



HAL
open science

L'industrie automobile en crise, quelles issues ?

Bruno Loustalet

► **To cite this version:**

Bruno Loustalet. L'industrie automobile en crise, quelles issues?. L'industrie automobile en crise, quelles issues?, 1981. hal-03133280

HAL Id: hal-03133280

<https://hal.science/hal-03133280>

Submitted on 5 Feb 2021

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'industrie automobile en crise, quelles issues ?

Bruno Loustalet

Citer ce document / Cite this document :

Loustalet Bruno. L'industrie automobile en crise, quelles issues ?. In: Revue d'économie industrielle, vol. 16, 2e trimestre 1981. pp. 113-117;

https://www.persee.fr/doc/rei_0154-3229_1981_num_16_1_2014

Fichier pdf généré le 09/04/2018

L'industrie automobile en crise, quelles issues ?

Rubrique réalisée par l'équipe d'économie industrielle de l'Université Paris-Nord (Villetaneuse) sous la responsabilité de Jean-Marie CHEVALIER

L'automobile est l'un des enjeux majeurs de la guerre économique mondiale (1) et on peut redouter à moyen terme si les tendances observées jusqu'ici se confirment, une crise d'une ampleur économique et sociale au moins égale à celle que connaît la sidérurgie.

Compte tenu de l'incidence du secteur de l'automobile sur la dynamique des économies capitalistes développées, il paraît tout à fait fondamental de fournir des éléments d'appréciation tant sur la nature socio-économique que sur les caractéristiques industrielles de la crise à laquelle ce secteur est confronté.

C'est pour cela que nous avons volontairement limité cette recension à un petit nombre d'ouvrages qui permettent d'en maîtriser ses aspects contemporains. Pour faciliter cette approche, nous les avons regroupés autour des deux thèmes suivants :

— la difficile adaptation de l'organisation de la production à la consommation d'automobiles

— les caractéristiques structurelles de la crise de l'industrie automobile.

I. — ORGANISATION DE LA PRODUCTION, CONSOMMATION D'AUTOMOBILES : LA DIFFICILE ADAPTATION

Nous présentons ici trois livres fondamentaux qui invitent à une réflexion globale sur le devenir de l'industrie automobile.

— Jean-Pierre BARDON, Jean-Jacques CHANARON, Patrick FRIDENSON, James L. LAUX,

La révolution automobile, Albin Michel, Paris, 385 pages, 1977, excellente et très complète bibliographie, tableaux, index.

En trois parties, une somme sur l'histoire de l'automobile. Ouvrage de base qui détaille avec minutie la genèse des industries automobiles nationales (première partie), le processus de diffusion internationale des normes de production et de consommation (deuxième partie).

(1) Pour une analyse des enjeux économiques de l'industrie automobile cf. Christian STOFFAËS, « l'industrie automobile : un enjeu pour la France de la guerre économique mondiale ? », *Revue de l'Energie*, n°312, février 1979.

La dernière partie est consacrée à l'analyse des principales caractéristiques socio-économiques (organisation du travail, R.D., délocalisation) de l'industrie automobile depuis 1945.

Un regret toutefois, l'étude de la crise de 1973 est un peu rapide (2).

— James J. FLINK, *The car culture*, MIT Press, Cambridge, Massachusetts, 1976, 260 pages, index.

Utile complément du livre précédent en ce sens que l'auteur s'attache à montrer l'existence d'une crise profonde de l'industrie automobile.

La thèse est simple : la production et la consommation d'automobiles est plus qu'une activité économique traditionnelle car elle est le symbole culturel des sociétés industrielles avancées. On notera à ce propos la très intéressante et très claire approche des conceptions de Ford sur l'organisation de la production et la consommation de masse (chapitre 4).

Sans aller toutefois jusqu'au bout de son raisonnement — l'existence d'une crise de l'automobile préfigurerait la crise des sociétés industrielles — J.J. FLINK n'en met pas moins en évidence la difficulté d'adaptation de l'industrie aux nouvelles exigences de la demande (chap. 6 et 7).

— Emma ROTSCCHILD, *Paradise Lost : the decline of the autoindustrial age*, Random House, New-York, 1973, 264 pages, index.

Ce livre explicite de façon assez complète les caractéristiques industrielles de la crise de l'automobile.

En confrontant les deux options stratégiques — celle de Ford (production de masse, consommation de masse) et celle de Sloan (faire des profits et non pas seulement produire des voitures) (3) — l'auteur analyse particulièrement bien l'ancienneté de la difficulté d'adaptation de l'industrie automobile américaine à travers l'échec subit part General Motors dans la production et la commercialisation du modèle Vega (chap. 3 et 4). L'analyse prend en compte ensuite les différentes alternatives possibles pour différer la crise — diversification dans les industries connexes, véhicules industriels, transport en commun ... (chap. 7) ; l'internationalisation des firmes (chap. 8).

La conclusion est pessimiste car elle prédit le dépérissement à terme de l'industrie automobile (chap. 9).

Ces livres concluent à une crise de structures de l'industrie automobile, il convient maintenant d'en identifier ses principales caractéristiques industrielles.

(2) Pour une étude de la montée de la crise de l'automobile en France. Cf. J. J. CHANARON, S. SOARES FERERA, *1973-1975 L'automobile en crise*, IREP, Université des Sciences Sociales de Grenoble, 1977.

