

## Préface

Des chercheurs en économie, gestion, histoire et sociologie, travaillant sur l'industrie automobile, ont constitué en 1981 un réseau, le GERPISA (Groupe d'étude et de recherche permanent sur l'industrie et les salariés de l'automobile), à l'initiative de Michel Freyssenet et de Patrick Fridenson, afin de débattre des résultats de leurs travaux et d'instaurer des coopérations entre eux. À la fin des années quatre-vingt, ils notaient que les constructeurs automobiles qui avaient connu des crises financières quelques années plus tôt cherchaient à mettre en cohérence les changements qu'ils avaient dû effectuer dans leur organisation productive et leur relation salariale, dessinant ainsi de nouveaux systèmes de production.

Au même moment, les responsables du Programme international sur l'automobile (IMVP, International Motor Vehicle Programme) du MIT (Massachusetts Institute of Technology), James P. Womack, Daniel T. Jones et Daniel Roos, publiaient un ouvrage *The Machine that Changed the World* (publié en français en 1992 chez Dunod, sous le titre *Le système qui va changer le monde*), dont le retentissement fut mondial. Ils y présentaient un modèle industriel, la *lean production* ou « production au plus juste », inventé selon eux par les firmes automobiles japonaises et à l'origine de leur compétitivité. Transférable, il devrait être le modèle industriel du XXI<sup>e</sup> siècle, comme la « production de masse » aurait été celui du XX<sup>e</sup>. Le diagnostic a séduit nombre d'experts et de constructeurs automobiles. Il a provoqué un intense débat dans le milieu de la recherche internationale en sciences sociales.

Les animateurs du GERPISA invitèrent alors leurs collègues de nombreux pays à se donner les moyens de vérifier si l'on assistait vraiment à l'émergence d'un tel modèle qu'il conviendrait obligatoirement d'adopter compte tenu de la supériorité qui lui était prêtée, ou bien si plusieurs modèles existaient, ayant trouvé chacun leurs conditions de viabilité. C'est ainsi qu'est né le programme international « Émergence de nouveaux modèles industriels » du GERPISA. Il a été réalisé de 1993 à 1996. Le GERPISA ne pouvait ni ne souhaitait imiter l'organisation centralisée et coûteuse d'IMVP. Aussi, il se transforma en un réseau international ouvert de coopération scientifique, basé sur l'intérêt intellectuel porté à la question posée et à la démarche descriptive et analytique adoptée pour essayer d'y répondre. Près de 200 chercheurs de 20 pays différents ont accepté de participer dans ces conditions au programme, sur tout ou partie de sa durée et à des degrés qui ont été fonction des possibilités de chacun.

Quatre groupes de travail internationaux ont été constitués : « Trajectoires des constructeurs automobiles », « Transplantation et hybridation des modèles industriels », « Variété et flexibilité productives », « Travail en groupe et relation salariale ». Les chercheurs les plus actifs de ces groupes sont devenus les coordinateurs des ouvrages qui en sont issus. Avec un représentant des constructeurs automobiles français, Jean-Claude Monnet, ils ont formé le comité de pilotage du programme. Les responsables scientifiques du programme, Robert Boyer et Michel Freyssenet, ont assuré la charge de coordination générale et d'animation du débat scientifique. Un colloque annuel a été

organisé pour présenter les résultats obtenus, procéder aux clarifications conceptuelles et méthodologiques nécessaires et débattre des élaborations théoriques successives. Un secrétariat a pu être mis en place grâce aux moyens attribués au GERPISA par l'université d'Évry et le ministère de l'Éducation nationale et de la recherche. Les aides financières et matérielles complémentaires obtenues de l'Union européenne (DG XII, Programme capital humain et mobilité), du Comité des constructeurs français de l'automobile, de PSA, Renault et France Télécom ont permis la tenue des réunions et colloques internationaux et la coordination des travaux.

