



Solenza - la nouvelle Dacia

LA LETTRE DU GERPISA

RESEAU INTERNATIONAL
INTERNATIONAL NETWORK

N° 170

JUILLET - AOUT 2003

Editorial

Yannick Lung

FORD, FORDISME, FORDIEN, ETC.

Le 16 juin 2003, la Ford Motor Company fêtait son centenaire. Avec cette entreprise, l'industrie automobile est passée à la production de masse, marquant de façon durable son empreinte par la diffusion des nouvelles méthodes d'organisation de la production dans le système productif et par les bouleversements que l'automobile allait engendrer dans les modes de vie.

Ce double impact fondamental de la Ford M.C., sur les systèmes productifs et sur les modes de vie, est à l'origine de la multiplication des usages des termes de fordisme ou fordien, source de multiples confusions.

Au plan macroéconomique, la notion de fordisme a été proposée par les économistes de l'école de la Théorie de la Régulation (TR) pour qualifier la croissance de l'après seconde guerre mondiale (les "Trente Glorieuses") assurant une progression régulière et parallèle des gains de productivité du travail et du salaire réel, grâce au fameux compromis de travail fordien où les travailleurs acceptaient de se dessaisir de l'organisation du travail (conçue à la hiérarchie) pour focaliser leurs revendications salariales.

Les historiens ont proposé une autre acception du concept de fordisme qui est associé à la production de masse par l'assemblage à la chaîne d'un modèle standardisée grâce à l'interchangeabilité des composants. Héritier du Système Américain de Manufacture, le fordisme s'oppose à la production flexible reposant sur un tissu de petites et moyennes entreprises.

Dans leur synthèse des travaux du GERPISA, Robert Boyer et Michel Freyssenet propose encore une autre notion du "modèle fordien", associé à l'expérience de la Ford T, qu'ils différencient nettement du modèle taylorien, avec lequel il est souvent assimilé et qui n'a que peu de rapport avec le concept macroéconomique de fordisme (voir le texte de Michel Freyssenet). Alors que le "modèle fordien" entre en crise dès les années 20 aux États-Unis avec la concurrence du modèle sloanien, au sens macroéconomique, la crise du fordisme intervient dans la deuxième moitié des années 60.

FORD, FORDISM, FORDIAN, ETC.

June 16, 2003, Ford Motor Company celebrated its centenary. With this company, the car industry entered into the mass production, marking in a durable way its print by the diffusion of the new methods of organization in the productive systems and by the upheavals which the car was going to generate in the ways of life.

This double fundamental impact of Ford M.C., on the productive systems and the ways of life, is at the origin of the multiplication of the uses of the terms of Fordism or Fordian, source of multiple confusions.

At the macroeconomic level, the concept of Fordism proposed by the French school of the Theory of Regulation characterizes the post-WWII era of economic growth (Golden Age), based on a regular and parallel increase of labour productivity and real wages. With the so-called Fordian labour compromise, the workers accepted to let the management organizing and control the work process and focused their claims on wage increases.

The historians proposed another meaning of the concept of Fordism, which is associated with mass production including the assembly line of a standardized product and the interchangeability of the components. Heir to the American System of Manufacture, the Fordism is opposed to flexible production systems resting on small and medium-sized enterprises.

In their synthesis, Robert Boyer and Michel Freyssenet proposed a different notion, the Fordian model associated to the experiment of the Ford T. The Fordian model is different from the Taylorist model with which it is often associated. This concept of Fordian model has no link with the macro-economic concept of Fordism (see Michel Freyssenet's paper in this Lettre). In the US, whereas the Fordian model entered in crisis as soon as in the 20s with the competition of the Sloanian model, at the macroeconomic level, the crisis of the Fordism intervened in second half of the Sixties.

On imagine toutes confusions dans nos débats si chacun ne précise pas l'usage qu'il fait du qualificatif de fordisme ou fordien. Dans un réseau interdisciplinaire comme le GERPISA, il est essentiel de préciser le sens accordé aux concepts pour progresser dans notre recherche collective, surtout si notre prochain programme s'efforce d'articuler plus précisément le niveau macro-social et celui des firmes et de l'industrie

One imagines all confusions in our debates if each one does not specify the use only it makes with the word Fordism or Fordian. In an interdisciplinary network like the GERPISA, it is essential to specify the direction granted to the concepts to progress in our collective research, especially if our next program endeavours more precisely to articulate the macro-social level and that of the firms and industry.

Débat

LA NOTION DE FORDISME EST-ELLE ENCORE UTILE ?

Michel Freyssenet

Extrait de "Qui a été fordien en Europe? Proposition d'un outil pour en décider", à paraître dans *Ford 1903-2003. The European History*, coordonné par H. Bonin, Y. Lung et S. Tolliday, *PLAGE, Paris, 2003.*

