

Deuxième partie

L'AUTOMOBILE

Ce n'est pas un hasard si le principe d'organisation du travail combiné avec un mode de consommation qui caractérise l'accumulation intensive porte le nom d'un constructeur d'automobiles : le *fordisme*. Car c'est bien la branche automobile qui vit la naissance de cette « logique endogène », décrite dans la première partie, où les gains de productivité, permis par la parcellisation des tâches, le travail à la chaîne et la mécanisation, exigent l'extension au salariat lui-même des débouchés de la production.

Et ce n'est pas un hasard non plus si le nom de ce constructeur est américain : Henry Ford I. Gadget de luxe dérivé de la branche de la carrosserie (au sens premier), l'automobile est certes fille de la vieille Europe. Et dès le début du siècle, aux Etats-Unis d'abord, en Europe ensuite, le taylorisme (c'est-à-dire la simple systématisation du savoir-faire ouvrier par les services de l'Organisation scientifique du travail) est introduit dans l'automobile contre la résistance d'ouvriers très qualifiés, au geste quasi-artisanal (85). Mais c'est à la date même où Renault introduit le taylorisme, après la défaite de ses ouvriers lors de la grève de 1912, qu'Henry Ford lance aux Etats-Unis la première chaîne de montage (86), cet enchaînement de machines automatiques servi par des ouvriers déqualifiés. Et c'est le même Henry Ford qui écrira :

« Toutes les affaires des richards ne suffiraient pas pour faire vivre une seule industrie. La classe qui achète est, chez nous, la classe laborieuse, il est nécessaire qu'elle devienne notre classe « aisée » si nous voulons écouler notre énorme production. » (87)

En réalité ces paroles prophétiques ne trouvent pas véritablement leur concrétisation avant la seconde guerre mondiale. Même aux Etats-Unis c'est essentiellement la petite bourgeoisie qui bénéficiera de la « révolution de la Ford T » (88). A plus forte raison en France, où la classe ouvrière n'est motorisée qu'à 8 % encore en 1954. C'est donc à l'après-guerre que se bornera cette étude sectorielle. Nous étudierons d'abord

l'extraordinaire réussite de l'automobile, tout particulièrement en France, aux beaux jours du fordisme, et jusque dans sa crise qui se déroule sous nos yeux. Puis nous observerons l'accumulation des nuages, ceux-là même (et cela n'a rien d'étonnant) qui pèsent sur l'ensemble du régime d'accumulation intensive : le fléchissement des gains de productivité et les dangers nés de l'internationalisation. Nous étudierons enfin les nouvelles tendances du déploiement spatial du secteur.

I - LE FLEURON DU FORDISME

« L'automobile », quelle que soit l'extension que l'on donne à ce terme (voir l'encadré), représente en gros le quart des industries d'équipement. Plus précisément, elle représente (si l'on en exclut les pièces et les véhicules utilitaires) le gros de la fraction « biens de consommation durables » de ces industries. Or nous savons que, si les industries d'équipement se sont développées les plus vite, les industries de la section I se sont en France moins mécanisées mais plus développées que les industries de consommation tout au long du « régime de transition » 1955-1968. La raison en est double :

- dans le cas des « industries intermédiaires » et de l'énergie, la mécanisation des « process » était acquise au départ.
- dans le cas des industries « fordistes » de l'amont, celles qui fabriquent les équipements professionnels, il est logique qu'elles soient plus qualifiées et moins mécanisées, puisqu'elles représentent justement dans la division du travail le moment de l'incorporation du savoir-faire à la machinerie.

Qu'en est-il dans le cas de l'industrie automobile, à l'intérieur des industries d'équipement ? Le tableau 1, tiré de l'étude d'A. Azouvi (89), confirme ce que l'on pouvait attendre : globalement, les industries d'équipement voient leur intensité capitaliste croître plus faiblement que l'ensemble des industries de transformation, mais l'automobile, fleuron de fordisme, voit croître plus vite son capital fixe par tête. Après 1968 ces traits s'accroissent encore : en 1974, le capital par tête dans l'automobile, qui était inférieur en 1959 à la moyenne des industries d'équipement, la dépasse de 20 %. Inversement, et conformément à la logique du fordisme, si la qualification déclarée croît dans les industries mécaniques où « s'incorpore » le savoir-faire, (54,9 % d'OP en 1967, 59,6 % en 1974), elle décroît (malgré les reclassifications arrachées par la lutte syndicale) dans l'automobile (de 49,6 % à 48,7 %).

