

Actes du GERPISA
 Pourquoi les modèles productifs voyagent
 n° 24, décembre 1998, 121 p.

Avant-propos.
Pourquoi et comment voyagent les modèles productifs?

Michel Freyssenet

Les résultats des travaux du groupe « Hybridation », constitué dans le cadre du programme international « Emergence de nouveaux modèles industriels » du GERPISA, viennent d'être publiés dans un ouvrage coordonné par Robert Boyer, Elsie Charron, Ulrich Jürgens et Steve Tolliday, intitulé *Between Imitation and Innovation: Transfer and Hybridization of Productive Models in the International Automobile Industry* et édité par Oxford University Press. Nous invitons les lecteurs des Actes à se procurer cet ouvrage en raison de la richesse de l'information (pas moins de douze transplants y sont étudiés) et de l'importance des conclusions pour comprendre la genèse et la diffusion des modèles productifs. On trouvera en annexe la présentation des livres publiés à ce jour à la suite du programme « Emergence de nouveaux modèles industriels ».

Le présent numéro des Actes revient sur le thème de l'hybridation des modèles productifs lorsqu'ils sont transplantés hors de la firme et de l'espace où ils ont émergé.

On pourra lire tout d'abord la version française (et en outre complète) du chapitre introductif à l'ouvrage cité plus haut. Robert BOYER, qui en est l'auteur, y montre que l'hybridation ne doit pas être comprise comme le mélange d'emprunts divers donnant naissance à des configurations productives intermédiaires ou dérivées, qui ont toute chance d'être non performantes parce qu'incohérentes, mais comme un processus d'innovation permettant de surmonter des incompatibilités et donnant naissance à un modèle nouveau. Ainsi conçue, l'hybridation permet de comprendre comment par exemple la transplantation de la production en ligne continue et mécanisée dans un Japon de l'après guerre ne pouvant se lancer dans la consommation de masse et secoué par d'importants conflits sociaux a pu donner naissance au système de production Toyota. Elle permet aussi de comprendre pourquoi un modèle productif peut disparaître là par disparition de ses conditions de viabilité et réapparaître ailleurs parce que ces conditions y sont remplies, pourquoi un modèle peut émerger dans telle firme, mais ne parvenir à se constituer véritablement que dans une autre, etc. L'hybridation est l'un des deux processus de formation des modèles productifs, le second étant la trajectoire des firmes à travers les transformations de leur espace géographique et des rapports concurrentiels.

Dans le cadre de son second programme international « L'industrie automobile entre mondialisation et régionalisation », le GERPISA rencontre de nombreux cas d'hybridation. Par leurs choix d'internationalisation et les stratégies de profit qu'elles

poursuivent, les firmes anticipent sur ce que vont devenir les espaces où elles s'implantent tant du point de vue du marché que du travail. Leur réussite va dépendre de la possibilité et de leur capacité à surmonter d'inévitables décalages entre anticipation et réalité, par un effort non pas d'adaptation mais d'innovation, et à articuler au sein d'un même groupe des configurations productives différentes. Les textes suivants commencent à apporter quelques éléments de réflexion.

Didier CHABAUD et Claude PARTHENAY de l'Université de Cergy-Pontoise étudient le cas de Volvo, intéressant à un double titre. Ce constructeur déploie l'essentiel de son activité automobile dans trois pays, la Suède, la Belgique et les Pays-Bas, aux contraintes institutionnelles fortes et différentes. Il a réorienté son action à la suite de l'échec de la fusion avec Renault et du changement de politique économique et sociale en Suède. Les auteurs montrent la volonté de Volvo de mettre en place des principes communs à ses différentes implantations, et la difficulté à faire converger les pratiques locales.

Mario-Sergio SALERNO, Maurice ZILBOVICIUS, Glauco ARBIX et Ana Valeria CARNEIRO DIAS de l'Université de Sao Paolo analysent ce qui change et ce qui demeure dans les relations constructeurs et fournisseurs au Brésil. Ils identifient plusieurs configurations productives dans les nouvelles implantations, qui vont des relations traditionnelles entre constructeurs et fournisseurs au "consortium modulaire" (dans lequel les fournisseurs fabriquent et montent sur la ligne d'assemblage du constructeur les modules qui constituent le véhicule) en passant par ce qu'ils appellent le « condominium industriel » (dans lequel des fournisseurs de premier rang sont à proximité et fournissent certains sous-ensembles).

Chunli LEE de l'Université Aichi au Japon décrit le cas instructif d'une tentative de transplantation du système de production de Toyota en Chine. Il donne matière à réflexion sur les conditions de possibilité et de viabilité limitées des modèles industriels.

Enfin, on trouvera dans la partie Note de recherche de ce numéro, un texte de Lale DURUIZ de l'Université Bilgi d'Istanbul, sur l'industrie automobile turque et une comparaison de Toyotasa, la filiale de Toyota en Turquie, avec Oyak-Renault et Tofas-Fiat.