

JOURNÉE DU GERPISA N°203 Pro

Le Toyotisme au Japon: un modèle évolutif

Vendredi 3 mai 2013, 14h-17h

ENS Cachan, Salle Renaudeau, Bâtiment Laplace,

61, avenue du Président Wilson 94235 Cachan (RER B, station Bagnex)

SUZUKI Hiromasa

Professeur émérite, Université de Waseda, Tokyo

Chercheur Associé IDHE, ENS Cachan

masa.suki@jewel.ocn.ne.jp

Au début des années 1990, le toyotisme attire l'attention des observateurs non-japonais pour ses conceptions novatrices qui prennent le contre-pied du taylorisme et du fordisme. La célèbre étude du MIT « The machine which changed the world » (J. Womack et al. 1990) consacre le modèle du système productif de Toyota au niveau international. En France, B. Coriat et R. Boyer répandent la notion de toyotisme. Le flux tendu, le contrôle de qualité, le travail en équipes ainsi que l'externalisation des processus de production deviennent souvent une référence dans les industries automobiles. Au Japon, le modèle de l'organisation Toyota était certes connu mais il ne s'est imposé comme modèle dominant que lorsque Toyota a réussi à dominer le marché de l'automobile au Japon au détriment de ses concurrents directs comme Nissan, Mitsubishi et Honda. On attribue le succès de Toyota tantôt à son système Kanban et tantôt à la solidité du groupe de ses sous-traitants.

Ce décalage entre la perception à l'étranger et celle du Japon s'explique par le fait que certains éléments du toyotisme étaient des pratiques courantes comme le travail en équipes, l'utilisation massive des sous-traitants et le contrôle de qualité. L'aspect novateur du toyotisme, me semble-t-il, réside dans la systématisation de ces pratiques à partir des produits (voitures). Alors que chez les autres fabricants, les ingénieurs étaient souvent distants des ateliers d'assemblage, chez Toyota cette distance était moindre probablement grâce à l'enseignement de T. Ohno, directeur de production légendaire.

Toutefois, le modèle Toyota semble avoir évolué considérablement par rapport à celui du début des années 1990. Aujourd'hui, les éléments distinctifs de Toyota sont sa politique de mondialisation, tout en s'appuyant sur le mouvement de Kaizen et le contrôle de qualité des pièces livrées par les fournisseurs. A cet égard, cette présentation tâchera de montrer comment ce système s'est développé historiquement (notamment à l'interface des relations professionnelles et des politiques industrielles) pour en comprendre sa genèse, ses spécificités et sa situation actuelle au Japon, tout en examinant la manière dont un équipementier japonais de roulements à billes et de systèmes de direction, NSK, suit le mouvement de mondialisation de Toyota à l'étranger.