

Migrations de main-d'oeuvre et industrialisation en Méditerranée (exemple de l'industrie automobile)

Demilly S.

Migrations méditerranéennes

Paris : CIHEAM
Options Méditerranéennes; n. 22

1973
pages 99-112

Article available on line / Article disponible en ligne à l'adresse :

<http://om.ciheam.org/article.php?IDPDF=CI010556>

To cite this article / Pour citer cet article

Demilly S. **Migrations de main-d'oeuvre et industrialisation en Méditerranée (exemple de l'industrie automobile)**. *Migrations méditerranéennes*. Paris : CIHEAM, 1973. p. 99-112 (Options Méditerranéennes; n. 22)



<http://www.ciheam.org/>
<http://om.ciheam.org/>

Serge DEMAÏLLY
Atelier
Méditerranéen
de Prospective

Migrations de main-d'œuvre et industrialisation en Méditerranée

Éléments sur l'internationalisation du capital à partir du cas de l'industrie automobile

« Nous avons eu l'occasion de dire bien souvent, car c'est une réalité, que l'économie française, aujourd'hui, a besoin des travailleurs étrangers. »

Y. CHOTARD,
Vice-Président du C.N.P.F.

L'Europe de l'Ouest compte, en 1973, neuf millions de travailleurs immigrés dans sa population active. Cette présence massive est une des conséquences les plus évidentes de l'absence d'un système industriel en état de « croissance autocentrée », selon l'expression de François Perroux, dans les nations d'origine de l'immigration, soit les économies périphériques de l'économie mondiale.

Aussi est-il indispensable de lier, dans leurs analyses comme ils le sont dans leurs causes, ces deux grands phénomènes de l'économie mondiale contemporaine : la migration de travailleurs et le processus d'industrialisation des pays en voie de développement.

Problématique pour une approche globale de la migration

Les migrations internationales de main-d'œuvre ont existé à tous les stades du développement industriel de l'Europe. Elles ne sont pas en soi un phénomène nouveau.

Par contre apparaissent comme nouveaux, les phénomènes tels que :

- la modification de l'origine des immigrants (Portugal, Maghreb, Turquie, Afrique Noire);
- l'importance de la main-d'œuvre immigrée dans certaines branches industrielles majeures de l'Europe occidentale (automobile, sidérurgie...) et, plus généralement, certaines fonctions qu'assume la main-d'œuvre immigrée par rapport au marché du travail;
- L'importance de l'immigration pour le pays d'origine.

Ces phénomènes nouveaux ne peuvent se comprendre que par référence à la dynamique propre du système industriel, telle qu'elle existe dans les économies avancées.

L'intérêt d'une approche globale appa-

raît ainsi à deux niveaux. Elle permet de fonder. :

- une mise en rapport de l'industrialisation et des migrations;
- une prise en compte des phénomènes culturels, tels qu'ils s'articulent sur les déterminismes proprement économiques.

Les migrations de main-d'œuvre et la dynamique industrielle des économies avancées.

Les migrations internationales de main-d'œuvre s'insèrent à deux niveaux dans le système industriel contemporain.

En premier lieu, le besoin de main-d'œuvre immigrée est suscité par l'industrie moderne, en fonction de ces grandes tendances que sont :

- La mutation permanente des technologies que l'on repère dans la mécanisation quasi complète d'un grand nombre de tâches et l'impossibilité actuelle de réaliser l'automatisation de tout le processus de production.
- L'intégration technique et financière des Établissements productifs, dans les firmes géantes qui modifient, selon l'intensité des concurrences oligopolistiques, les rythmes d'innovation, et les modes de dégagement des profits.

En second lieu, les flux internationaux de mains-d'œuvre participent à la constitution d'une économie proprement mondiale. Parallèlement aux flux de marchandises, de capitaux, de technologies, ils sont un des réseaux par lequel s'expriment les relations de domination-dépendance, entre « centre » et « périphérie », telles que ces relations prennent corps à travers les formes contemporaines de l'internationalisation.

En conséquence, toute analyse des situations passées et des tendances actuelles en matière de migrations internationales de travailleurs passe par une différenciation en deux processus.

Il faut en premier lieu étudier les fonctions que la main-d'œuvre immigrée assure dans une économie industrielle, sous couvert de combler un « déficit » de main-d'œuvre et autochtone, corrélativement, les effets de l'emploi d'une main-d'œuvre immigrée importante sur le système industriel lui-même.

(1) On a dit de la construction automobile qu'elle a joué, au XX^e siècle, le rôle qu'ont joué les chemins de fer, au XIX^e siècle dans le développement industriel de l'Europe et des USA.

Cf. BARAN et SWEZY. — *Le capitalisme monopoliste*, p. 200. Paris 1968, Maspéro.

(2) J. SCHUMPETER. — *Capitalisme, socialisme et démocratie*, chap. 12. Paris, 1965, Payot.

(3) Alain COTTA. — *Les choix économiques de la grande entreprise* (avant-propos). Paris, 1970, Dunod.

Il faut en second lieu examiner les *modalités* selon lesquelles l'économie industrielle, lorsqu'elle tend à devenir mondiale, participe à la « création » des migrations internationales de travailleurs; à cet égard, il faut bien en avoir présent à l'esprit les deux aspects : d'abord, sous la forme de la création d'un potentiel de main-d'œuvre dans les pays d'origine, par suite de la dégradation de certaines structures économiques, sociales et culturelles; ensuite, sous la forme de la constitution de canaux par lesquels ce potentiel de travailleurs peut être transféré vers le « centre ».