Au terme du programme, les participants sont parvenus à la conclusion commune, essentielle tant sur le plan théorique que pratique, qu'il y a eu, qu'il y a aujourd'hui et qu'il y aura probablement demain encore plusieurs modèles industriels performants. Les raisons en sont données et développées dans quatre ouvrages collectifs, correspondant aux quatre groupes de travail constitués. *One Best Way? Trajectories and Industrial Models of World's Automobile Producers* (Oxford, Oxford University Press, 1998), coordonné par Michel Freyssenet, Andrew Mair, Koichi Shimizu et Giuseppe Volpato, analyse la trajectoire de quinze constructeurs automobiles depuis le milieu des années soixante et montre la variété des conditions de la performance et des solutions adoptées. Le présent ouvrage en est la version française actualisée. *Between Imitation and Innovation. Transfer and Hybridization of Industrial Models in the International Automobile Industry* (Oxford, Oxford University Press, 1998), coordonné par Robert Boyer, Elsie Charron, Ulrich Jürgens et Steve Tolliday, étudie les cas de plus d'une douzaine de filiales des constructeurs japonais, américains et européens dans près de dix pays différents. Il dégage les conditions historiques particulières dans lesquelles réussit une transplantation et il montre surtout que la création d'une filiale donne le plus souvent lieu à une hybridation et parfois à un nouveau modèle industriel, en raison des contraintes et des ressources offertes par les espaces d'implantation. *Coping with Variety. Product Variety and Productive Organisation in the World Automobile Industry* (Londres, Ashgate, 1999) coordonné par Yannick Lung, Jean-Jacques Chanaron, Takahiro Fujimoto et Daniel Raff, définit, date et compare l'évolution de la variété des produits des firmes et analyse comment celles-ci ont adopté des voies différentes pour gérer d'une manière efficace cette variété aussi bien à la conception qu'à la production, l'approvisionnement et la distribution. *Teamwork in the Automobile Industry. Radical Change or Passing Fashion?* (Basingstoke, MacMillan, 1998), coordonné par Jean-Pierre Durand, Paul Stewart et Juan José Castillo, fait apparaître la diversité des pratiques, des objectifs et des résultats que masque l'adoption généralisée du travail en groupe, à travers l'étude de 25 usines automobiles. Ce livre a été publié en français sous le titre : *L'avenir du travail à la chaîne. Une comparaison internationale dans l'industrie automobile* (Paris, La Découverte, 1998).

Chacun dans leur domaine, ces ouvrages donnent les raisons de la pluralité des modèles industriels. La thèse de la convergence vers un modèle unique repose sur l'idée qu'il suffirait pour devenir performant de combiner les méthodes qui apparaissent comme donnant les meilleurs résultats, dans un contexte qui deviendrait largement commun. La réalité est autre. Les méthodes performantes ne le sont que sous certaines conditions économiques et sociales et elles ne peuvent toutes être combinées parce que certaines sont incompatibles entre elles. Si une libéralisation plus importante des échanges internationaux et la dérégulation relative des économies de plusieurs pays ont conduit à un rapprochement des conditions de la concurrence, d'autres facteurs recréent des différenciations aussi bien de la demande que de la structure des coûts. La conver-

gence vers un modèle unique présuppose en outre l'homogénéisation de toutes les conditions opérationnelles des firmes, c'est-à-dire non seulement des conditions économiques, mais aussi des conditions politiques, sociales et culturelles. Les modèles industriels naissent en fait de processus, partiellement inintentionnels, qui aboutissent à la mise en cohérence des politiques, des dispositifs et des pratiques techniques, organisationnels, gestionnaires et sociaux au sein d'un certain nombre de firmes et à la mise en pertinence de ces politiques, dispositifs et pratiques avec l'environnement économique et social.

