

## Compte rendu

---

### Ouvrage recensé :

Jenkins, Rhys. *Transnational Corporation and the Latin American Automobile Industry*. Pittsburg (PA), University of Pittsburg Press, Coll. « Pitt Latin American Series », 1986, 284 p.

par Michel Duquette

*Études internationales*, vol. 19, n° 3, 1988, p. 593-595.

Pour citer ce compte rendu, utiliser l'adresse suivante :

URI: <http://id.erudit.org/iderudit/702408ar>

DOI: 10.7202/702408ar

Note : les règles d'écriture des références bibliographiques peuvent varier selon les différents domaines du savoir.

---

Ce document est protégé par la loi sur le droit d'auteur. L'utilisation des services d'Érudit (y compris la reproduction) est assujettie à sa politique d'utilisation que vous pouvez consulter à l'URI <https://apropos.erudit.org/fr/usagers/politique-dutilisation/>

---

Érudit est un consortium interuniversitaire sans but lucratif composé de l'Université de Montréal, l'Université Laval et l'Université du Québec à Montréal. Il a pour mission la promotion et la valorisation de la recherche. Érudit offre des services d'édition numérique de documents scientifiques depuis 1998.

Pour communiquer avec les responsables d'Érudit : [info@erudit.org](mailto:info@erudit.org)

travail. Il est douteux, cependant, que l'auteur puisse les résoudre, car cela imposerait une modification radicale de l'angle d'approche; plutôt qu'une histoire idéologique, il aurait fallu faire celle du mouvement en sa matérialité sociale et organisationnelle. L'auteur s'y refuse, invoquant l'absence de travaux empiriques, mais après tant de recherches<sup>1</sup>, on ne peut plus se satisfaire d'une telle excuse.

Pierre-André TREMBLAY

*Département des Sciences Humaines,  
Université du Québec à Chicoutimi*

JENKINS, Rhys. *Transnational Corporation and the Latin American Automobile Industry*. Pittsburg (PA), University of Pittsburg Press, Coll. « Pitt Latin American Series », 1986, 284 p.

Dans la foulée des monographies qui tentent d'opérer une synthèse en économie politique du développement, il en est qui proposent un assemblage d'études et de thèses antérieures et d'autres qui mettent de l'avant l'apport inédit d'une recherche. Tenant à la fois de l'un et de l'autre genre, car notre auteur est également chercheur, cette brillante publication est à ma connaissance la première à rassembler les matériaux nécessaires à la compréhension de l'évolution d'ensemble de l'industrie latino-américaine de l'automobile. Cette vision ne se conçoit évidemment pas sans un traitement parallèle de l'industrie mondiale à travers les diverses époques qui la marquent dans l'après-guerre. Ainsi elle renvoie à la propre logique de croissance et de mondialisation des grandes firmes multinationales. Or c'est justement cette configuration oligopolistique qui sert de toile de fond aux stratégies retenues par les FMN de l'automobile dans le cours de leur évolution. Du même jet,

elle suggère le sens des mutations récentes qui y sont observables. Devant la montée des grandes firmes de l'automobile en Amérique du nord, en Europe puis au Japon, qui favorisera un certain essaimage de leurs activités, une première idée se dégage chez Jenkins: il y a une place originale qui revient à l'Amérique latine. Quelle que soit l'abondance des matériaux présentés par l'auteur, c'est elle qu'il importe d'abord de saisir à travers la logique d'expansion de l'industrie, le rôle particulier des stratégies industrialisantes des États au Brésil, au Mexique et en Argentine, afin de comprendre son implantation dans ces régions, ses succès futurs et les difficultés surgies de cette croissance.

Cependant, l'approche de Jenkins ne perd jamais de vue le caractère hautement intégré du secteur et surtout sa participation à l'industrie mondiale. Ce parti-pris commande une évaluation plus circonscrite du phénomène. Après avoir médité sur son caractère macroéconomique plus ou moins « national », il cherche à en comprendre les défis propres: d'abord le procès et les relations de travail généralement forcenés que vient tempérer, quand il y en a, la civilité que propose une relation syndicalisée entre employés et patronat dans le cadre d'un régime civil. Et c'est plutôt l'exception.