Sur un tel fondement, il est alors possible d'analyser des phénomènes tels que :

- le passage d'un stade de migrations uniquement intra-européennes à un stade de migrations entre le Bassin-Méditerranéen et l'Europe;
- la portée *économique* passée, présente et future des migrations de main-d'œuvre dans les économies industrielles avancées;
- les implications sociales de ces migrations tant pour les pays d'origine que pour les pays d'accueil.

C'est cette approche globale que l'on tente d'aborder ici à partir du cas de la construction automobile. L'analyse de l'oligopole automobile constitue en effet une base de départ indispensable, en ce qu'elle permet :

- d'apprécier l'importance quantitative et fonctionnelle de la main-d'œuvre immigrée en l'état actuel de la technologie et des situations de concurrence entre les firmes ;
- de mettre à jour les lieux et facteurs d'évolution qui entraîneront peut-être les firmes concernées à penser d'une manière renouvelée l'intégration des zones périphériques, comme lieux de marché, comme lieux de production, et donc comme lieux d'approvisionnement en force de travail,
- de faire apparaître les points-clés sur lesquels peuvent jouer les pays sous-développés pour utiliser la construction automobile comme moyen de développement, et briser ainsi avec la logique appauvrissante de l'immigration.

LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE ORGANISATION ET DYNAMIQUE D'UN OLIGOPOLE INTERNATIONAL

Il n'est pas nécessaire d'insister outre mesure sur le choix d'une telle branche industrielle. Il suffit de renvoyer à l'importance de la construction automobile dans toutes les économies industrialisées (1), l'importance de la main-d'œuvre immigrée qui travaille dans cette industrie, et l'attrait que cette activité présente pour les pays sous-développés, comme mode et moyen de l'industrialisation.

Élément pour l'analyse d'un oligopole

Industrie relativement stabilisée technologiquement, industrie dans laquelle les grandes firmes pratiquent depuis plusieurs décennies cette « attitude co-respective » dont Schumpeter faisait la caractéristique première de la fonction d'entrepreneur à son crépuscule (2), la construction automobile est susceptible d'une analyse où éléments technico-économiques et relations propres à une concurrence en oligopole interviennent de concert.

Ainsi, comprendre la pratique d'une firme automobile, pratique dont le choix de localisation est un aspect, implique que l'analyse soit capable de « traiter simultanément de toutes les firmes, c'est-à-dire de chacune et du secteur qui les contient toutes » (3).

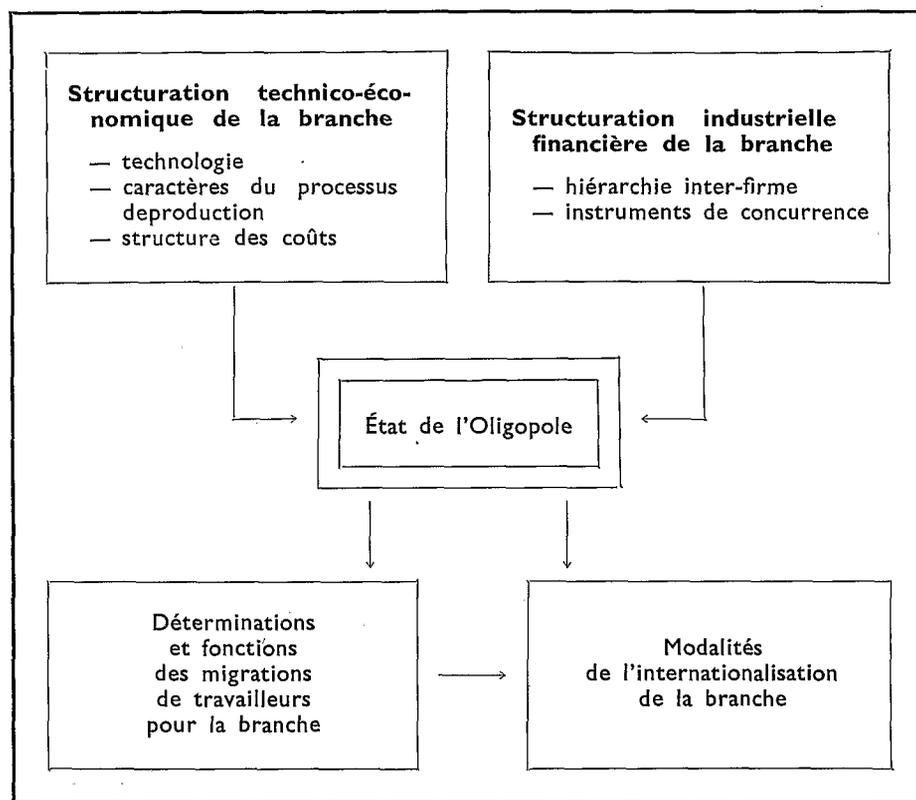
L'état de l'oligopole est le niveau déterminant qui règle, en son principe :

- l'ampleur du recours à la main-d'œuvre, étroitement lié à la technologie mise en œuvre;
- l'intérêt que présente telle zone du tiers-monde en tant que marché et en tant que lieu de production.

