**APPLICATION 2**

**La fin du fordisme**

**DOCUMENT 16**

|  |
| --- |
| **De l’artisanat à la production industrielle**  Avant 1914, la construction automobile répond aux caractéristiques de ce qui est encore un produit de luxe (…). Rapidement la demande de la clientèle va imposer la transformation de cet artisanat en industrie, centrée sur un découpage des tâches et sur l’utilisation à chaque étape de machines spécialisées.  Ce type d’organisation de la production industrielle sera formalisé pour la première fois par Frederick Winslow Taylor (…). En 1903, il développe sa théorie de l’organisation scientifique du travail (…). L’idée principale est de décomposer les tâches, de minuter les gestes des ouvriers pour améliorer la qualité, diminuer les coûts et les délais. C’est le début du travail à la chaîne et de la production de masse.  **Le Fordisme et l’application à l’automobile**  Dès 1908, Henry Ford voit tout le bénéfice que l'industrie automobile peut tirer de l'application de ces théories. La Ford T naît ainsi d'un concept industriel : la fabrication en grande série. Voiture rustique et sans variantes, elle est accessible à une large classe moyenne (…).  Après la crise des années 30 (…) émergent des mouvements sociaux de contestation que les patrons vont rapidement prendre en compte. Le taylorisme permet d'accroître la productivité et favorise l'emploi peu qualifié, cependant, il apparaît vite que l'accroissement de production ne peut être obtenu que par le surmenage. L'ouvrier réduit au rang de manœuvre voit sa situation intellectuelle et sociale amoindrie, la monotonie du travail et l'absence d'effort intellectuel sont décourageants (…).  **Les limites du modèle Taylor : vers une nouvelle organisation du travail**  C:\Users\DAVID\Desktop\DS3.jpg(…) Les préoccupations grandissent en outre quant à l'impact environnemental de telles activités. Dans ce contexte, se développent des thèses fondées sur la motivation du travailleur, sur l'enrichissement des tâches par l'accomplissement d'une œuvre utile et personnalisée (…).A l'image des constructeurs japonais, les occidentaux doivent envisager d'autres façons de produire, car d'autres manières de consommer sont apparues. La priorité aujourd’hui est de mieux prendre en compte la demande et les évolutions du marché. La qualité, le respect des coûts et des délais, la flexibilité, nécessaire pour produire des modèles de plus en plus nombreux et diversifiés, deviennent les maîtres mots de l'organisation et de la stratégie industrielle de PSA Peugeot Citroën. Dans cette évolution, les employés deviennent de véritables acteurs et non plus seulement des exécutants (…).  *http://www.psa-peugeot-citroen.com/fr/psa\_groupe/historique\_b4.php* |

**1 – Le fordisme permet-il toujours d’élever la productivité ?**

|  |
| --- |
| - Le fordisme n’est plus adapté, ni aux mutations de la demande (biens diversifiés, préoccupations en matière d’écologie, …), ni aux nouveaux impératifs en matière d’offre (rôle de la qualité, de la flexibilité, …).  - Le fordisme a fini par révéler ses limites du point de vue social (cadences infernales, travail répétitif et inintéressant, …). |

**2 – Quels sont les vecteurs actuels des gains de productivité ?**

|  |
| --- |
| La prise en considération des nouvelles tendances de consommation et des aspirations des salariés incite les entreprises à rechercher les gisements de productivité dans le capital humain, d’où des investissements immatériels dans ce domaine (formation, conditions de travail propices à l’implication des salariés). |