Les résultats spectaculaires obtenus par la Ford Motor Company dans les années dix comme la nouveauté radicale de son système de production et de sa politique salariale frappèrent de nombreux esprits. Non seulement des industriels, mais aussi des hommes politiques de droite et de gauche, des intellectuels, des artistes, des syndicalistes, etc. s'enthousiasmèrent. Une entreprise capitaliste apparaissait capable de procurer durablement de hauts salaires et d'abaisser le prix d'une marchandise de luxe, au point de la rendre accessibles à une partie toujours plus grande de la population, sous réserve que celle-ci accepte la « rationalisation » du travail et la transformation de son mode de vie. Si les industriels préférèrent parler de « système Ford » ou de « fordisation », intellectuels et politiques utilisèrent dès les années vingt le terme de « fordisme » pour désigner la « doctrine de Ford », puis dans les années trente la transformation du capitalisme lui-même, à l'instar d'Antonio Gramsci, philosophe et cofondateur du Parti Communiste Italien. En hommage à ce dernier, les économistes de l'École française de la régulation reprirent le terme dans les années soixante-dix pour nommer le processus national auto-entretenu, observé durant les « trente glorieuses », de redistribution des gains de productivité, obtenus par la production de masse, en augmentation généralisée et régulière du pouvoir d'achat des salaires, (Aglietta 1976 ; Boyer, Mistral, 1978). À la même époque, des sociologues et des historiens commencèrent à utiliser le terme (en l'accolant souvent à celui de taylorisme) pour désigner au niveau des entreprises le système de production de masse et d'organisation du travail à la chaîne prévalant dans l'industrie depuis la deuxième guerre mondiale dans les pays industrialisés et se diffusant dans les pays en voie d'industrialisation.

Pour rendre justice à une notion, à ses inventeurs et à ses utilisateurs éclairés, il convient toujours de rappeler les problèmes de recherche que ladite notion a permis de résoudre ou de dépasser.¹

¹Il est en effet facile, une fois oublié ce qui était en débat lorsqu'une notion a été élaborée, de l'accabler des faits qu'elle n'a pas pris en compte ou ignorés et des abus auxquels elle a donné lieu. N'étant qu'un outil élaboré pour approfondir l'enquête et pour mieux raisonner, une notion est par définition toujours temporaire.

Elle ne se juge pas à sa vérité (laquelle est, comme chacun sait, inaccessible, puisqu'il est impossible d'établir toutes les conditions de possibilité d'un quelconque fait qu'il soit physique ou humain), mais à sa capacité à élever la pertinence et la fécondité des questions de recherche que la communauté scientifique se pose, en permettant de voir ce que l'on ne voyait pas et en rendant plus intelligible un nombre plus grand de faits observés.

Le premier mérite des travaux macro-économiques des régulationnistes est d'avoir proposé une périodisation du capitalisme qui rende mieux compte à la fois de l'exceptionnelle croissance économique et sociale de la période 50-70 et de son ralentissement durable à la suite des crises monétaires et pétrolières de la première moitié des années 70. La redistribution programmée et généralisée d'une part importante des gains de productivité en augmentation du pouvoir d'achat de la population était présentée comme l'origine des « trente glorieuses » et de la généralisation de la production dite de masse. L'épuisement de ces mêmes gains de productivité, en raison notamment de la lourdeur croissante des investissements, était logiquement vu comme la cause endogène de la crise de ce régime de croissance, dès lors appelé « fordiste ». Cette vision s'est révélée plus féconde que deux autres visions qui prévalaient et s'opposaient alors : d'une part celle du Capitalisme Monopoliste d'État conçu par les économistes communistes comme un stade du capitalisme appelant la socialisation des moyens de production ; d'autre part la vision selon laquelle l'arrêt brutal de la croissance de 1974-75 n'était dû qu'à des dérèglements passagers, le capitalisme ayant définitivement trouvé les recettes pour concilier croissance économique, liberté d'entreprendre et progrès social (Boyer, 2003). Le deuxième mérite de la théorie régulationniste est d'avoir fondé le régime de croissance fordiste sur un rapport salarial particulier : à savoir l'acceptation définitive de la primauté de la direction de l'entreprise dans la définition de l'organisation du travail contre l'augmentation progressive et modérément hiérarchisée du pouvoir d'achat des salaires, jetant ainsi des ponts stimulants entre le macro et le méso. Des économistes du travail régulationnistes, virent dans le fordisme de l'atelier, tel que commençaient à le décrire et le théoriser certains historiens et sociologues, le correspondant nécessaire au fordisme national. Ils pensèrent pouvoir franchir le pas entre les deux approches : les deux fordismes n'en feraient qu'un, ne seraient que la projection d'une même réalité à deux niveaux différents.

En fait l'emploi du terme « fordisme » fait par ces sociologues et historiens a été moins heureux et fructueux que celui fait par les économistes régulationnistes. Le fordisme a été présenté comme le développement logique du taylorisme, lequel avait institué, selon eux, la division de la conception et de l'exécution dans le travail.

Le fordisme aurait porté cette division à son point ultime par la prescription minutée et maniaque du moindre geste. Si l'emploi de l'expression « taylorisme-fordisme » a contribué au rejet du déterminisme technologique diffus qui prévalait encore dans certains esprits, il a eu l'énorme inconvénient d'induire l'idée selon laquelle il suffisait d'abandonner un des attributs supposés de ces modèles (comme le chronométrage, le bureau des méthodes, le mode opératoire, le travail à la chaîne, la séparation de la fabrication de la maintenance ou autre fonction, etc.) pour réduire la séparation de la conception et l'exécution et amorcer une inversion durable de la division du travail. On connaît les ravages que cette vision a produits lors des débats sur le post-taylorisme et le post-fordisme et qu'elle recommence à produire aujourd'hui avec le « retour du taylorisme » annoncé par certains ! Comme on le verra plus loin, le taylorisme n'est qu'une forme historiquement tardive, passagère, peu importante et non exclusive de la division de la conception et de l'exécution et que le fordisme est né en opposition au taylorisme jugé trop peu efficace pour garantir la production en quantité et en qualité dans les délais voulus.²