Tableau n° 1

IMPORTANCE ET STRUCTURE DE LA BRANCHE

	Automobile AUT	Industries d'équipe- ment EQ	Industries de trans- formation T (1)	Taux de croissance annuel (en %)			Importance de la branche (en %)	
				AUT	EQ	T	AUT/EQ	AUT/T
Production (millions de F 1970)								
1959	14 876	62 126	251 096	8,2	8,5	6,3	23,9	5,9
1974	48 586	211 313	626 459				23,0	7,8
Valeur ajoutée (millions de F 1970)								
1959	7 005	31 833	130 991	8,5	8,6	6,4	22,0	5,3
1974	23 882	109 505	331 057				21,8	7,2
Capital par actif (milliers de F 1970)								
1959	35,3	37,0	42,8	6,0	4,5	5,4	95,4	82,5
1974	85,0	71,5	94,4				118,9	90,0
Commerce extérieur (Exp.-Imp.)/Prod. (en %)								
1959	29,8	10,2	5,3					
1974	21,8	4,5	1,3					
Productivité (milliers de F 1970)								
1959	26,8	23,5	25,2	5,5	5,9	5,4		
1974	59,5	55,6	55,6					
Emploi salarié (en milliers)								
1959	255,7	1 320,6	5 207,3	3,0	2,6	0,9	19,4	4,9
1974	398,2	1 936,4	5 958,4				20,6	6,7
Ouvriers/Effectif total (%)								
1962	78,6	74,7	77,6					
1974	79,5	72,1	72,8					
Ouvriers qualifiés/Ouvriers (%)								
1967	49,6	53,3	42,9					
1974	48,7	54,7	49,7					
Ouvrières/Total ouvriers (%)								
1962	12,3	15,2	26,9					
1974	16,5	18,8	28,5					
Taux de cash flow (%)								
1959	20,6	16,2						
1973	19,8	17,8						

(1) Intermédiaires + Equipement + Consommation + IAA.

Source : Azouvi, collections de l'INSEE : E 58.

L'AUTOMOBILE DANS LA NOMENCLATURE

Il existe trois nomenclatures statistiques en France où figure « l'automobile » (mis à part la nomenclature Fresque dite « en U » où elle est noyée dans les industries d'équipement).

- La branche « automobile » de la Comptabilité nationale, base 1962. C'est celle à laquelle se réfère A. Azouvi (89). En 1974 elle compte 398 200 salariés.
- La branche « automobiles, cycles » de la NAE (26), qui comprend en plus la « réparation de véhicules automobiles ». Les effectifs, d'après les DAS, se montent à 503 600 salariés.
- La branche « automobile et matériel de transport terrestre » de la NAP (31 au niveau 100, d'où dérive la T 16 au niveau 40 de la Comptabilité nationale, base 71), dont les effectifs se montent en 1974 à 453 000 salariés. C'est la nomenclature utilisée par M. Vincenau (93) et les enquêtes entreprises du STISI.

Cette branche se décompose de la manière suivante :
(effectifs par secteurs d'entreprises, en 1976, d'après le STISI) :

31.11	Construction de voitures particulières	52,3 %
31.12	Caravanes et remorques de tourisme	0,9 %
31.13	Pièces et équipements spécifiques pour automobiles	25,9 %
31.14	Construction de véhicules utilitaires	8,1 %
31.15	Carrosserie, bennes, remorques autres que de tourisme	4,3 %
31.16	Fabrication de cycles et moto-cycles	2,3 %
31.17	Pièces et équipements pour cycles	2,1 %
31.21	Matériel ferroviaire	4,1 %

Comme on le voit, la comparaison d'une étude à l'autre (et surtout d'un pays à l'autre) appelle la plus grande prudence. Ajoutons que même les « équipements spécifiques » échappent largement au décompte. Ainsi, en particulier, la fabrication de chaînes de transmission, de roulements, d'accumulateurs, de fils et câbles pour automobiles, de pneumatiques et de glaces et pare-brise relèvent, en France, des activités « Fonderie et travail des métaux », « Construction électrique », « Caoutchouc-plastiques » et « Verre » et ne figurent donc pas dans les statistiques publiées par le STISI (c'est-à-dire le groupe 31.13).

Cette montée du capital par tête aurait posé de difficiles problèmes de rentabilisation sans la généralisation du travail en équipe (tableau 2). Sans elle, la substitution capital-travail aurait atteint 7,5 % par an. Malgré cela, la productivité apparente du capital stagne de 1959 à 1968, s'élève jusqu'à 1970, puis s'enfonce au rythme de -4,4 % par an de 70 à 74 : l'automobile, comme toutes les industries fordistes, est alors entrée dans la zone où l'approfondissement du fordisme devient « coûteux », ce qui est l'une des origines de la crise.