Comprendre « l'état de l'oligopole »? Les déterminants d'un système de firmes s'entendent à deux niveaux, le premier concerne la structuration technico-économique de la branche, dont les technologies constituent l'aspect principal et le second la structuration industrielle-financière, c'est-à-dire la nature des relations concurrentielles entre les entreprises dont la hiérarchie inter-firmes est l'élément-clé.

Cela revient à combiner une approche « branche » et une approche « firme » dans

SCHÉMA PROBLÉMATIQUE ET MÉTHODOLOGIQUE



le cours de l'analyse (4), si tant est que : « Le jeu branche-oligopole est alors la clef intermédiaire pour expliciter la stratégie des firmes au sein du fonctionnement de l'oligopole. » (5)

Éléments technologiques pour l'analyse de la filière automobile

La branche *construction automobile* porte « sur un produit complexe, formé de nombreux composants à la fabrication desquels concourent divers secteurs industriels » (6). Vingt-deux mille pièces entrent en moyenne dans une automobile et elles représentent environ la moitié de leur coût.

Pour l'essentiel, la branche construction automobile présente les caractéristiques suivantes :

C'est une industrie de *transformations des métaux* où les principales techniques de formage et d'usinage sont utilisées.

C'est une industrie d'assemblage à plusieurs stades (montage d'organes mécaniques, assemblage de la tôlerie, assemblage du produit final).

Il est alors possible de « schématiser » le processus de production qui caractérise la fabrication en série d'un véhicule automobile, de telle sorte qu'apparaissent les matériaux et les techniques utilisés à chaque stade de la production (cf. schéma 1).

Perspectives de l'évolution technologique

Pour ce qui est du *produit automobile*, on peut noter que la conception d'ensemble du véhicule est restée stable depuis plusieurs décennies (7).

Une série d'améliorations techniques sont apparues d'abord en ce qui concerne l'amélioration des performances techniques des véhicules, plus récemment en ce qui concerne la recherche d'un plus grand confort et d'une plus grande sécurité de l'usager.

(4) Ce bilan problématique reste infiniment sommaire. Cette position a été acquise à partir des travaux de R. VERNON, S. HYMER, C. PALLOIX et J. P. DELLEZ...

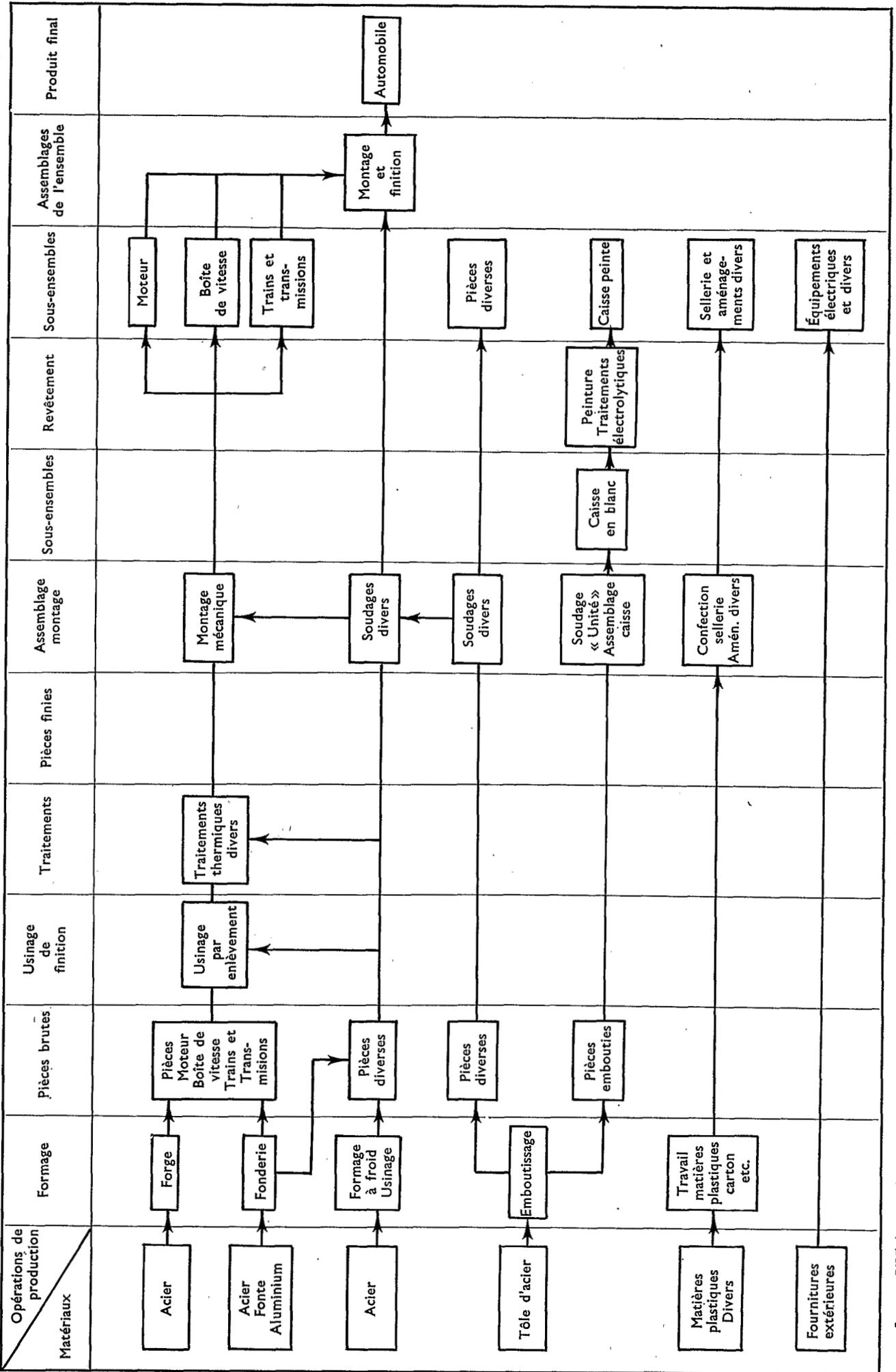
Pour une présentation un peu moins sommaire, on peut se référer à : *Bassin Méditerranéen et Stratégie des Firmes* (2^e partie), étude de l'OREAM, Provence Côte d'Azur (juin 1972).