Le terme fordisme est donc aujourd'hui utilisé indistinctement pour parler du travail à la chaîne, de la parcellisation du travail, de la prescription et de la codification de toute tâche, du travail déqualifié et répétitif, des cadences, du recours à de la main d'œuvre sans qualification, du bureau des méthodes et de sa toute puissance, de la division de la conception et de l'exécution, de la tyrannie des contremaîtres, d'une hiérarchie pléthorique, de la rigidité des procédures, classification et normes, du flux continu, de la planification de la production, de la production intégrée de l'amont à l'aval, du produit unique ou peu diversifié, de la grande série, de la production de masse, de la consommation de masse, du productivisme, de l'obsession du volume, de la production qui pousse la vente et la consommation, de la décision qui va du sommet à la base, de la paix sociale achetée par les « hauts salaires », de la redistribution des gains de productivité en pouvoir d'achat, des institutions contribuant au rapport salarial correspondant, etc....

². Je dois avouer sur ce point mon échec total à empêcher ces confusions. Bien qu'ayant montré dès 1974 que la division de la conception et de l'exécution était née avec l'émergence du rapport capital-travail et s'était développée ensuite avec la diffusion de ce dernier sous de multiples formes techniques et organisationnelles, bien qu'ayant montré en 1984, au seul colloque à avoir jamais été organisé spécifiquement sur le taylorisme en France, que le taylorisme n'a pas été non plus l'aboutissement, le point ultime de la division de la conception et de l'exécution, puisque celle-ci s'est poursuivie, notamment à travers des formes sociales d'automatisation particulières adoptées depuis par les entreprises, bien qu'ayant dénoncé les confusions entretenues, chaque fois que l'occasion m'en a été donnée, chacun peut constater que cela n'a eu aucun effet observable dans la littérature académique. Visiblement nombre de chercheurs ont préféré pour faire court, pour être plus imagés peut-être aussi, s'en remettre à la nouvelle vulgate, au lieu de procéder à un examen plus attentif tant sur le plan analytique qu'historique. Si le débat scientifique avait été accepté, nous aurions tout de même, me semble-t-il, gagné beaucoup de temps.

Ses attributs se multipliant et perdant en cohérence, il est devenu maintenant plus commode, plus expéditif de définir le fordisme par tout ce qui aurait précédé et s'opposerait à ce que l'on observerait aujourd'hui : à savoir flexibilité, réactivité, diversité, innovation, décloisonnement, réduction de la hiérarchie, responsabilisation, poly-compétences, professionnellisation, élévation des qualifications, inversion de la division du travail, dialogue, individualisation des parcours, des salaires et des mérites, profits financiers, services aux clients, pilotage par le marché, etc.

Mais dès que l'on commence à analyser chacun des traits attribués au fordisme et à ce qui serait censé lui avoir succédé, il apparaît très vite qu'aucun n'est spécifique ni à l'un, ni à l'autre. Est-ce la combinaison des traits énumérés précédemment qui fait le fordisme ? Peut-être, mais faut-il avoir tous ces éléments pour que l'on puisse parler de fordisme ? quels sont les traits nécessaires et suffisants ? surtout qu'est-ce qui fait tenir la combinaison spécifique de ces traits ? qu'est-ce qui les a rendus cohérents entre eux ? est-ce un esprit, un paradigme, des institutions, une culture, un mouvement historique, un compromis, une philosophie productive et sociale, des pratiques, un enjeu commun, etc. ?

On le voit, il n'est pas raisonnable de rester dans une telle imprécision et une telle confusion, particulièrement lorsque l'on se pose la question, comme c'est le cas ici : qui a été fordien ? Employer aujourd'hui dans les travaux de recherche la notion de fordisme sans clarification conceptuelle préalable ne peut produire que des résultats erronés, ou un écran de fumée ou pire du verbiage.³

Références

- Aglietta Michel (1976), *Régulation et crise du capitalisme : l'expérience des États-Unis*, Paris, Calmann-Lévy.
- Boyer, R. (2003), 'Variété du capitalisme et théorie de la régulation', *L'Année de la régulation*, n°6.
- Boyer, R., Mistral, J., (1978), *Accumulation, inflation et crise*, Paris, PUF

³. Il est parfois objecté que le terme de fordisme étant devenu d'un usage commun, il est en quelque sorte une marque déposée, qu'il faut considérer comme telle, même si la définition que l'on en donne ne correspond pas à la réalité historique. Encore faudrait-il que cette définition est un minimum de consistance, un noyau dur qui rende tolérable des contours à géométrie variable selon les auteurs. En revanche, faire de la notion de fordisme un objet de recherche pour savoir comment elle s'est construite et diffusée dans un large public sans qu'il y ait un quelconque accord sur sa définition, cela pourrait être un sujet de DEA utile.

L'actualité du produit

Christian Mory

CHRYSLER CROSSFIRE : LA MONTAGNE DE LA FUSION ACCOUCHE D'UNE ELEGANTE SOURIS

Chrysler vient de lancer un élégant coupé sportif, le Crossfire, un nom particulièrement inspiré puisque la marque traverse une période assez difficile.