Tableau n° 2

LE TRAVAIL EN EQUIPES

(Nomenclature AEAS : Construction de machines)¹

	1959	1963	1970	1974
Ensemble	14,7	20,4	29,1	39,3
dont :				
En 2 équipes		89,8	92,9	91,6
3 équipes		9,0	7,0	7,7
4 équipes et plus		1,2	0,1	0,6

(1) La « Construction de machines » de la nomenclature AEAS regroupe :
 — construction de machines, section 21 de la NAE, 280 000 salariés en 1970 ;
 — automobile, section 26 de la NAE, 540 000 salariés ;
 — construction navale et aéronautique, sections 25 et 27 de la NAE, 180 000 salariés.

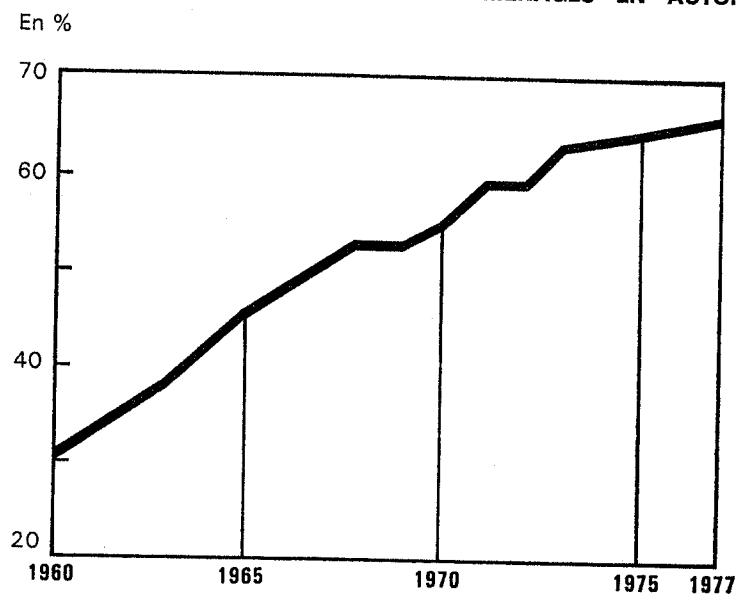
Source : ministère du Travail.

Dans l'automobile, le travail posté est beaucoup plus généralisé que le donnent à penser les données agrégées ci-dessus. En 1974, l'utilisation d'une nouvelle nomenclature a permis d'individualiser la branche : 58,3 % des ouvriers y travaillaient en équipes. On ne peut malheureusement fournir d'indications précises du même ordre en évolution. Mais l'ampleur de la croissance des postés de la branche agrégée entre 1963 et 1974 (+ 180 000), jointe à la faible augmentation du nombre d'ouvriers dans « Navale et aéronautique » et « Construction de machines » porte à croire que l'essentiel de la généralisation du travail en équipes a concerné l'automobile.

Quant à la croissance de la productivité horaire, elle s'établit à 8,5 % l'an de 1967 à 1973 (90). Elle s'affaîsiera — un an avant toutes les autres — avec la crise de 1974 du fait de « l'inertie » des effectifs. La suite est plus complexe, et sera examinée ultérieurement.

Si donc les effectifs de la branche croissent, c'est que ses débouchés croissent plus vite que ceux des autres biens de consommation, et non parce que la productivité croît moins vite. Et de fait, c'est la croissance en volume des débouchés qui tire l'emploi.

Graphique n° 1
EVOLUTION DU TAUX D'EQUIPEMENT DES MENAGES EN AUTOMOBILES



Graphique n° 2
LES ACHATS D'AUTOMOBILES PAR LES MENAGES

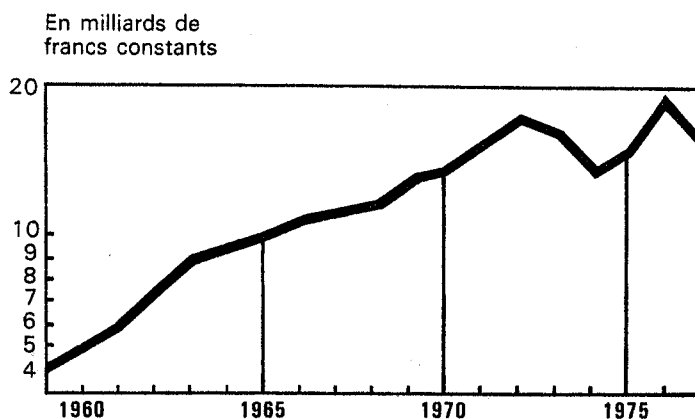


Tableau n° 3

POURCENTAGES DES MENAGES POSSEDANT AU MOINS 2 VOITURES EN 1977

Pays	Pourcentage
Etats-Unis	26,8 %
France	13,4 %
Italie	11,5 %
Grande-Bretagne	9,7 %
Allemagne Fédérale	8,2 %

Source : A. Bahier : Analyse financière, n° 37, 1979.

