

La Lettre du GERPISA, mai 1997, n°113, éditorial

Michel Freyssenet

### **Deux façons nouvelles et opposées de produire des automobiles: Uddevalla et Hambach. Quel avenir dans le nouvel espace automobile mondial?**

L'usine de Uddevalla (Suède) a été officiellement rouverte le 24 mars dernier. La mise en production de l'usine de Hambach (France), où sera montée la Smart, est toujours prévue pour le dernier trimestre de cette année. Ces deux usines représentent deux façons nouvelles de produire des automobiles, qui suscitent de nombreuses interrogations et discussions. Est-ce que ces deux façons préfigurent des systèmes de production susceptibles de se développer? L'une et l'autre cherchent à abaisser le coût de la production variée et de niche (dont l'importance, dit-on, devrait continuer de croître), par des formes socio-productives différentes et même opposées de flexibilité. Mais les concepteurs de l'une et de l'autre prétendent qu'elles sont aussi applicables à une production de masse, diversifiée ou non, pour en accroître les performances et en surmonter les rigidités structurelles. Les nouveautés en ce domaine sont suffisamment rares pour que nous y prêtions attention. On peut s'interroger aussi sur les potentialités offertes par l'une et l'autre de ces deux façons, pour produire des voitures dans les pays émergents.

Notre collègue Kajsa Ellegård, dont les membres du GERPISA savent la part active qu'elle a prise au côté de Lennart Nilsson et Tomas Engström dans la conception du système de production de l'usine d'Uddevalla à son origine (voir *Actes du GERPISA* n°9, mars 1994), nous donne dans ce numéro de *La Lettre* les dernières informations concernant la réouverture de cette usine. Rappelons que les voitures y étaient montées en station fixe par deux ou quatre ouvriers, en moins de temps qu'il n'en fallait pour monter le même modèle sur une chaîne dans une autre usine Volvo. Uddevalla avait été fermée peu de temps après l'usine de Kalmar, en raison de la chute durable des ventes du constructeur suédois. La reprise de la demande a amené Volvo à la rouvrir, sous forme d'une filiale, appelée AutoNova, créée conjointement avec la firme anglaise TWR, pour fabriquer des coupés et des cabriolets de haut de gamme, à raison de 20.000 par an. Kajsa Ellegard nous confirme que la préparation des pièces qui était effectuée par une catégorie particulière d'ouvriers à partir de listes administratives dans la précédente organisation, source de difficultés, est maintenant intégrée au travail holiste des monteurs (voir *La Lettre du GERPISA*, n°101, mars 1996). La "production réflexive" retrouve un terrain d'expérimentation, qui permettra de valider ou non ses possibilités socio-productives.

À l'opposé si l'on peut dire, du point de vue des principes qui l'inspirent, l'usine de Hambach, site de production de la voiture urbaine à deux places, conçue par Swatch et Mercedes, la Smart, se réduira à une chaîne d'assemblage final en forme de croix, sur laquelle huit fournisseurs de premier rang installés à quelques mètres de là apporteront les sous-ensembles complets dont ils ont chacun la charge. Hambach est prévue pour produire 140.000 véhicules/an en deux équipes. Elle sera la première usine de véhicules particuliers à mettre en oeuvre "l'usine de rêve" d'Ignacio Lopez. Valérie Mazeau suit

actuellement la réalisation de ce projet, dans le cadre de son DEA, et devrait consacrer sa thèse à étudier cette usine durant ses premières années d'existence. Elle en a fait une présentation rédigée au début de son travail à partir de la documentation dont elle disposait alors. On trouvera son texte à la rubrique "Nouvelles des firmes", comme celui concernant Autonova.

La visite d'une usine Boeing, que Robert Boyer a effectué récemment, trouve sa place dans le débat ouvert ici. La production en station fixe n'est pas une nouveauté. Elle existe dans de nombreux secteurs, notamment dans l'aéronautique. Qu'est ce qui différencie la production dans ce secteur de ce qui a été imaginé et réalisé à Uddevalla? Quels enseignements peuvent être tirés en termes de flexibilité, qualité, délais, coût, implication, développement des compétences? Bref le débat est ouvert, et chacun est invité à y participer. Il fera l'objet de plusieurs communications à la 5ème Rencontre Internationale. Il est une des questions que le groupe "Organisation productive et relation salariale" aura à traiter.

L'annonce de la fermeture de l'usine Renault de Vilvoorde a brutalement porté sur la place publique en Europe la question de la négociation entre partenaires sociaux au niveau européen. La prochaine journée de travail de GERPISA France lui est précisément consacrée. La réflexion est introduite par un texte ci-joint sur les "comités de groupe européens" dans l'automobile, de Udo Rehfeldt, chercheur à l'IRES, un institut de recherche au service des syndicats. Son texte et son exposé liminaire seront commentés par Emmanuel Couvreur, administrateur CFDT au conseil d'administration de Renault. Le mouvement syndical et les formes actuelles d'internationalisation constituent un autre thème au programme du groupe "Organisation productive et relation salariale".