(5) Christian PALLOIX. — *Les firmes multinationales et le procès d'internationalisation*, p. 25. Paris, 1973, Maspéro.

(6) ONUDI. — *Réunion sur le transfert des connaissances techniques aux pays en voie de développement* (Paris), novembre 1972. Document de base (ronéoté, p. 3).

(7) La caisse tout acier qui fait son apparition en 1926 peut être considérée comme la dernière en date des grandes innovations touchant la physionomie d'ensemble du véhicule automobile (cf. BIPE, *op. cit.*, p. 63).

SCHÉMA n° 1 -- Fabrication en série du véhicule automobile (Schéma simplifié)



Source : BIPE. Les grandes tendances du progrès technique dans les industries mécaniques, Tome II.

SCHÉMA n° 2 - Industrie automobile : Progrès technique et facteurs de production (France) 1970-1985

Filière de production (Fonctions principales)	Grandes tendances du progrès technique	Équipements nouveaux	Main-d'œuvre		
			Pondération (1) 1970	Principales conséquences sur les besoins relatifs et les qualifications	
			Total 100 %		
			0 C.T. 5	95	
Conception et fabrication de prototypes	Automatisation complète du processus	Systèmes intégrés de conception numérique	4 % 0 C.T. 25	75	Diminution du besoin total en dessinateurs projeteurs modélistes... Disparition des ouvriers professionnels hautement qualifiés. Besoins accrus en ingénieurs techniciens et surveillants de machines liées à l'informatique.
Fabrication d'outillages et petites séries	Automatisation Diminution de l'usinage par enlèvement	M.O. à commande numérique machines d'électroérosion électroformage	4 % 0 C.T. 12	88	Disparition des qualifications traditionnelles sur machines-outils (ajusteurs, fraiseurs) Besoins nouveaux en surveillants et techniciens, programmeurs et personnels informatiques.
Organes mécaniques		Organes mécaniques	T = 33 %		
Formage	Diversification des procédés Développement de l'automatisation et de la précision	Moulage sous-pressions Frappe à froid - Forge et fonderie de haute précision	9 % 0 C.T. 4	96	Disparition des O.P. qualifiés (forge, fonderie). Besoins nouveaux en techniciens et surveillants d'installation formés aux techniques polyvalentes.
Usinage et traitements	Diminution des besoins d'usinage Contrôle de processus procédés non mécaniques	Chaînes transferts contrôlés par ordinateur Formage	14 % 0 C.T. 5	95	Diminution liée au déclin de l'usinage Besoins accrus en surveillants et techniciens sur installations nouvelles.
Assemblage et montage mécanique	Procédés nouveaux. Automatisation semi-rigide. Applications partielles de l'automatisation souple	Équipements nouveaux de soudage Machines spéciales en contrôle de processus Robots	10 % 0 C.T. 5	95	Diminution des besoins totaux de monteuses. Besoins nouveaux en surveillants de chaîne et technicien de préparation et de contrôle.
Carrosserie		Carrosserie	T = 30 %		
Formage	Automatisation partielle de lignes de presse. Pièces plastiques	Lignes de presse intégrées	5 % 0 C.T. 10	90	Diminution des O.S. et O.P. affectés à la surveillance des presses.
Assemblage	Semi-automatisation Applications partielles de l'automatisation souple Procédés nouveaux (collage)	Machines spéciales Robots	15 % 0 C.T. 5	95	Diminution et remplacement partiel des ouvriers professionnels (soudeurs). Diminution des besoins en O.S.
Revêtement	Automatisation complète du processus	Robots peinture Contrôle de processus	10 % 0 C.T. 4	96	Disparition des ouvriers professionnels remplacés par surveillants machines. Besoins accrus ingénieurs techniciens.
Accessoires et équipement divers	Fort développement des composants plastiques électriques, électroniques. Sous-traitance.	Équipements associés aux technologies concernées.	16 % 0 C.T. 3	97	Besoins accrus en techniciens et ingénieurs plastiques, électrique, électronique. Diminution des O.S. liés à l'automatisation des nouveaux procédés (sellerie).
Assemblage véhicule	Standardisation réduisant les besoins d'assemblages. Automatisation partielle	Robots Assemblages automatiques partiels	13 % 0 C.T. 4	96	Diminution du besoin total en O.S. Augmentation techniciens et contrôleurs machines.

(1) D'après constructeur type. Effectifs affectés directement à la fabrication 40 000 personnes

 C.T. = cadres et techniciens,
O. = ouvriers.

(8) Cf. *Automobiles et nuisances. Pour un programme d'action*. Paris, 1971, Documentation Française.