Tableau n° 4

CONTRIBUTION DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE A LA CROISSANCE ET A L'EMPLOI

	Ecart moyen entre le taux de croissance annuel de la branche et le taux de croissance de l'ensemble de l'industrie (en %) entre		Emplois créés (en milliers) entre		Emplois (en milliers) en 1977
	1970 et 1973	1973 et 1977	1970 et 1974	1974 et 1977	
	Biens Intermédiaires <i>dont</i> : sidérurgie	— 0,6 — 3,6	— 2,2 — 5,5	+ 113 + 7	— 100 — 13
Biens de consommation <i>dont</i> : textile habillement	— 0,8 — 1,9	— 0,8 — 3,2	+ 4 — 47	— 147 — 87	1 491 626
Biens d'équipement et de consommation durable <i>dont</i> : matériel de transport terrestre	+ 1,3 + 2,0	+ 2,7 + 1,7	+ 223 + 73	— 20 + 21	1 937 528

Source : M. Sauzay : Analyse financière, n° 37, 1979.

Débouchés intérieurs, d'abord. Plus peut-être que partout ailleurs, la « logique endogène » du fordisme profite à l'automobile française. « Les Français aiment la bagnole » : ce mot du président Pompidou se confirme à la lecture des graphiques 1 et 2 et du tableau 3. Malgré un revenu par tête inférieur à ce qu'il est en RFA, la motorisation et même la bimotorisation sont supérieurs en France : l'automobile semble y jouer, comme en Italie, un rôle de dérivatif sociologique. Certes, en 1973 comme en 1978, les dépenses automobile n'ont pas dépassé 3,3 % du budget des ménages (contre 7,8 pour l'habillement-textile hors TVA) (91). Mais pour donner un ordre de grandeur, on peut signaler qu'une politique de pure et simple répercussion de la hausse de la « ponction pétrolière » sur les ménages aurait impliqué selon certaines études, une réduction de leur consommation de 4 % en 1980 (92).

Débouchés extérieurs ensuite. Comme nous le verrons, l'automobile française est fort bien placée sur le marché mondial. Notons toutefois que, comme le remarque M. Vincenau (93), « les exportations ne « tirent » qu'assez exceptionnellement la production, et la croissance en volume des exportations est plus faible que celle du marché intérieur ». Cela ne signifie pas que les performances à l'exportation n'ont pas une importance décisive. Mais cela vient confirmer ce qui avait été signalé dans la

première partie : l'énorme risque qu'il y aurait à sacrifier, au nom de « l'austérité impliquée par la compétitivité », la croissance du pouvoir d'achat intérieur.

Toujours est-il que, moyennant une baisse des horaires de travail, la croissance des débouchés fait plus que compenser la hausse de la productivité, et l'automobile demeure, jusque dans la crise, un secteur créateur d'emplois et l'un des seuls, comme le montre le tableau 4 (94). Encore faut-il distinguer : dans le secteur « matériel de transport » dont il est ici question (NAP 31 en niveau 100) tout ne se développe pas à même vitesse. Même en écartant le sous-secteur du matériel ferroviaire, on constate que pour l'essentiel la croissance de l'emploi reste portée par la construction de voitures particulières (voir tableau 5). La croissance des effectifs dans la construction de voitures particulières contraste avec la décroissance des véhicules utilitaires, et la stagnation des équipementiers.

Tableau n° 5

EFFECTIFS DES SOUS-SECTEURS DE L'AUTOMOBILE

(en milliers)

	Code NAP 31	1974	1978
Construction de véhicules			
V. utilitaires	14	44	41
V. particulières	11	257	295
Construction de cycles et motocycles	16	13	10
Construction de caravanes, carosseries, benches, remorques	12 + 15	25	27
Construction de pièces et équipements	13 + 17	143	151

Source : STISI et Enquêtes Emploi.

Cette création d'emploi va-t-elle se poursuivre ? C'est ce que nous allons étudier. Mais il faut auparavant souligner de quel type d'emplois il s'agit.

