

Résumé de la thèse de M. Sigfrido M. Ramírez Pérez : *Public policies, European integration and multinational corporations in the automobile sector: the French and Italian cases in a comparative perspective 1945-1973*, 854 p.

Les principaux objectifs politiques de l'intégration économique européenne ont été, d'une part, d'aider les pays européens à surmonter leur crise de légitimité avec la construction de l'Etat- Providence, et, d'autre part, de freiner leur déclin impérial dans le cadre de la Guerre Froide. À partir de cette interprétation, désormais classique, sur l'évolution du processus d'intégration européenne, la thèse traite du cas de l'industrie automobile, entre politiques publiques des Etats et stratégies des entreprises multinationales. Sa conclusion est que les élites politiques et administratives de la France et de l'Italie ont mis en œuvre de façon cohérente des politiques automobiles en vue de promouvoir la croissance industrielle, créer le plein emploi, améliorer les conditions sociales des travailleurs de cette industrie phare de l'économie et la société des Trente Glorieuses. Rompant avec les essais de modernisation corporatistes du Fascisme et de Vichy, elles sont conçues à partir des idéologies de type travailliste issues de la Résistance pour contribuer à la construction d'un modèle étatiste autour des entreprises publiques et de l'intégration économique de l'Europe. Cette enquête historique se base sur des archives françaises, italiennes, des administrations et des entreprises, des hauts fonctionnaires et des hommes politiques, des Etats et des institutions européennes. Elle reconstruit avec détails l'émergence progressive d'un niveau européen d'encastrement du capitalisme qui renforce et se superpose à une gouvernance sectorielle exclusivement nationale avec la création des politiques publiques de la Communauté Economique Européenne (CEE).

En partant de la question fondamentale de l'origine commune des entreprises publiques européennes dans le secteur automobile en France (Renault), Italie (Alfa Romeo), et Allemagne (Volkswagen), le premier chapitre rejette l'hypothèse d'une continuité entre la période Fasciste et celle des Républiques fondées après 1945. Ce chapitre comparatif est suivi de deux autres monographies sur les origines de la planification en France et en Italie. Ces deux études démontrent l'incapacité des gouvernements à mettre en œuvre des planifications démocratiques dans ce secteur, avec les Plans élaborées par Jean Monnet et Pasquale Saraceno respectivement, en raison des oppositions des grandes entreprises privées françaises et italiennes, laissant ainsi les

entreprises publiques, Renault et IRI-Alfa Romeo, comme les vrais instruments d'intervention politique dans un secteur concurrentiel.

C'est dans le cadre d'un Etat européen limité dans ses ambitions de relèvement à travers l'action publique que voit le jour le Plan Marshall, conçu justement pour mettre les Etats européens à l'heure américaine, en les poussant à adhérer aux principes politiques et intérêts économiques du nouvel Empire et de ses entreprises multinationales. Ce projet de domination américaine avait été bien analysé dès avant la fin de la guerre par les grandes entreprises automobiles française et italiennes, qui étaient soucieuses d'accéder à l'aide financière américaine, sans pour autant se mettre au service du projet américain de marché de libre-échange européen, l'Organisation Européenne de Coopération Economique (OECE). La France et l'Italie notamment ont bien réalisé l'importance de prendre le leadership diplomatique envers une intégration des marchés au niveau européen, puisque la libéralisation européenne était le préalable à des avancées décisives au niveau mondial, comme elles l'ont par exemple expérimenté lors des négociations à la baisse de leur tarifs automobiles à la première ronde du nouveau GATT à Annecy. La pression compétitive des entreprises multinationales américaines installées en Europe, principalement en Grande-Bretagne et en République Fédérale d'Allemagne, ont porté les entreprises automobiles françaises et italiennes, principalement Renault et Fiat, à écarter une libéralisation paneuropéenne du commerce industriel au profit d'une intégration supranationale limitée, en vue d'accéder aux marchés du charbon et de l'acier allemands. Ainsi, la Communauté Economique du Charbon et de l'Acier, la CECA est apparue comme la solution au premier goulot d'étranglement qui limitait leur capacité à atteindre une production de masse semblable à celle des grandes entreprises américaines.

Cette acceptation conditionnée d'une intégration européenne adaptée à la mesure des industries manufacturières des deux Républiques latines n'a pas pu, pourtant, se traduire pendant la première partie des années cinquante dans l'acceptation d'une élimination des barrières en vue de créer un marché supranational automobile. Outre des différences d'intérêt économique, (la France souhaitant garder son Empire et l'Italie réticente à ouvrir son marché à tout constructeur étranger), un accord entre entreprises automobiles membres de la CECA était très difficile à conclure en raison de leur division politique et idéologique vis-à-vis de la question sociale, de la construction de leur Etat Providence et de la Guerre Froide. D'un côté des dirigeants socialistes au sein d'entreprises

publiques guident Renault et Alfa Romeo, tandis que les entreprises privées telles que Fiat et Citroën se montrent hostiles à tout accord de principe avec des syndicats communistes puissants ou à l'interventionnisme de l'Etat dans le domaine industriel et économique.

Cette division structurelle s'efface temporairement lors de la négociation du Traité de Rome, quand les deux plus grandes multinationales des deux pays transalpins, Renault et Fiat, appuient la création par leurs Etats d'un marché commun et des politiques publiques européennes servant à bloquer le défi des entreprises multinationales américaines. Le chapitre intégralement dédié au rôle des entreprises automobiles dans les négociations et ratification du Traité instituant la Communauté Économique Européenne ouvre la porte à quatre chapitres qui traitent des politiques automobiles de la nouvelle CEE. Dans un premier temps il s'agit d'étudier en détails les fusions et les acquisitions qui ont anticipé la création du marché commun avant de montrer les limites politiques à la création rapide d'un marché commun englobant le secteur automobile. La thèse démontre ensuite comment à une période dorée de l'intégration européenne entre 1958-1962 marquée par l'accélération du rythme prévu par le Traité lui succède une période d'approfondissement notamment pour la création des politiques communes de la concurrence et du commerce international au GATT. C'est précisément ce rythme soutenu d'intégration la raison qui empêchera par la suite de pouvoir élargir la CEE au Royaume-Uni, en raison de l'opposition des grandes entreprises automobiles françaises à affronter simultanément les filiales des entreprises américaines en Europe continentale et en Grande-Bretagne. Cette opposition est pleinement justifiée d'un point de vue économique surtout en raison d'un manque de capacité des entreprises européennes à constituer des champions européens, comme cela est vérifié ici dans le cas de la fusion manquée entre Fiat et Citroën. La solution, de nouveau, sera politico- institutionnelle avec la demande du nouveau lobby européen des entreprises du secteur automobile, le Comité des Constructeurs du Marché Commun (CCMC), de politiques européennes au niveau de la CEE pour contrer le défi américain. La thèse finit avec la tentative, avortée, de la Commission Européenne de prendre l'industrie automobile européenne comme le lieu d'expérimentation des politiques industrielles de la CEE.