

1/ Présenter le document

En 1928, le magazine « La Science et la Vie », encore aujourd'hui célèbre magazine de vulgarisation scientifique, publiait une interview d'Henri Ford. Elle a été réalisée et retranscrite par un journaliste français qui a rencontré Henri Ford lors d'un de ses voyages en Europe. Ce document source évoque le succès de cet entrepreneur, présenté comme un « self made man » états-unien qui se trouve alors à la tête d'un véritable empire dans la construction automobile au moment où l'industrialisation s'étend à tous les secteurs permettant la croissance économique en Europe et aux Etats-Unis, pays qui devient la première puissance industrielle mondiale.

2/ Quels sont les principes de production utilisés par Ford ?

Le but de Henri Ford est de fabriquer des voitures en grand nombre au meilleur prix afin d'étendre son marché. Déjà en 1928, les Etats-Unis comptaient une voiture pour 5 habitants. Henri Ford vise donc une production de masse. Le nombre de voitures produites par jour est d'ailleurs multiplié par 3 en quelques mois. Pour cela, il produit en série un seul modèle de voiture. C'est la standardisation. Il applique les principes du taylorisme, c'est-à-dire la division du travail, et donc la production à la chaîne. Toutes les tâches sont chronométrées et les ouvriers payés au rendement.

Il augmente encore la productivité en réduisant les coûts de production et notamment l'achat de fournitures, éventuellement en construisant lui-même les pièces nécessaires. La concentration verticale fait donc intégralement partie de ce processus de réduction des coûts. La vente et le suivi des véhicules sont aussi assurés par des concessionnaires de l'entreprise Ford.

Pour favoriser la consommation et élargir son marché, il pratique une politique de hauts salaires, s'éloignant ici des principes du taylorisme, mais visant une consommation de masse.

3/ Pourquoi Ford est-il présenté comme un grand capitaine de l'industrie moderne ?

Le journaliste présente Henri Ford comme un grand capitaine de l'industrie moderne dès le chapeau introductif de son interview. Il le présente même comme un « grand visionnaire » ayant « sur l'humanité des vues plus lointaines que la plupart des mortels ». En effet, en 1928, Ford produit plus d'un million de voitures par an et déjà en 1924, il en avait vendu plus de 10 millions. Ce succès apparaît comme un modèle pour les pays européens, dont on se demande « s'ils seraient susceptibles du même développement prodigieux que l'on constate aux Etats-Unis ». La France produisait alors à peine 120 000 voitures par an. Ford est en effet favorable au libéralisme, et contre toute intervention de l'État, puisqu'il est « néfaste de créer un monopole ». « le laisser-faire », « laisser-passer » lui paraît plus avantageux contre tout protectionnisme.

D'autre part, Henri Ford détient la plus grande part du capital de cette entreprise, partagé entre plusieurs actionnaires. Il détient aussi des entreprises en amont et en aval de la construction automobile, utilisant ainsi toutes les ressources du capitalisme libéral, système économique fondé sur la propriété privée des moyens de production et dont la finalité est la recherche du profit. Devant le succès de cette entreprise, son directeur est salué comme un grand capitaine de l'industrie moderne puisqu'il devient alors le symbole de la réussite du capitalisme libéral.

4/ Quelle critique pourrait-on faire à ce document ?

Dans cette interview, alors que l'industrie automobile états-unienne se présente comme un véritable modèle pour le développement de l'industrie européenne, un de ses « leaders » est véritablement encensé par le journaliste. D'ailleurs on peut supposer que Ford est venu en Europe pour installer de nouvelles entreprises, et donc investir des capitaux. Il apparaît donc comme un modèle de réussite sociale, véritable « self made man » américain. Ces louanges peuvent toutefois paraître exagérée et cette interview est très subjective. Le journaliste n'évoque pas les points négatifs de l'entreprise ou ceux qui pourraient encore être améliorés. Dans cette interview, il se place en emphase complète avec son interlocuteur et ne discute pas du sort des ouvriers qui sont présentés comme « associés du patron » ce qui est loin d'être la réalité de la condition ouvrière en 1928 : chronométrés, assignés à des tâches répétitives, constamment surveillés, ils n'avaient aucune liberté. Ils étaient considérés avant tout comme des outils de production, et pour rendre l'investissement dans les machines rentables, l'instauration du travail d'équipe et du travail de nuit est rendue nécessaire. Ces conditions seront dénoncées, certes plus tard (lorsque la dépression des années 30 aura mis en évidence cette misère) par Charlie Chaplin dans les Temps modernes.