

L'Année de la régulation 2001

Économie, Institutions, Pouvoirs

PRESSES DE SCIENCES-PO

Catalogue Electre-Bibliographie avec le concours des services de documentation de la FNSP

Année de la régulation (L'), 5, 2001-2002 / éd. Association recherche et régulation – Paris : Presses de Sciences Po. 2001.

ISBN 2-7246-0857-7

RAMEAU : régulation (théorie économique)
 économie du développement
 développement économique

DEWEY : 338.7 : Economie de la production. Politiques et programmes de développement économique

Public concerné : Niveau universitaire. Public motivé

La loi de 1957 sur la propriété intellectuelle interdit expressément la photocopie à usage collectif sans autorisation des ayants droits (seule la photocopie à usage privé du copiste est autorisée).

Nous rappelons donc que toute reproduction, partielle ou totale, du présent ouvrage est interdite sans autorisation de l'éditeur ou du Centre français d'exploitation du droit de copie (CFC, 3, rue Hautefeuille, 75006 Paris).

Couverture : Emmmanuel Le Ngoc

© 2001 . PRESSES DE LA FONDATION NATIONALE
DES SCIENCES POLITIQUES

Les modèles productifs

Robert BOYER, Michel FREYSSINET
La Découverte, Coll. « Repères », Paris, 2000

Par Henri NADEL¹

« LES MODÈLES PRODUCTIFS », UN GRAND CHANTIER,
UN LIVRE SERRÉ, CLAIR, PRÉCIS, SYNTHÉTIQUE

Quand le fordisme est en crise, le toyotisme triomphant se présente comme candidat à son remplacement, quelque chose comme son contraire. On se précipite : un nouveau modèle de production non standardisé, une division du travail anti-taylorienne, de l'emploi « à vie », des salariés loyaux, une croissance exemplaire, des taux de productivité conquérants, les voitures japonaises inondant le marché mondial. Hypnotisés, certains ont voulu voir dans la *lean production* un nouveau modèle vertueux de gestion du capitalisme... pourquoi ne pas l'adopter ?

Le « Gerpisa » organise, depuis près de dix ans, une recherche internationale et pluridisciplinaire sur tous les producteurs d'automobiles de la planète. Le bilan des formidables métamorphoses du secteur n'est pas clos, de nombreuses publications sont disponibles, d'autres programmées et, aujourd'hui, Robert Boyer et Michel Freyssenet nous proposent un ouvrage fort stimulant.

Qu'est-ce qu'un modèle ? Un modèle productif ? Comment s'engendre-t-il ? Comment s'articulent les stratégies de profit (diversité et flexibilité, qualité, volume, innovation, flexibilité, coûts), avec les impératifs de cohérence économique, organisationnelle, salariale ? Et comment cette cohérence interne

1. GERME - Université PARIS VII –  : nadel@cicrp-jussieu.fr

s'organise dans des compromis d'entreprise et des modes de croissance eux-mêmes situés dans un paysage international fort agité ? Et ce n'est pas fini : « l'histoire continue » !... de multiples hybridations de modèles productifs sont à venir !... Ouf !

DES MODÈLES PRODUCTIFS, VOUS EN VOULEZ ?... EN VOILÀ !

Vous pensiez connaître le taylorisme sur le bout de vos polycopiés jaunis, et bien vous vous trompez ! On s'arrêtait sur la division poussée à l'extrême entre conception et exécution, la parcellisation, la mesure maniaque des temps prescrits, la lutte contre la flânerie, le despotisme et la chaîne. Robert Boyer et Michel Freyssenet insistent sur une stratégie de profit « diversité et flexibilité », contestent l'adéquation du taylorisme à la production de masse — il satisferait plutôt aux impératifs d'une « politique produit » pour des modèles spécifiques, visant des séries moyennes et des clientèles limitées. Le taylorisme enfin s'accompagnerait d'une relation salariale avantageuse et d'un « compromis de gouvernement d'entreprise » plutôt favorable ² !...

Connaissez-vous le modèle wollardien ? Le sloanien ? Le hondien ? À vos fiches !