(3) Pour une analyse détaillée de ces stratégies cf. Allan NEVINS and Frank E. HILE. FORD, *Expansion and challenge 1915-1933*, Charles SCRIBNER's sons, New-York, 1957, 714 pages, et Alfred P. SLOAN, *My years with General Motors*, Doubleday and Co. Inc. New-York, 1963, 412 pages.

II. — LES PRINCIPALES CARACTERISTIQUES INDUSTRIELLES DE LA CRISE DE L'AUTOMOBILE

Chacun des quatre livres recensés explicite un aspect particulier de la crise de l'industrie automobile. A ce titre, ils fournissent matière à réflexion pour penser son renouveau industriel.

— S.Y. HU, *The impact of U.S. investment in Europe : A case study of the automobile and computer industries*, Praeger Publishers, New-York 1976, tableaux, figures.

Analyse empirique de la stratégie d'internationalisation des firmes américaines, ce livre est très intéressant car il met en parallèle, en ce qui concerne l'industrie automobile, la pénétration des constructeurs américains (principalement Ford et General Motors) sur les marchés européens et la rationalisation des structures de l'industrie européenne. C'est ainsi que le développement des investissements directs des firmes américaines (chap. 3 et 5) a eu pour conséquence le développement de concentrations préventives et multiplication d'accords techniques (R.D., productions communes d'équipements) de la part des constructeurs européens (chap. 7).

La percée japonaise sur le marché mondial induira-t-elle une intégration plus poussée et favorisera-t-elle la constitution d'une industrie automobile européenne ?

— William J. ABERNATHY, *The productivity dilemma Roadbook to innovation, in the automobile industry*, The John Hopkins University Press, Baltimore and London, 1978, 267 pages, index, tableaux, figures.

Livre tout à fait essentiel pour comprendre la nature technologique de la crise de l'automobile, car elle aborde l'épuisement des gains de productivité par le biais de la dynamique de l'innovation.

Alors que la construction d'une automobile nécessitait autrefois 4 600 heures de travail direct, elle en mobilise aujourd'hui moins d'une centaine. L'automatisation qui a permis d'incontestables gains de productivité se retourne de nos jours contre l'industrie compte tenu de l'uniformisation des processus de production et de la standardisation des modèles.

La crise de productivité que connaît l'industrie automobile appelle une redéfinition technique totale du produit. En soi, elle ne pourra qu'accroître l'efficacité des applications avancées en matière d'automatismes.

— Michel FREYSSENET, *Division du travail et mobilisation quotidienne de la main d'œuvre. Les cas Renault et Fiat*. Centre de Sociologie Urbaine, Paris, 1979, 431 pages, tableaux, figures.

Ce livre, quoique limité dans son champ d'analyse, constitue l'approche la plus récente des conditions d'emploi et de travail dans l'industrie automobile. De plus, il offre une analyse rigoureuse de la crise de l'organisation du travail. En cela, il incite à penser la délocalisation de l'industrie automobile dans une problé-

matique élargie de différenciation des modes d'organisation et de division internationale du travail.

On retiendra plus particulièrement le chapitre 3 pour l'étude très fouillée des stratégies spatiales de Renault et de Fiat.

Compte tenu de la prolétarisation croissante du monde ouvrier dans les pays en voie de développement, on ne peut manquer de s'interroger sur les limites de la délocalisation internationale des firmes automobiles.

— Peter J. J. DUNNET, *The decline of British Motor industry : the effects of government policy 1945-1979*, Croom Helm, London, 1980, 201 pages, excellente bibliographie, index, tableaux.

La thèse soutenue dans ce livre va résolument à l'encontre des idées reçues sur le déclin de l'industrie automobile britannique.

Aux explications généralement avancées (forte résistance ouvrière et syndicale, déficience chronique du management) l'auteur oppose le rôle important joué par les choix de politique économique décidés par les gouvernements successifs depuis 1945.

Ainsi les politiques de développement régional, de protection tarifaire et surtout la politique monétaire et fiscale fournissent autant d'explications au lent déperissement de l'industrie automobile anglaise.

Cet ouvrage très critiqué par les spécialistes de l'industrie automobile parce qu'il n'aborde pas les problèmes directement dans leurs dimensions industrielles, n'invite pas moins à un renouvellement en profondeur des études sur la croissance potentielle du marché mondial de l'automobile.

— Laurent TILLETTE DE MAUTORT, *Concurrence internationale et norme de production dans l'industrie automobile*, Thèse de 3ème cycle, Ecole des Hautes Etudes, Paris, 1980.

Cette thèse soutenue fin 1980 constitue une analyse comparative très fine de l'industrie automobile dans 6 pays : France, Etats-Unis, R.F.A., Japon, Italie et Grande Bretagne. L'un des points essentiels de ce travail est de montrer que l'industrie automobile de chaque pays est le produit particulier d'une évolution historique spécifique dont il faut tenir compte dans les analyses de compétitivité horizontale (4).

(4) Voir aussi l'article de R. COHEN « La restructuration internationale de l'industrie automobile, *Revue d'Economie Industrielle* n° 11, 1° trimestre 1980.

Vincent GIARD, professeur à l'Université de Lyon III.
Gestion de la production, calcul économique. Economica. 1981.

Table des matières :

Chapitre I : La prévision dans les chroniques

Chapitre II : Présentation de la problématique des stocks

Chapitre III : Politique de gestion calendaire des stocks.

Chapitre IV : Gestion des stocks par les politiques du type quantité économique de commande

Chapitre V : Les techniques d'ordonnancement

Chapitre VI : Technique de la planification de la production

Chapitre VII : La régulation à long terme de la production pour la modification de l'appareil productif.

Bruno Loustalet