Le Crossfire est un véhicule atypique dans la mesure où il est directement dérivé de la Mercedes SLK dont il reprend la plate-forme et les organes mécaniques et qu'il est fabriqué en Allemagne par le carrossier Karmann qui travaille déjà beaucoup pour Renault, Volkswagen et... Mercedes. C'est d'ailleurs Karmann qui fournit les principaux composants du SLK. De là à dire que le Crossfire est un clone du SLK, il n'y a qu'un petit pas à franchir (39 % des pièces du Crossfire sont des pièces Mercedes). En tout cas, ce semi-clonage (qui n'est quand même pas allé aussi loin que le coup des 106-Saxo) aura permis de mettre sur le marché un véhicule après 24 mois de développement seulement et pour un investissement limité à 280 millions de dollars.

Lorsque Daimler-Benz avait procédé en 1998 à sa « fusion entre égaux » avec Chrysler, beaucoup se sont demandés ce qu'il pourrait ressortir d'un mariage entre deux constructeurs dont les philosophies du produit étaient assez différentes. Du côté allemand, on mettait au-dessus de tout la qualité, quoiqu'il en coûte, et on était plutôt adepte de la voiture à propulsion ; du côté américain on était obsédé par les coûts (fusse au péril de la qualité) et on était passé à la traction avant sur les voitures tout en développant des utilitaires légers plutôt absents de l'autre côté (monospaces, tout terrain, voire pick-ups). Si les deux gammes apparaissaient parfaitement complémentaires, on voyait en revanche mal comment créer rapidement des synergies (par plates-formes ou partages d'organes). Les fournisseurs étaient bien entendu différents et les méthodes de développement elles-mêmes apparaissaient incompatibles.

La meilleure défense étant souvent l'attaque, le richissime groupe DaimlerChrysler est en fait aller chercher les économies d'échelle de Chrysler par croissance externe. On a ainsi vu le groupe mettre la main en 2000, soit deux ans après Chrysler, sur Mitsubishi Motors, ce qui lui apportait un « vivier » en matière de petites voitures. Dans un premier temps, il a été décidé que Mitsubishi et Chrysler utiliseraient deux plates-formes communes, la plate-forme C destinée aux Mitsubishi Lancer, Mitsubishi Eclipse et Dodge Neon de 2005 ; et la plate-forme D, utilisée par les Mitsubishi Galant (2003), Chrysler Sebring et Dodge Stratus (2006).

Mais ce projet a été modifié au début de 2003 et il est désormais prévu que Chrysler utilisera uniquement la plate-forme de la Lancer qui servira donc aussi bien à la Neon (2005) qu'aux Sebring, Stratus et au remplaçant du PT Cruiser (2005). Cette évolution permettra à Chrysler d'utiliser ses usines de façon plus flexible puisqu'un plus grand nombre de véhicules aura une base commune. Mitsubishi utilisera donc seul la plate-forme D, rebaptisée « Project America », inaugurée par le tout terrain Endeavour et qui servira aussi au coupé Eclipse. On voit donc du côté de Chrysler se dessiner les mesures pour accroître la rentabilité :

réduire les investissements sans réduire l'offre (en allant faire son « marché » chez les autres) et bénéficier d'un couple flexible d'usines et de produits. DaimlerChrysler profite par ailleurs de Mitsubishi pour relancer sa marque européenne Smart en faisant fabriquer aux Pays-Bas, dans l'usine NedCar (autrefois co-propriété de Volvo et de Mitsubishi) la Colt lancée au Japon en 2002 (projet Z) sous les marques Mitsubishi et Smart (ce qui donnera naissance en 2004 à la Smart à quatre places).

Le groupe allemand ne s'est pas arrêté là puisqu'il a noué, toujours en 2000, une alliance avec Hyundai Motor, alliance qui porte pour l'instant sur les poids lourds et sur des moteurs communs. En 2002, ils ont créé une société conjointe, la Global Engine Alliance, chargée de produire des moteurs à 4 cylindres (cylindrées de 1,8, 2,1 et 2,4 l) conçus par Hyundai et destinés à Chrysler, Mitsubishi et Hyundai. Une usine détenue à parité par les trois constructeurs, sera notamment ouverte à Dundee (Michigan) en 2005 et produira 600 000 organes par an. Ces moteurs seront également produits en Corée par Hyundai et au Japon par Mitsubishi et ce sont au total 1,5 million d'organes communs qui seront produits dans le monde, dont 40 % seront utilisés par Chrysler, 30 % par Hyundai et 30 % par Chrysler.

Dans cette grande manœuvre trans-pacifique, le Crossfire apparaît bien comme un élément marginal. D'ailleurs, le niveau de production prévu (20 000 unités par an) en fait un produit de niche, tant pour le marché américain (où il pourrait redorer le blason de la marque Chrysler) qu'en Europe. Mais, comme il est justement produit en Europe avec des composants essentiellement européens, il pourrait être fragilisé sur le marché américain par une hausse de l'euro par rapport au dollar. En Europe même, puisqu'il reprend une base Mercedes, il est proposé à des prix dignes d'une Mercedes sans offrir la même image (il est beaucoup plus cher qu'un Audi TT ou même une Nissan Z). En étant pessimiste, on pourrait envisager qu'il survienne au Crossfire ce qui est advenu à l'Avantime : produit de circonstance, il pourrait être abandonné à son triste sort si ses ventes ne décollaient pas rapidement (heureusement, Karmann semble avoir les reins plus solides que Matra).