Ensuite, faisant l'histoire de l'implantation de l'industrie, Jenkins aborde la nature et la qualité des produits, l'ampleur du transfert et de l'innovation technologiques, pour discuter par la suite la rentabilité générale des opérations. Même si elles mettent en vente des modèles généralement en retard sur ceux des pays du nord, les filiales latino-américaines peuvent faire preuve d'astuce dans leurs stratégies commerciales: allongement incroyable du cycle des produits en Argentine ou au Mexique et enfin participation à un effort national d'innovation technologique avec le PRO-ALCOOL au Brésil. Puis, quand la récession est bel et bien installée, on aborde les choix récents de consolidation de ce secteur dans un contexte d'endettement global. Des thèmes de conjoncture que l'Amérique latine ne connaît que trop bien, encore qu'elle les partage aussi avec d'autres, au sein de la

1. Voir, entre autres exemples, A. OBERSCHALL, *Social Conflict and Social Movements*, Englewood Cliffs, Prentice-Hall, 1973, M.N. ZALD et J.D. MCCARTHY (eds), *The Dynamics of Social Movements*, Cambridge, Mass., Winthrop, 1979 et, plus récemment, J. FREEMAN (ed.), *Social Movements of the Sixties and the Seventies*, New York, Longman, 1985.

problématique plus générale des Nouveaux pays industrialisés (NPI).

Jenkins rappelle l'âge d'or de l'industrie automobile nord-américaine dans les années 1930-1960, en montrant son caractère étroitement continentaliste. La généralisation du modèle de la voiture individuelle à cette époque lui assure une longueur d'avance qu'elle met au service de son expansion en Europe dans l'après-guerre. Puis, devant la montée de la compétition en provenance de nouveaux pays: RFA, Italie, France et Japon, le Pacte de l'automobile canado-américain de 1965 vient donner un second souffle à une industrie marquée par le modèle consumériste de luxe et la production de masse. Pour sa part, l'Europe a vite repris sa place à la fin des années 1950 et trouve même une porte de sortie en Amérique latine avec l'arrivée d'un cartel de 8 grandes firmes dont VW, Mercedes, Fiat et d'autres encore en Argentine (1952), au Mexique (1954) et au Brésil (1956). Pour ne pas être en reste, les grandes américaines en font autant. Très tôt, le secteur prend un aspect oligopoliste et ses concurrents nationaux, pourtant issus de tentatives ingénieuses, disparaissent au début des années 1960.

En 1945, l'Europe et le Japon sont en ruine, les États-Unis triomphent. Le modèle d'expansion de l'après-guerre fait une large place à la voiture de tourisme, dans le cadre du projet consumériste axé sur la suburbanisation et le développement des classes moyennes. Pendant vingt ans, l'industrie s'emploie à combler ces nouveaux besoins et les succès précoces de l'industrie latino-américaine s'expliquent par l'énorme retard accumulé. Ce n'est pas avant le milieu des années 1970 que l'industrie aura, dans cette région, rattrapé les autres. Mais attention! Compte tenu du profil fortement inégalitaire de la distribution locale des revenus, l'industrie ne satisfait que les couches les plus favorisées. D'où le caractère limité (et limitatif) de sa production. Quand la saturation finit par se faire sentir de ce côté, il n'y aura toujours pas de place pour la croissance en direction d'autres couches de consommateurs. Et ce sera le plafonnement, qu'on peut mettre en parallèle avec l'économie générale de l'Amérique latine depuis la fin des années 1970.

À côté de cela, comment passer sous silence l'extraordinaire essor de l'industrie japonaise et même sud-coréenne de l'automobile dans les années 1970? Envahissante en Europe et en Amérique du nord, elle parvient même à se faire sentir dans un marché aussi protégé que ne l'est celui de l'Amérique latine. Seules les législations nationalistes opposent un frein à son irruption et servent de paravent au cartel nord-américain et européen des filiales de l'automobile. Des tableaux très complets, une qualité constante dans ce livre, circonstancient la performance respective des acteurs, en cette heure de mutation profonde que vient accentuer encore la crise de l'Énergie.

Nécessité faisant loi, on s'achemine au début de cette décennie vers l'industrie « mondiale » de l'automobile. Transferts technologiques et « projets communs » américano-nippons auront-ils plus de succès que les tentatives infructueuses de Renault-American Motors il y a dix ans? La filière euro-sud-américaine se ressaisira-t-elle sur le marché des exportations avec la nouvelle Fox de VW et l'américaine aura-t-elle plus de succès avec ses modèles euro-japonais? Que penser de la récente acquisition par Ford et Chrysler de firmes spécialisées dans la voiture de luxe, comme Maserati et Lamborghini? Tant d'incertitudes planent sur une industrie déjà considérée comme un « secteur mou » par plusieurs économistes, qu'il est difficile d'y aller de ses pronostics. L'ouvrage de Jenkins tombe d'ailleurs à plat sur les perspectives d'avenir, fidèle à son analyse macro-économique de départ, qui exclut toute extrapolation. Se contentant de faire le point sur les actualités récentes, en autant qu'elles illustrent le cas atypique de l'Amérique latine, l'auteur propose en chemin quelques hypothèses séduisantes, sur le lien entre oligopole et innovation, autoritarisme et procès de sur-exploitation des travailleurs, législation et protectionnisme, sans toutefois déboucher sur des constatations claires qui feraient voir la place respective du Brésil, du Mexique et de l'Argentine dans un ordre international marqué, dans cette industrie comme ailleurs, par la stagnation de la demande et la mondialisation du marché. Là où elle se manifeste, par une étroite collaboration entre l'État

