairer ces changements d'autre part.

Trajectoires des firmes

Au cours des quinze années passées, les frontières des firmes comme leurs organisations internes ou le design de leurs relations avec les autres entreprises ont été marquées par de profondes transformations. La question qui se pose alors est de savoir si et jusqu'à quel point les analyses que nous avons pu faire de l'histoire passée des entreprises concernées sont robustes et/ou si les transformations observables ont correspondu à des ruptures appelant la mobilisation d'autres modes de représentation des firmes et de leurs stratégies et performances. Ces questions méritent d'être posées pour chacun des grands constructeurs automobiles ainsi que pour d'autres entreprises comme les entreprises équipementières ou les entreprises de distribution qui interviennent en amont ou en aval.

Trajectoires d'internationalisation

Parce que les entreprises concernées ont changé de contours voire de nature en même temps que les contextes politico-économiques variaient profondément, il est nécessaire de reprendre les analyses des modes d'internationalisation des entreprises et des systèmes automobiles pour éclairer ce que font les constructeurs ou les équipementiers en Chine, en Russie, au Brésil ou en Inde. De même, la compréhension que nous avons dans les années quatre-vingt dix des formes prises par l'internationalisation des entreprises japonaises ou coréennes ne permettent sans doute pas de saisir comment se poursuivent aujourd'hui leurs trajectoires d'internationalisation pas plus qu'elles n'éclairent celles que commencent à prendre aujourd'hui celles des entreprises chinoises ou indiennes.

Division du travail productif et innovatif

Les très nombreux travaux qui ont été menés dans la perspective qui était celle du programme CoCKEAS et qui ont revisité la question de la délégation des tâches productives, innovatrices et commerciales ont introduit des débats très nourris sur des questions comme celles de la modularisation. Parce que les marchés et les technologies ont changé, que les contraintes – financières entre autres – pesant sur les firmes se sont elles aussi modifiées et parce que la géographie de la production et de la conception semble elle aussi se modifier très rapidement, la structure des chaînes de valeur mérite elle aussi d'être réexaminée. Pour cela, la pertinence des outils forgés pour rendre compte de ce qui se produisait il y cinq ou dix ans mérite d'être interrogée.

Contextes macro et dynamiques des firmes et systèmes automobiles

Les derniers programmes du GERPISA et particulièrement le programme ESEMK ont tenté de rendre explicite un dialogue entre deux types de travaux qui était déjà en filigrane dans le premier programme : le débat sur les formes ou types de capitalismes et celui sur les formes ou types de stratégies et d'organisations (ou modèles productifs). Etant données les reconfigurations repérables au premier niveau, la complexité des relations entre les contextes et les firmes et systèmes automobiles appelle elle aussi un réexamen des travaux et propositions passés et, éventuellement, l'élaboration d'alternatives théoriques.

Date limite d'envoi des projets de communications ou de sessions: le **22 janvier 2007**.
Réponse du comité de sélection : le **12 février 2007**.
Date limite d'envoi des textes (format papier et disquettes ou E-mail) : le **13 avril 2007**.

Les projets et textes doivent être envoyés à l'adresse ci-dessous:
GERPISA, Université d'Evry, Rue du Facteur Cheval, 91025 Evry Cedex, France
E-mail: contact@gerpisa.univ-evry.fr Site web: www.gerpisa.univ-evry.fr
Téléphone: +33 1 69 47 78 95 Fax: +33 1 69 47 79 99