Robert Boyer et Michel Freyssenet proposent six modèles distincts (taylorien, woollardien, fordien, sloanien, toyotien, hondien) et six variables qui encadrent leurs composantes... Ce qui donne trente-six configurations dans lesquelles peuvent être repérées (dans le temps et l'espace international) les trajectoires des firmes selon les conditions tracées par l'ensemble de ces indicateurs !

L'ouvrage, forcément trop court, organise une visite de l'industrie emblématique du XX^e siècle, en s'appuyant sur un ensemble de notions définies et articulées : il est impossible en quelques lignes d'en faire une synthèse, passons donc aux remarques.

1. Le titre est-il trompeur ? S'agit-il des modèles productifs ou des *modèles productifs de l'industrie automobile* ? La nuance est importante et soulève quelques questions. Si Robert Boyer et Michel Freyssenet avaient étudié l'industrie chimique, ou l'industrie électrique ou les télécommunications, ou les modèles de l'industrie bancaire et financière, auraient-ils intitulé leur ouvrage : les modèles productifs tout court ? C'est bien parce que l'idée que l'automobile constitue un noyau, un fait stylisé ou un résumé de la dynamique du mode de production capitaliste, que ce glissement peut être imaginé sans que la question elle-même soit développée.

2. Cette remise à neuf doit nous rappeler que le taylorisme n'est pas la forme universelle de l'aliénation du travail divisé, mais *une forme spécifique* de la relation salariale configurée par cette tension entre le fordisme régulation et un « modèle productif ». Boyer et Freyssenet l'ont repéré dans l'industrie automobile, mais on pourrait en trouver d'autres variantes — différentes mais comparables — dans d'autres industries et à d'autres époques.

2. Révéler la *diversité des modèles productifs* (de l'automobile), est-ce que cela nous fait perdre *l'universalité du régime* (du modèle ou du mode de régulation) *fordiste* ? Et cette « perte » affecte-t-elle les analyses du fordisme ? Cette problématique n'est pas évoquée par Robert Boyer et Michel Freyssenet. Leur travail établit la plasticité et la diversité de cesdits modèles, mais la critique que recèle cette démonstration sur la problématique du fordisme comme *phase du capitalisme* n'est pas évoquée.

3. S'est-on trompé en voulant voir dans le fordisme une extension de son modèle productif automobile ? La découverte de la variété des modèles dans l'ouvrage de Robert Boyer et Michel Freyssenet est-elle une mise en cause posthume des principes qui en firent le fait stylisé majeur de la phase exceptionnelle des Trente Glorieuses ? Faut-il renoncer, de par cette plasticité et cette capacité à l'hybridation débridée, à théoriser *un* mode de régulation par *l'érection d'un modèle productif dominant* ? Dans d'autres travaux, Robert Boyer s'était prononcé sur la présence simultanée et concurrente de différents modèles de capitalisme, sur l'autonomie relative de leurs trajectoires, soulignant ainsi l'influence décisive des formes institutionnelles sur les régulations du capitalisme. Dans les « modèles productifs », on retrouve une telle notion mais sous une forme restreinte aux « acteurs de la firme ». Ceux-ci, dans le cadre des limites de cohérence et de pertinence tracées par les impératifs de profitabilité, garderaient des marges de choix ; mais faibles puisque dépendant du « mode de croissance » (p 109) : on reste sur sa faim.

4. Soit la disparité des modèles de production automobile milite en faveur d'un *déclassement du statut majeur de cette industrie pour styliser le fordisme* et d'une manière plus générale un mode de régulation et il faut s'en expliquer. Partant, *aucune industrie* ne pouvait ni ne peut *a fortiori aujourd'hui* jouer ce rôle. Et, aujourd'hui, ni le développement des services, de l'immatériel, des nouvelles technologies de l'information et de la communication, etc., ne pourraient permettre de définir une « nouvelle économie » ou un nouveau mode de régulation.

Soit cette *diversité est seulement formelle* et les *grandes caractéristiques substantielles de la régulation fordiste étaient ailleurs et s'accommodaient de ces différences* et voilà qui mériterait également l'attention.