Les synergies entre Mercedes et Chrysler apparaissent au final comme minces. Outre le Crossfire, on ne peut en effet à l'heure actuelle que citer le Sprinter diffusé sous la marque Dodge. En 2004 apparaîtront les remplaçantes des Dodge. Intrepid et Chrysler 300 M qui n'emprunteront que timidement des pièces Mercedes (ESP, transmission automatique). Le Crossfire est donc un produit doublement marginal : sur son marché, d'abord, puisqu'il n'apporte pas de novation particulière ; dans la stratégie globale de la marque ensuite puisque celle-ci entend surtout s'appuyer sur Mitsubishi. Il s'agit néanmoins d'un superbe véhicule porteur d'image (comme le Prowler avant lui et le Viper chez Dodge) censé résulter d'un mariage heureux entre deux conjoints égaux.

Une année d'un constructeur

Kémal Bécirspahic dit Bécir

DACIA

(réalisé grâce à la *Revue quotidienne de presse* du CCFA)

La Tribune du 20 février 2002 écrit que la perte nette de Dacia s'est élevée à 75,8 millions d'euros en 2001, soit près du double de ce qui était attendu, la société ayant dû supporter le coût de la modernisation de son usine et de ses méthodes de travail, tandis que la demande a chuté. La perte nette devrait être ramenée à 56 millions d'euros en 2002. En 2001, les ventes de Dacia en Roumanie ont progressé de 12,8 %, à 51 745 unités, et ses exportations de 5 %, à 2 381 unités. Néanmoins, l'entreprise a vu sa part du marché intérieur reculer de 62,7 % à 59,9 %. "Le marché a été plus faible qu'escompté et le prix moyen des voitures également. Nous avons aussi assisté à une dérive des salaires et l'usine comme les fournisseurs ont moins progressé que ce que nous espérons", explique M. Manuel Gomez, directeur des opérations internationales de Renault et président de Dacia.

La presse écrit fin février que le retour à l'équilibre est prévu à l'horizon 2004-2005, lorsque l'unité de Pitesti produira la voiture à 5 000 euros développée avec Renault. D'ici là, ce dernier espère accroître la productivité de Dacia de 50 % par rapport à 2000.

La Vie économique du 28 juin 2002 annonce que Renault Maroc devient le Groupe Renault Maroc. Le Groupe Renault Maroc introduit en outre la marque Dacia avec la SuperNova vendue environ 80 000 DH (7 600 euros) et avec un objectif de ventes de 1 500 à 2 000 unités par an.

Automotive News Europe du 15 juillet 2002 écrit: S'inspirant de méthodes en cours chez Nissan, Renault entend réaliser des économies dans le développement de la voiture Dacia à 5 000 euros en supprimant une étape dans la réalisation des prototypes (les tous premiers exemplaires destinés aux essais routiers seront produits sur la ligne d'assemblage alors qu'ils sont d'habitude produits sur des lignes spécifiques avec des outillages provisoires). M. Nigel Griffiths de DRI-Wefa estime que cette mesure permettra d'économiser quelques dizaines d'euros par voiture. La baisse du prix de revient proviendra également d'un cycle de vie élevé, à l'image de celui de la Twingo (12 ans). Toutefois, la voiture pourrait être vendue plutôt aux alentours de 6 000 euros lors de son lancement en 2005.

Outre son alliance avec Nissan, Renault mise sur Renault Samsung et Dacia afin de devenir l'un des premiers constructeurs mondiaux, explique le *Herald Tribune* (30/8/02) dans un article consacré à l'expansion du constructeur français. Mais la presse écrit en octobre que Renault a refusé la valorisation de 60 millions d'euros établie par les autorités roumaines pour les 8 % du capital de Dacia qu'il ne possède pas encore. Cette somme est en effet supérieure de 9 millions à celle qu'il a versée en 1999 pour acquérir 51 % du capital du constructeur roumain...

Le gouvernement roumain a différé d'un an l'obligation faite à Renault de prendre le contrôle total de Dacia, alors qu'une nouvelle loi lui imposait de le faire dans un délai de 30 jours. Renault ayant menacé de se retirer du pays si le prix de 60 millions d'euros fixé par le gouvernement pour les 8 % restants du capital était maintenu, c'est une société

indépendante qui sera chargée d'en fixer le prix en cas de désaccord. Outre la voiture à 5 000 euros qui sera produite à partir de 2004, Dacia pourrait produire une petite voiture destinée aux marchés d'Europe de l'Ouest, dont le prix serait compris entre 7 000 et 8 000 euros, croit savoir *Die Welt am Sonntag* (8/12/02). Renault a fait savoir qu'aucun projet concret en ce sens n'était actuellement envisagé.

Début janvier 2003, la presse signale qu'en 2002, les ventes mondiales du groupe Renault se sont établies à 2 405 380 unités (- 0,3 %) sur un marché en baisse de 3,1 %. Les ventes de Dacia ont enregistré un bond de 6,1 %, 57 681 unités, dont 52 742 ont été écoulées sur le marché roumain, où il occupe une part de marché de 50%. La marque a également réussi à doubler ses ventes à l'étranger, avec 4 939 voitures exportées vers la Syrie, la Colombie, la Serbie-Monténégro, l'Ukraine, le Maroc, la Chine et la Croatie.

Les Echos du 31 janvier 2003 signale que Dacia est en pourparlers avec les syndicats représentant 90 % de ses 16 400 salariés, qui demandent une augmentation des salaires de 23,3 % tandis que la direction leur propose une hausse de 14 % en ligne avec le taux d'inflation prévu en 2003. Quelque 12 000 salariés de l'usine Dacia de Pitesti ont entamé une grève d'une durée indéterminée. Les grévistes s'opposent par ailleurs à la suppression de 2 050 postes et dénoncent les écarts de rémunération entre les ouvriers et les techniciens. Mais la justice roumaine a suspendu jusqu'au 15 mars le mouvement de grève entamé le 21 février. D'ici à cette date, les négociations entre la direction du site et les syndicats devraient se poursuivre.