Ce sont ces mises en cohérence interne et en pertinence externe qui rendent les firmes performantes, parce qu'elles leur permettent de réduire les incertitudes liées au marché et au travail propres à la période et à l'espace dans lesquels elles agissent. Mais leur propre réussite modifie souvent leur environnement et donc les conditions qui les ont rendues possibles. Une nouvelle période s'ouvre alors, dans laquelle les firmes doivent rechercher de nouvelles cohérences. Quant aux constructeurs qui partagent le même environnement général, ils doivent éviter de copier le plus performant d'entre eux, car celui-ci a, par définition, l'avantage compétitif d'avoir développé plus tôt que les autres une stratégie pertinente et un modèle adéquat à cette stratégie. Les autres constructeurs doivent au contraire trouver une stratégie qui leur permet de se faire une place viable, en évitant un affrontement direct. C'est pourquoi il n'y a pas plus de modèle productif mondial que de modèle national qui s'imposerait aux firmes, mais un nombre limité de modèles dans une période historique donnée, qui naissent, voyagent, disparaissent, voire réapparaissent en fonction des conditions de possibilité et de viabilité qui sont les leurs.

Si les membres du GERPISA, et plus particulièrement les membres du comité de pilotage du programme, sont tombés d'accord sur ces conclusions, ils n'ont pu en revanche parvenir à une caractérisation tout à fait identique des différents modèles. Ils auraient pu y parvenir s'ils avaient eu le temps et les moyens financiers pour en débattre suffisamment, étant donné le climat de discussion et le mode de réflexion qui se sont instaurés entre eux. Comme il en a été autrement, les contributeurs aux quatre ouvrages issus du programme ont utilisé leur propre caractérisation des modèles industriels dans les cas qu'ils ont traités, laissant le champ encore ouvert à la réflexion en ce domaine. Les responsables scientifiques du programme, Robert Boyer et Michel Freyssenet, ont toutefois tenté de dresser un tableau des modèles industriels mis en œuvre dans l'industrie automobile au xx<sup>e</sup> siècle, à partir des travaux réalisés au cours du programme et d'autres qu'ils ont menés ou mobilisés à cet effet. Il en est résulté l'ouvrage *The World that Changed the Machine* (à paraître). Il retrace la genèse, l'évolution, la diffusion et la crise des modèles industriels. Il propose des conclusions quant à la gestion des firmes, tant pour les dirigeants, que pour les syndicalistes et une théorie de l'engendrement des modèles industriels à partir de l'évolution de la division du travail et de l'extension des marchés.

Les résultats que le GERPISA présente dans ces livres sont le fruit bien sûr du travail patient et coordonné de leurs nombreux auteurs (une cinquantaine), mais aussi de la contribution de tous les participants au programme, dont on trouvera la liste nominative en annexe, quelle qu'ait été la forme de cette contribution : rédaction de notes au sein des groupes de travail ou pour La Lettre du GERPISA, publication d'articles dans les Actes du GERPISA ou communication au colloque annuel, diffusion de documents de travail, participation aux discussions, transmission de documents, etc. Que tous soient remerciés d'avoir joué le jeu d'une coopération peu habituelle. Nos remerciements vont

aussi aux représentants des constructeurs automobiles français, particulièrement à Annie Beretti de PSA, à Frédéric Decoster et Jean-Claude Monnet de Renault, et à Béatrice de Castelnau et Christian Mory du Comité des constructeurs français de l'automobile, qui ne se sont pas contentés de suivre les travaux du GERPISA à la demande de leurs entreprises ou institution, mais qui ont participé activement à la réflexion du réseau. Le programme enfin n'aurait pu être mené à bien sans le travail effectué par les membres du secrétariat du GERPISA, Carole Assellaou, Kémal Bécirspahic dit Bécir et Nicolas Hatzfeld, placés sous la responsabilité de Michel Freyssenet, sans l'interprétariat de l'équipe de Jacqueline Colombat et les traductions de Sybill Mair et de Jennifer Merchant, et sans l'organisation des réunions des groupes de travail à Lower Slaughter par Andrew Mair, à Bordeaux par Yannick Lung, à Venise par Giuseppe Volpato, à Berlin par Ulrich Jürgens, à Lyon par Jean-Jacques Chanaron, à Paris par Robert Boyer et Elsie Charron et à Madrid par Juan José Castillo. La publication de ces ouvrages témoigne aussi de leur contribution.