(9) Cf. VERNON. — *The location of economic activity* (septembre 1972, ronéoté).

„ Mature oligopoly ” : „ ... the basis for the oligopoly is... the barriers to entry generated by scale in production, transportation or marketing. ” (p. 13).

„ Senescent oligopol ” : „ ... though the required scale presents some difficulties for new entrants, the barrier to entry is not so high as to ensure stability for the leaders (...) In such a case the question of costs takes on added importance ” (p. 26, 27).

Pour la période actuelle, le souci de diminuer la pollution causée par la circulation automobile commence à s'imposer, encore qu'il semble que toute réponse à ce problème passe par une révolution radicale : l'abandon du moteur à essence.

Très globalement, on peut jouer sur la stabilité du « modèle » actuel, c'est-à-dire sur des améliorations ponctuelles dans la structure d'ensemble; dans une perspective assez longue (1985), on peut penser à l'apparition du moteur rotatif et de la carrosserie plastique. Ceci n'empêche pas de prévoir à plus longue échéance l'apparition d'un véhicule spécifiquement urbain non polluant ou faiblement : moteur électrique, moteur à combustion externe, turbine à gaz (8).

Pour ce qui est des opérations de production, la stabilité relative de la filière de production qui caractérise la construction automobile depuis quelques décennies doit certainement se maintenir.

L'orientation principale du progrès technique en ce domaine est relativement claire : *automatisation* plus ou moins complète de chaque stade du processus de production (machines à commandes numériques, chaîne). Le schéma 2 synthétise cette tendance et en marque les conséquences, en ce qui concerne le personnel employé.

TABLEAU 1

Structure de la construction automobile mondiale en 1971

	véhicules
General Motors	6 634 000
Ford	4 690 000
Toyota Motors	1 955 000
Chrysler	1 799 000
Volkswagen	1 715 000
Fiat	1 547 000
Nissah Motors	1 541 000
Renault Saviem	1 174 000
B.L.M.C.	1 050 000
Citroën	664 000
Peugeot	621 000
Toyo Kogyo	501 000

Éléments pour l'analyse de la concurrence entre les firmes de la construction automobile

Le tableau 1 indique la répartition de la production mondiale suivant les principales firmes.

La production mondiale de l'industrie automobile est marquée depuis quelques années par :

- une stagnation de la production aux USA,
- une croissance rapide au Japon et en Europe (sauf en Grande-Bretagne),
- une suprématie considérable, quoique contestée, des firmes géantes américaines.

Cette situation reflète les principaux faits marquants de la construction automobile depuis 1960 :

- le ralentissement de la demande dans les pays développés, et surtout aux USA,
- l'internationalisation croissante des marchés, que marque l'installation de filiales à l'étranger, et la concentration internationale des firmes (Chrysler-Simca, Ford-Isuzu...).

En bref, il semble que l'on puisse caractériser la construction automobile mondiale comme un *oligopole* « mûr » à *tendance* « sénescence » au sens de VERNON (9). Dans une industrie stabilisée telle que la construction automobile, la concurrence entre les firmes passe essentiellement par une *concurrence sur les coûts de production*.

C'est là le facteur-clé, par rapport auquel il faut comprendre la dynamique des innovations technologiques, tout comme celle de l'extension géographique des lieux de production et de réalisation.

Coût de production et place de la main-d'œuvre dans le processus de production

La construction automobile en tant qu'industrie combine deux caractéristiques, qui peuvent apparaître contradictoires dans une première approche :

- c'est une industrie où le *capital productif est très important* ;
- c'est une industrie dans laquelle la *main-d'œuvre sans qualification* occupe encore une grande place (cf. tabl. 2).

La concurrence par les coûts de production étant le facteur essentiel dans la pratique des firmes, celles-ci, pour accroître la productivité, jouent sur une combinaison de deux séries de processus.

TABLEAU 2

**Répartition des qualifications ouvrières par fonctions
Estimations chez un constructeur type
1970**

Fonctions de production	Total ouvriers en % par fonction	Répartition en % des qualifications				
		Total O.S.	Ouvriers professionnels			Total ouvrier
			Total	Régleurs	O.P. d'exécution	
Conception et petite série . . .	7,1	15	85	0	0	100
Organes mécaniques	33,2	93	7	4	3	100
Formage	9,1	89	11	4	7	100
Usinage	13,9	94	6	5	1	100
Montage	10,2	94	6	2	4	100
Carrosserie	30,4	86	14	4	10	100
Formage	5,0	82	18	5	13	100
Assemblage	15,1	82	18	4	14	100
Revêtement	10,3	93	7	3	4	100
Équipements divers	16,1	93	7	3	4	100
Assemblage final	13,2	95	5	4	1	100
Total fabric. de série	92,9	90	10	4	6	100
Ensemble fabrications directes	100	85	15	—	—	100

Sources : BIPE, op. cit., page 156.

(10) Encore que ce fait soit moins vrai dans la construction automobile que dans le bâtiment, par exemple. On peut noter cependant, qu'en 1968, le salaire mensuel de l'ensemble des ouvriers est de 868 F, alors que les ouvriers étrangers ne perçoivent en moyenne que 838 F.

(11) *Le Monde*, 21 septembre 1973.