Libération du 7 février 2003 écrit que les salariés de Dacia ont manifesté devant l'ambassade de France à Bucarest pour réclamer une augmentation de 23,3 % de leurs salaires.

Dans un entretien accordé à *La Tribune* (3/3/03), M. Louis Schweitzer, président de Renault, confirme l'objectif de ventes de 4 millions d'unités par an à terme : "Nous visons 3 millions de modèles sous la marque Renault, un demi-million pour Dacia et un autre demi-million pour Renault Samsung". M. Schweitzer évoque l'investissement du groupe en Russie où sera installée une usine d'assemblage qui produira la X90 (voiture à 5 000 euros) sous la marque Dacia. "En Russie, ce sera une version plus chère et plus équipée, qui occupera un créneau entre les Lada russes et les voitures importées d'Europe occidentale", explique-t-il, ajoutant que le groupe continuera par ailleurs à vendre des voitures de marque Renault en Russie.

Les Echos du 14 mars 2003 signale que Dacia vient de présenter à Bucarest sa nouvelle petite berline baptisée Solenza. Destinée aux marchés d'Europe de l'Est et du Maghreb ; elle sera vendue à partir de 5 100 euros. La Solenza bénéficie d'une carrosserie tricorps totalement nouvelle et reprend le châssis du modèle précédent, la

SuperNova. Elle est équipée d'une boîte de vitesses et d'un moteur Renault de 1,4 l à injection, et reçoit une planche de bord et un habitacle inspiré de la Clio. Dacia compte vendre 200 000 Solenza d'ici à 2007, dont 50 000 à l'exportation, notamment en Ukraine. L'entreprise a investi 40 millions d'euros dans le projet Solenza, dont 30 millions dans son usine de Pitesti.

The Economist (29/3/03) indique qu'à l'issue d'une grève de quatre jours, les 16 400 salariés de Dacia ont obtenu une augmentation de leurs salaires de 17 %. *La Vie économique* du 16 mai 2003 écrit que le Département marocain du

Commerce et de l'Industrie aurait signé un accord avec Renault pour la reprise des lignes de la société nationale d'assemblage Somaca et la production, à partir de 2005, d'une nouvelle voiture économique familiale de marque Dacia. Le modèle serait produit à 30 000 unités par an puis 45 000 à terme. La moitié de la production serait exportée, et le prix du modèle avoisinerait les 70 000 dirhams (6 410 euros).

Ce segment est pour l'instant dominé par Fiat qui, avec la Siena produite localement, devrait être en mesure de répondre à la demande jusqu'en 2005.

Séminaire – Colloque

Bordeaux-IV University Montesquieu Economic History Centre (IFReDE-GRES)

FORD, 1903-2003: THE EUROPEAN HISTORY Bordeaux conference, 14-15 November 2003

Programme (version on 1 May 2003)

With the support of Ford Motor Company and GERPISA International Network and La Région Aquitaine ; Sciences Po Bordeaux ; Montesquieu-Bordeaux-4 University ; Montesquieu Centre for Economic History-Bordeaux 4 ; IFREDE-GRES.

Presentation of the Ford conference

The conference presents the results of the programme *Ford 1903-2003: The European History*, which examines the history of Ford Motor Company in Europe during its first century of existence (1903-2003).

The programme targets a wide range of topics, including:

- ✓ Product and market strategies,
- ✓ Emergence, diffusion and changes in the Ford production system,
- ✓ Distribution, brand image and marketing,
- ✓ Expansion, internationalisation and globalisation strategies,
- ✓ Alliances, mergers and acquisitions,
- ✓ Ford's involvement in and impact on countries and regions where it is located.

The programme *Ford, 1903-2003: The European History* draws on research projects already completed and from new historical research currently in progress. It covers the history of Ford in the major European countries (United Kingdom, Germany, France, Spain), as well as in smaller ones (such as Italy, Belgium, the Netherlands, Denmark, Sweden etc.) and in peripheral countries (such as Russia and Turkey); and studies the changing organisation and management of Ford in Europe, and the history of Ford of Europe.

The scientific co-ordinators and managers of the project are:

- ✓ Hubert Bonin, professor in economic history at the Bordeaux Political Sciences Institute and researcher at the Centre Montesquieu in economic history (IFReDE);
- ✓ Yannick Lung, professor of economics, director of the IFReDE (Montesquieu University, Bordeaux), and managing co-director of the GERPISA international network;

- ✓ Steven Tolliday, professor of economic and social history, University of Leeds (United Kingdom), co-editor of the journal *Enterprise & Society*.

This programme is part of a multi-year research programme (2001-2004) of the Montesquieu Centre in economic history of the University Montesquieu-Bordeaux 4, a project supported by the Conseil régional d'Aquitaine.

This project is developed in cooperation with, and supported by the Ford Motor Company. It is scientifically supported by the GERPISA..

The conference

- ✓ *Location of the conference: Chambre de commerce et d'industrie de Bordeaux* (Chamber of trade & industry of Bordeaux), Place de la Bourse in Bordeaux.

Thursday, 13 November (still in progress)

For the participants already present in Bordeaux, a visit should be paid to the Ford plants in Bordeaux suburbs at Blanquefort .