Essentiellement, et jusqu'à présent, il s'agit d'emplois ouvriers et déqualifiés. La proportion d'ouvriers tourne depuis 1962 autour de 80 %, de 4 points supérieure à celle de l'industrie d'équipement, avec une qualification décroissante jusqu'à 1968, puis stable. De toutes façons, la qualification déclarée dépend largement du poids et de la tradition des luttes syndicales. Ainsi, la qualification « P1 de fabrication » agit comme une soupape de sécurité face aux luttes d'OS. Quant à la part des étrangers, elle passe de 8,4 à 16 % dans les effectifs de 1967 à 1973 (23 % à cette date parmi les ouvriers). Les femmes restent peu nombreuses (de 12,5 à 16,5 % parmi les ouvriers dans la même période) et sont surtout OS en sellerie (95).

Pour finir ce panorama de l'industrie automobile, mentionnons l'importance indirecte acquise par l'automobile dans le système économique français, tant dans la production que par l'ensemble des flux suscités par la consommation d'automobile (tableau 6, graphique 3).

Graphique n° 3

LES FLUX LIES A LA CONSOMMATION AUTOMOBILE

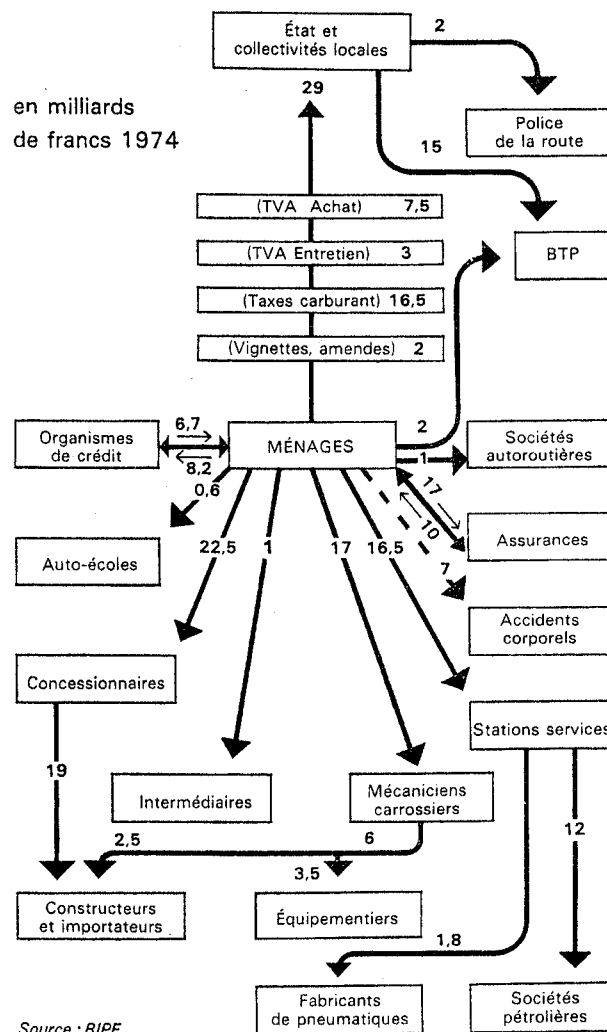


Tableau n° 6

PRODUITS CONSOMMES PAR L'AUTOMOBILE (S 311)

	En % des ressources pour le produit considéré
Produits sidérurgiques (S 10)	10,5
Produits de la 1 ^{re} transformation de l'acier (S 11)	10,7
Produits de l'industrie du verre (S 16)	6,6
Produits de la fonderie (S 20)	29,1
Produits du travail des métaux (S 21)	7,5
Pneumatiques et autres produits en caoutchouc (S 52)	14,6
Construction automobile (S 311)	11,5
Cuirs et peaux (S 451)	8,0

Source : Vincenau : Economie et Statistique, n° 104, 10-1978.

Nous sommes maintenant à même d'évaluer l'importance des menaces qui pèsent sur cette industrie. Nous écarterons du champ de notre étude la production des véhicules utilitaires, malgré son importance dans l'aménagement du territoire, étant donnée son poids dans les régions Rhône-Alpes et Basse-Normandie. Tout d'abord parce que cette activité, malgré ses liens étroits avec la branche des voitures particulières, appartient à la section productrice des biens d'investissements, et obéit à une logique différente. D'autre part elle est en France le fait d'une seule entreprise : Renault-Véhicules-Industriels, produit de la fusion de SAVIEM et BERLIET. Le camion en France, c'est avant tout l'histoire de cette fusion difficile. Or le propos de cette étude n'est pas l'analyse d'un secteur pour lui-même, encore moins d'une firme particulière, mais la comparaison de trois secteurs typiques, dans le but d'éclairer les problèmes généraux du redéploiement.