TABLEAU 3

**Évolution des grandes catégories professionnelles dans l'industrie automobile
Constructeur type. 1939-1948-1970**

(en % du total)

	1939	1948	1970
Manœuvres	32,3	9,0(*)	0,9
Ouvriers spécialisés		60,5	76,5
Ouvriers professionnels	67,7	30,5	22,6
TOTAL	100,0	100,0	100,0

(*) Estimation sur 80 % de la main d'œuvre ouvrière totale

Source : BIPE, op. cit., page 100.

En premier lieu, c'est la recherche d'une automatisation de plus en plus poussée, ce qui a pour double conséquence :

- la diminution de la masse globale de la main-d'œuvre nécessaire;
- l'accroissement dans cette masse de main-d'œuvre de la part relative des travailleurs non qualifiés (O.S.) au détriment de celle des ouvriers professionnels (cf. tabl. 3).

En second lieu, c'est l'utilisation massive de main-d'œuvre immigrée, dont l'intérêt est double :

- La main-d'œuvre immigrée est supposée être moins chère que la main-d'œuvre « nationale » pour un travail et une qualification équivalente (10).
- La main-d'œuvre immigrée est supposée devoir supporter plus facilement la pénibilité du travail industriel dans l'industrie automobile.

Pour illustrer ce propos, on peut noter que, sur un total de 32 000 salariés, l'usine Renault de Boulogne-Billancourt compte, pour ce qui est des seuls Maghrébins, 3 800 Algériens, 2 000 Marocains et 900 Tunisiens (11).

(12) Cf. ODEAM-NICE. — *Échanges migratoires* (1971, p. 33).

(13) A. FROIS. — *Capital humain et migrations internationales*. Revue d'économie politique, 1964.

(14) Cf. Rapport de la commission Emploi du VI^e Plan.

(15) Cf. Maurice PARODI. — *La place et le rôle des travailleurs immigrés dans les pays européens de capitalisme évolué* (ronéoté, 1972).

(16) Cf. E. ROTHSCHILD. — *Automation et O.S. à la general rotors* in Les Temps modernes (septembre 1972).

Cet ensemble de mesures a permis un accroissement sensible de la productivité du travail dans l'industrie automobile, comme cela ressort du tableau 4.

TABLEAU 4
Évolution de la productivité dans la construction automobile

	Nombre de véhicules produit par salarié	Nombre d'heures de travail par véhicule
1955 .	5,5	322,2
1960 .	8,3	202,3
1965 .	9,4	170,2
1969 .	11,1	n.d.

Source : BIPE, *op. cit.*

Main-d'œuvre immigrée et système industriel

A partir de cette vision rapide de l'industrie automobile, telle qu'elle se développe dans les économies du Centre, la caractérisation de la main-d'œuvre immigrée reste encore quelque peu ambiguë. Le problème n'apparaît qu'en fin de compte, mais il serait faux de le poser comme une simple « retombée marginale » du développement industriel. Dans les économies industrielles contemporaines, *leur présence apparaît indispensable pour certaines industries, dont l'automobile, en ce qu'elle oriente les modalités et les perspectives de croissance de la branche.*

Car, outre la place spécifique qu'occupent les travailleurs immigrés dans le procès de production propre à la construction automobile, cette *branche profite aussi des avantages globaux* que la main-d'œuvre immigrée présente vis-à-vis de l'économie française prise dans son ensemble. En 1968, les travailleurs étrangers en France représentaient :

- 4,03 % des contremaîtres,
- 8,67 % des ouvriers qualifiés,
- 10,63 % des ouvriers spécialisés,
- 21,52 % des manœuvres (12).

Et ceci parce que, outre le problème de la différence de salaire, la main-d'œuvre étrangère assume de plusieurs manières

une fonction globale de régulation du marché du travail :

« Grâce à l'immigration, le pays développé fait une économie puisqu'il importe un facteur de production qu'il n'a pas contribué à former et qu'il n'amortira pas : le salaire payé au travailleur immigré peut-être considéré, en quelque sorte, comme représentant le seul intérêt du capital; l'amortissement n'entre pas en ligne de compte » (13).

« Les travailleurs étrangers peuvent perdre le droit à la retraite lorsqu'ils regagnent leur pays d'origine, bien qu'ils aient cotisé pendant parfois plusieurs années. De la même manière, les membres de leur famille qui ne résident pas en France ne peuvent prétendre aux prestations sauf intervention de conventions particulières » (14).

La main-d'œuvre immigrée joue le rôle d'un « amortisseur de conjoncture », car elle permet une mobilité plus grande du marché du travail (mobilité géographique, interindustrielle, et entre les qualifications) (15).

Les migrations internationales de travailleurs forment l'un des canaux par lesquels le centre industrialisé assume sa domination sur les zones périphériques sous-développées.

En fonction de problèmes nouveaux que le développement industriel soulève dans les économies avancées, les firmes multinationales sont de plus en plus amenées à investir directement dans le Tiers-Monde. Pour ce qui est de la construction automobile, la semi-stagnation technologique est le facteur qui détermine en dernière analyse, tant les rapports techniques — et donc sociaux — du processus de production, que le mode de développement proprement mondial de cette branche industrielle : « Dans notre branche, les possibilités de progrès sont moindres que par le passé », a récemment déclaré le P.D.G. de General Motors.

Ainsi, les perspectives actuelles de l'automation, en même temps qu'elles permettent d'envisager le remplacement de certains postes d'O.S. par des machines, mènent essentiellement à une augmentation de la charge de travail par poste, comme le montre l'exemple de l'usine pilote que la General Motors a installée à Lordstown aux U.S.A. (16).