- ✓ Speech by a Bordeaux University team, "*The evolution of the Ford plants in Bordeaux-Blanquefort since the 1970s*".
- ✓ H. Bonin, *Palau: a beacon for Ford retailing history in France*.
- ✓ Visit of Ford plant in Blanquefort.
- ✓ Contact with Blanquefort authorities.

Friday, 14 November 2003

8.45: Reception for participants
9:00: Opening of the conference

General perspectives

- ✓ 9.15-9.45: Mira Wilkins, professor of economics, Florida International University, Miami, United States: "*Ford among multinational companies: a long-term project*".
- ✓ 9.45-10.15: Elizabeth Adkins, manager of Ford archives services in Detroit, "*Ford archives and the European history of the company*";

Early history

- ✓ 10.15-10.35: Steven Tolliday, professor in economic and social history, Leeds University, Leeds, United Kingdom: *Ford in Europe: strategy and evolution from the 1930s to the 1960s*.
- ✓ 10.35-10.55: Jean-Louis Loubet, professor in economic history, University of Évry-Val d'Essonne, & Nicolas Hatzfeld, associate professor in economic and social history, University of Évry-Val d'Essonne, France: *Ford in France, 1908-1954*.
- ✓ 10.55-11.15: Patrick Fridenson, senior researcher and professor in business history, École des Hautes Études en sciences sociales, Paris, France: *Ford as a model for French car makers in the interwar*.
- ✓ 11.15-12.15: *discussion*
- ✓ 14-14.20: Boris Mihailovitch Shpotov, leading fellow, Institute of world history, Russian Academy of sciences, *Ford in Russia from to 1909 to WW2*.
- ✓ 14.20-14.40: Yves Cohen, senior researcher at Ecole des hautes études en sciences sociales, Paris, *The Fordson tractors in Russia in the interwar*.
- ✓ 14.40-15.00: Salvador Estapé-Triay, associate professor in economics, Universitat Pompeu Fabra, Barcelona, Spain: *Ford in Spain between the 1920s and the 1950s*.
- ✓ 15-15h20: H. Bonin, professor in economic history at Bordeaux Political Studies Institute (France): *Ford and European tensions and war (1930s-1940s): an essay about multinationals confronted with dire times and war*.
- ✓ 15.20-16.15: *discussion*

Academic research and public argument at the Chamber of Trade & Industry

- ✓ 17-18.15: Public session organized with the Ford Motor Company (still in progress)
- ✓ 18.15-19.30: Cocktails

Saturday, 15 November 2003**National histories over a century**

- ✓ 9-9.20: Steven Tolliday: *Ford's strategy and development in the UK*.
- ✓ 9.20-9.40: Thierry Grosbois, Université catholique de Louvain (Belgium): *Ford in Belgium*.
- ✓ 9.40-10: Ferry De Goey, Centre of business history, Erasmus University, Rotterdam, The Netherlands: *Ford in the Netherlands*.
- ✓ 10-10.20: Kurt Pedersen, Jesper Strandkov & Peter Sørensen, professors at Aarhus School of Business; Per Boje, professor at Aalborg University; Denmark: *Ford in Scandinavia*.
- ✓ 10.30-10.50: Giuseppe Volpato, professor in economics and management, Università Ca' Foscari, Venice, Italy: *Ford in Italy: commercial breakthroughs without industrial bridgeheads*.
- ✓ 10.50-11.10: Lale Duruiz, professor in management, Istanbul Bilgi University, Turkey, *Ford in Turkey*.
- ✓ 11.10-11.30: Jean-Jacques Chanaron, senior researcher at CNRS-GATE, Lyon, *Ford in Russia since the 1990s*.
- ✓ 11.30-12.30: *discussion*

Developments in the last quarter of the twentieth century

- ✓ 14-14.20: Gérard Bordenave, associate professor in economics, Montesquieu-Bordeaux 4 University, France: *Ford of Europe, 1967-2003*.
- ✓ 14.20-14.40: Enrique de Miguel Fernandez, profesor catedrático de administración de empresas, Universidad politécnica de Valencia, Spain: *Ford in Valencia, 1970s-2000*.
- ✓ 14.40.-15: Thomas Fetzter, researcher at the European History Institute of Florence, *The history of industrial relations at Ford Germany compared with that of Ford UK in the 1960s-1970s*.
- ✓ 15-15.20: Walter Kaiser, professor at Lehrstuhl für Geschichte der Technik der RWTH (history of technology), Aachen, Allemagne: *Ford Germany and technological moves*.

The struggle for customers: from Ford to diversification

- ✓ 15.30-15.50: Bernard Jullien, associate professor in economics, Montesquieu University, Bordeaux, France: *History of car retailing: Ford in Europe*.
- ✓ 15.50-16.10: Paul Thomes, professor at LFG Wirtschaft- & Sozial Geschichte, Rheinisch Westfälische Technische Hochschule, Aachen, Germany: *Auf der 'Linie der Vernunft'? Ford marketing strategies in Germany, 1945-2003*.
- ✓ 16.10-16.30: Yannick Lung, professor in economics at Montesquieu-Bordeaux 4 University, France: *Ford's strategy of mergers & acquisitions and alliance in Europe*.
- ✓ (in the book): H. Bonin, *Ford brand image through advertising and racing since the 1930s*.
- ✓ 16h30-17h30: Discussion.

17.30-19: From the past to the present:

- ✓ Michel Freyssenet, senior researcher at CNRS-GERPISA, *The 'Ford model': from a core industrial system to fresh debates*.
- ✓ Followed by a roundtable: *Transfer and hybridization of the Ford model in Europe* (global management, social resources' management, technical transfers, etc.).