moteur du développement, son soutien à la R&D et les firmes (Japon, Corée du sud, Brésil), la maîtrise technologique permet l'accès au marché lucratif des exportations. Sinon, c'est la morosité comme le suggère l'exemple des Géants américains, désormais obligés à partager leur marché jadis protégé.

Secteur industriel qui évolue rapidement, l'automobile affiche des tendances qui sont peut-être généralisables à d'autres domaines de l'économie. Rien de ce qu'avance Jenkins ne nous permet en tout cas d'en douter.

Michel DUQUETTE

*Université de Montréal et Centre de recherche en développement industriel et technologique*

ORBAN, Edmond *et al.*, *Le Système Politique des États-Unis*. Montréal-Bruxelles, Les Presses de l'Université de Montréal/Établissements Émile Bruylant (Bruxelles), 1987. 358 p.

Cet ouvrage rédigé par une équipe de quatorze politologues canadiens francophones représente une fenêtre française ouverte sur la culture politique des États-Unis. Il représente en même temps une analyse comparée des deux systèmes politiques du continent américain, celui des États-Unis et celui du Canada. Ceci en ce qui concerne le fond, les concepts fondamentaux et la description des mécanismes politiques. Mais il y a des retombées bénéfiques en ce qui concerne des aspects souvent négligés, comme la terminologie.

Le livre dans son ensemble surprend d'une manière favorable par la qualité de la langue dans laquelle il est écrit. Ceux qui sont familiarisés avec les revues canadiennes politiques et juridiques et avec les textes législatifs et réglementaires savent que la langue est souvent un simple décalque du texte anglais. Non seulement le glossaire qui figure dans les annexes du volume, mais le contenu tout entier fournit un florilège d'équivalences qui frappent par leur précision. Évidemment, sur le fond il y aurait pas mal d'observations à faire mais nous nous limiterons aux principales mentions critiques suggérées par les points de vues des auteurs.

Les quinze essais qui composent le volume sont divisés en quatre parties: Éléments du cadre général (les fondements de la culture politique, le cadre constitutionnel, le déclin du fédéralisme dualiste). Ces chapitres sont rédigés par Louis Balthazar et Edmond Orban. La seconde partie, consacrée aux processus politiques examine le mouvement syndical (Serge Denis), les groupes d'intérêts (Guy Bourassa), les partis politiques (Pauline Marie Vaillancourt et Nicole Desbiens), le processus électoral (Gérald Bernier). La troisième partie s'occupe des centres de décision, c'est-à-dire du Congrès, de la Présidence, de l'administration publique et de la Cour Suprême. Par une bizarre inconséquence, le titre de la quatrième partie est en français: outputs politiques. Il s'agit de la politique économique et sociale, de la défense militaire, de la sécurité nationale et de la politique étrangère. Les auteurs de ces quatre chapitres sont Pierre Fournier et Nicole Desbiens, Guy Lachapelle, Michel Fortmann et Louis Balthazar. Les annexes fournissent la traduction française du Préambule de la Déclaration d'indépendance et le texte de la constitution dans son état actuel ainsi qu'une liste des élections présidentielles (années, noms des présidents élus, appartenance politique), le glossaire dont nous avons parlé *supra* et les organismes des structures gouvernementales.

Dans la liste des livres qui ont marqué l'évolution des idées sur les États-Unis, on peut distinguer deux grandes catégories. Dans la première entrent les ouvrages qui ont fourni un apport original, analysant en profondeur la réalité américaine et mettant en lumière ses traits caractéristiques. La liste s'ouvre avec *Le Fédéraliste* de Hamilton, Jay et Madison, recueil d'articles publiés à la fin du 18<sup>ème</sup> siècle. Elle continue avec le livre de Tocqueville, *De la démocratie en Amérique*, 1835, avec la monographie de Lord Bryce, ancien ambassadeur à Washington, *The American Commonwealth*, 1888, publiée en français dans la collection dirigée par Gaston Jèze au début de ce siècle, avec *Les États-Unis d'aujourd'hui* d'André Siegfried (1927). Dans la seconde catégorie entrent d'innombrables manuels et monographies, souvent de grande valeur mais qui ne mettent pas l'accent sur l'originalité mais sur la précision et les qualités pédagogiques.