S'il est aisé de comprendre l'intérêt que les firmes multinationales peuvent trouver dans une certaine *délocalisation* vers la

Périphérie de l'économie mondiale, le problème des Pays en voie de Développement est beaucoup plus complexe; la *transformation d'une tendance à la délocalisation en processus d'industrialisation passe par la réalisation effective de transferts de technologie c'est-à-dire par la production d'instruments d'industrialisation adéquats*. Mais poser un problème ce n'est pas le résoudre.

La main-d'œuvre immigrée assume un certain nombre de fonctions dans les pays développés; ces fonctions visent en général à réduire les coûts de production et à améliorer la fluidité du marché du travail. Ces fonctions ne sont pas transférables telles quelles par une simple délocalisation des unités de production. Pour un Pays en voie de développement, le problème ne peut pas se résoudre à *promouvoir* en sa faveur un transfert international de production pour éliminer le transfert international de main-d'œuvre. Cependant, sous certaines conditions l'existence de travailleurs migrants peut aider, comme facteur second, à la réalisation d'une industrialisation qui, pour être effective, doit s'intégrer de manière autonome dans l'environnement international.

LA CONSTRUCTION AUTOMOBILE ET LE BASSIN MÉDITERRANÉEN : PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT INDUSTRIEL ET DEVENIR DES MIGRATIONS INTERNATIONALES DE MAIN-D'ŒUVRE

Les firmes de la construction automobile rencontrent, à l'échelle à laquelle elles se sont développées, c'est-à-dire mondiale, une série de problèmes qu'elles doivent résoudre, non seulement pour assurer leur *survie* en tant que *firme*, mais aussi pour garantir et assumer la *stabilité globale* de l'oligopole qu'elles constituent.

En tant qu'oligopole à tendance senescente, la branche automobile peut s'analyser comme un oligopole dans lequel, par delà des mouvements épiphénoménaux et conjoncturels, il existe une stabilité globale de la technologie et des relations interfirmes.

L'objet principal de la pratique des firmes est, à ce stade, le coût de production. Et c'est pour cette raison que les firmes sont amenées à mettre en œuvre un *nouveau mode d'extension internationale* (internationalisation) de leurs pratiques, fondé sur une certaine *délocalisa-*

tion d'unité de production et la constitution d'une *répartition internationale des actes de production* dans les économies développées (le centre) d'une part, entre le centre et les économies en voies de développement (la périphérie) d'autre part.

Ce phénomène de longue durée forme la trame par rapport à laquelle les économies périphériques doivent se situer. Pour devenir économies en voie de développement, elles doivent *se saisir* de cette tendance objective à la délocalisation, la *transformer* pour qu'elle se transcende en un moyen d'industrialisation généralisée.

L'industrialisation autonome constitue, pour une économie périphérique, le fait nodal par rapport auquel peuvent apparaître des solutions au problème de l'immigration, voire même à celui du retour des travailleurs immigrés.

L'internationalisation de la construction automobile et la stratégie des firmes dans le Bassin Méditerranéen

TABLEAU 5

Bilan sommaire des implantations en Méditerranée Occidentale (1972)

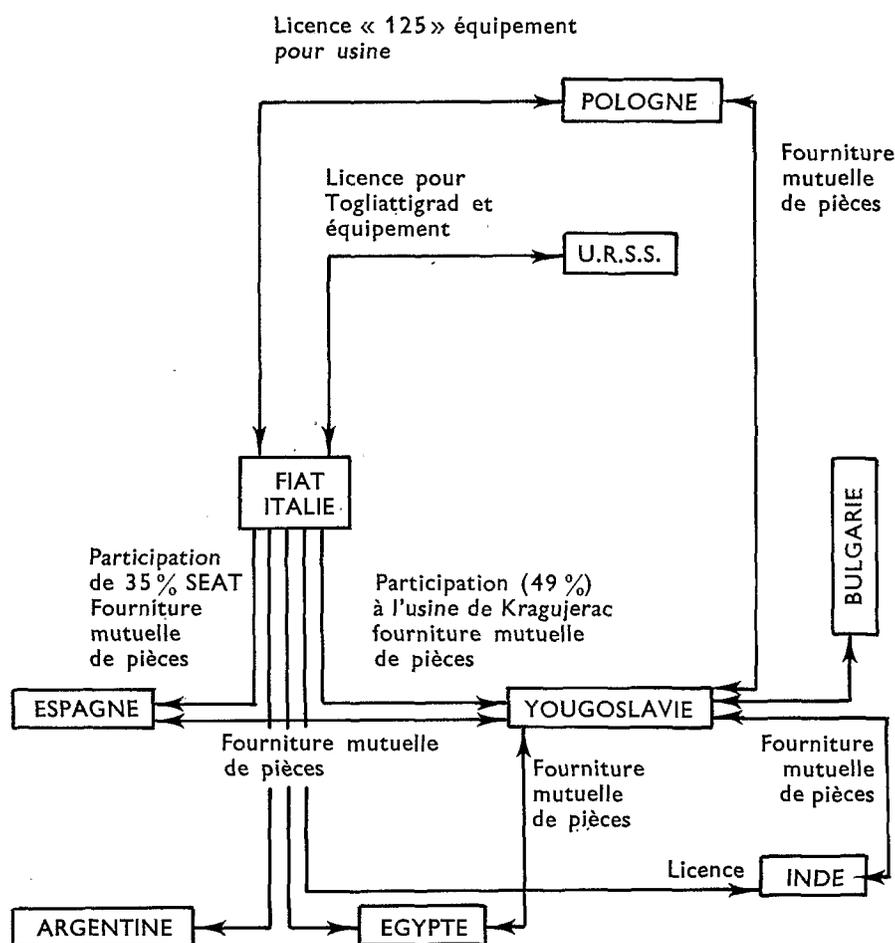
Espagne . .	Fiat, Citroën, Renault, Chrysler, B.L.M.C.
Yougoslavie	Fiat, Renault, Citroën, KHD.
Algérie . .	Renault, Berliet
Maroc . . .	Fiat, Simca, Volvo, Renault.