The book

A 1,000 pages book collecting on advance the papers of the conference will be delivered for the conference itself at the midst of November 2003. It will provide a chronology of the history of Ford in Europe and in France and a large bibliography. It will be published in English by publisher P.L.A.G.E. (Paris, France)

Contacts:

- ✓ Professor Hubert **Bonin**, Bordeaux Institute of Political Studies
h.bonin@sciencespobordeaux.fr
- ✓ Professor Yannick Lung, IFREDE, Economics department, Montesquieu-Bordeaux 4 University,
lung@montesquieu.u-bordeaux.fr

Centre documentaire

Danielle Lacroix

LIVRES REÇUS

- CONTRERAS Óscar F. y CARRILLO Jorge (coordinadores), *Hecho en Norteamérica. Cinco estudios sobre la integración industrial de México en América del Norte*, México, Ediciones Cal y Arena, 2003, 194 p.
- DUSSEL PETERS Enrique (coordinador), *Claroscuros. Integración exitosa de las paqueñas y medianas empresas en México*, México, Editorial JUS, S.A. de C.V., 2001, 210 p.
- DUSSEL PETERS Enrique, PALACIOS LARA Juan José, WOO GÓMEZ Guillermo (coordinadores), *La industria electrónica en México : problemática, perspectivas y propuestas*, México, Universidad de Guadalajara, 2003, 447 p.
- GATICA LARA Ignacio, *Democracia y construcción de la legitimidad en el situam*, México, Plaza y Valdes Editores, Colección Reestructuración empresarial, democracia, representatividad y legitimidad sindical en México, 2003, Vol. VII, 149 p.
- GREGGIO Rodolphe, *Fiat. Une crise automobile. Croissance externe et management de marque*, Paris, Les Éditions de l'officine, 2003, 518 p.

RAPPORTS, THÈSES ET MÉMOIRES REÇUS

- BACHIRAT Brahim, *Les implications de la normalisation du système de management de la qualité sur les relations entreprises-clients : le cas du secteur automobile au Maroc*, Université Mohammed V-Agdal, Faculté des Sciences Juridiques, Économiques et Sociales – Rabat, 2003, 83 p + annexes.
- BOULOUADNINE Loubna, *Normalisation du système de management de la qualité et problèmes de coordination entreprises/fournisseurs : l'exemple de l'industrie automobile*, Université Mohammed V-Agdal, Faculté des Sciences Juridiques, Économiques et Sociales – Rabat, 2003, 73 p.
- LEMBAREK Nisrine, *Normalisation du système de management de la qualité et gestion des ressources humaines : cas du secteur automobile*, thèse de Doctorat d'Économie des organisations, Université Mohammed V-Agdal, Faculté des Sciences Juridiques, Économiques et Sociales – Rabat, 2003, 66 p.
- SPONHOLTZ Henrik, *An Analysis of the Automotive Industry's International Competitiveness in Brazil 1990-2001*, thèse de géographie, Roskilde Universitetscenter, 2003, 280 p.

CALENDRIER DES RÉUNIONS DU RÉSEAU 2003-2004**Journées d'études :**

- Vendredi, 03 octobre 2003 à la MSH (salle 214)
 Vendredi, 07 novembre 2003 à la MSH (salle 214)
 Vendredi, 12 décembre 2003 à la MSH (salle 214)
 Vendredi, 09 janvier 2004 à la MSH (salle 214)
 Vendredi, 06 février 2004 à la MSH (salle 214)
 Vendredi, 05 mars 2004 à la MSH (salle 214)
 Vendredi, 02 avril 2004 à la MSH (salle 214)
 Vendredi, 07 mai 2004 à la MSH (salle 214)

Douzième Rencontre Internationale du GERPISA
 9, 10 et 11 Juin 2004, Ministère de la Recherche, Paris.

LA LETTRE DU GERPISA

Sommaire du n° 170

- P.1. Éditorial : Ford, Fordisme, Fordien, etc.
Yannick Lung
- P.2 Débat : La notion de Fordisme est-elle encore utile ?
Michel Freyssenet
- P.4 L'actualité du produit : Chrysler Crossfire : la montagne de la fusion accouche
d'une élégante souris
Christian Mory
- P.5 Une année d'un constructeur : Dacia
Kémal Bécirspahic dit Bécir
- P.6 Séminaire - Colloque
- p.8 Centre documentaire :
Danielle Lacroix
- p.8 Calendrier du réseau 2003-2004
- p.9 Sommaire.

E-mail des auteurs

Yannick Lung : yannick.lung@gerpisa.univ-evry.fr
Michel Freyssenet : Michel.freyssenet@gerpisa.univ-evry.fr
Christian Mory : cmory@wanadoo.fr
Kémal Bécirspahic dit Bécir : kemal.becirspahic@gerpisa.univ-evry.fr
Danielle Lacroix: D.Lacroix@gerpisa.univ-evry.fr

Supplément : bibliographie

Direction : Yannick Lung
Rédaction : Kémal Bécirspahic dit Bécir

Collaboration : Kémal Bécirspahic dit Bécir,
Michel Freyssenet, Danielle Lacroix,
Yannick Lung, Christian Mory

Mise en page : Carole Assellaou
Mise en page sur Internet : Carole Assellaou

Les manuscrits sont à envoyer avant le 20 du mois
The manuscripts have to be sent before the 20th of the month