Source : OREAM, *op. cit.*, 45, p. 46.

Jusqu'à ces dernières années, la majorité des investissements productifs des firmes automobiles est restée limitée à la mise en place de sociétés de montage de petites dimensions (cf. tab. 5).

Cette situation correspond à un mouvement, né après la seconde guerre mondiale, qui tend à fabriquer et à assembler des automobiles dans le pays en vue de réduire les importations. Dans les pays sous-développés, les firmes profitent autant que faire se peut des écarts internationaux de salaires en ce qui concerne les activités (montage, par exemple) pour lesquelles il

TABLEAU 6

**L'intégration multinationale au niveau de la production de FIAT,
à partir du Bassin Méditerranéen**


Source : P. JUDET. — *L'industrie automobile dans les pays de l'Est, I.R.E.P.* Grenoble, 1970, cité par C. PALLOIX. *L'économie mondiale capitaliste*, tome 1, p. 114. Paris, 1971, Maspéro. L. TURNER. — *Le capital international*, Paris, 1971, Arthaud.

(17) L. PACHT. — *Coût de la main-d'œuvre et investissement direct international* (p. 1377). Cahier de l'ISEA, n° 20, 1972.

(18) Cf. C. PALLOIX. — *L'économie mondiale capitaliste*, tome II, p. 232. Paris, 1971, Maspéro.

(19) Cf. AGEFI. — 6 février 1973.

n'y a pas d'obstacles prohibitifs (insuffisance technologique, par exemple) :

« Les firmes auront donc tendance à s'implanter dans les pays où le travail est moins cher, à qualité égale, si les risques liés à l'investissement n'y sont pas plus élevés qu'ailleurs et si les autres facteurs dont dépend la rentabilité du capital ne contribuent pas à faire disparaître cet avantage » (17).

Cependant, ce processus ne peut que rester limité puisque le facteur travail n'est pas le seul, ni même le principal facteur dans la filière de production. Les capacités d'absorption du marché local restent, de fait, assez faibles.

Par ailleurs, les firmes automobiles peuvent par le biais de l'immigration de main-d'œuvre, disposer dans le « centre » de travailleurs qui conservent une bonne part de leurs caractères attrayants :

« ... il faut noter que les niveaux de développement atteints dans le tiers-monde ne permettent pas encore l'absorption de certaines activités de production (...). Aussi, comme la délocalisation de

ces activités est pour l'instant impossible (...) les mouvements d'une force de travail, elle-même sous-évaluée, deviennent un substitut des mouvements de marchandises » (18).

D'ailleurs, il est certain que, pour les firmes automobiles, internationalisation a d'abord signifié extension des activités dans les pays déjà industrialisés (l'Europe pour les USA, les USA pour le Japon et l'Europe). Ainsi, on peut remarquer que General Motors, premier producteur aux USA, était en 1970 le troisième exportateur d'automobiles vers les USA, à partir de ses filiales européennes.

Ce phénomène n'est pas amoindri par la « découverte » plus récente que les grandes firmes ont faite du Tiers-Monde. Par exemple, la firme Chrysler a annoncé qu'un modèle de sa gamme 1974, la Plymouth Cricket, sera vendu aux USA après une production complète au Japon (19).

Les pays qui disposent d'entreprises de montage ont très généralement essayé d'obtenir que soit utilisé un maximum de pièces de fabrication locale.

Ce phénomène, qui se poursuit, aujourd'hui, n'a fait que préfigurer une nouvelle phase dans les relations « constructeurs automobiles-Bassin Méditerranéen » : une distribution des tâches, entre pays à niveaux de développement différents, qui concourent à la fabrication d'une automobile. Ainsi peuvent être résolus les obstacles à la délocalisation, qui tiennent à l'absence d'économies d'échelle et à la segmentation des marchés (cf. tabl. 6).

Quelques exemples d'accords industriels en Yougoslavie

1° Renault-Litostroj

Litostroj assurera le montage de véhicule Renault, mais exportera vers Renault-France un million de systèmes de transmission (cf. *Business-Europe*, 31-3-72).

2° Peugeot-21 MAJ

Peugeot négocie avec 21 MAJ un accord de coopération industrielle portant sur la production de moteurs pour 504. Peugeot s'engagerait, en vertu d'un accord de compensation, à acheter à l'usine Yougoslave 40 000 moteurs par an pendant 10 ans (cf. *Le Monde*, 21-VI-72).

3° KHD-TAM

La firme allemande KHD produit, au travers d'une société mixte, des moteurs diésels pour camions : sur un total de 5 000 moteurs, 1 500 équipent des véhicules montés en Yougoslavie, 3 500 sont récupérés par KHD, pour ses usines d'Allemagne (cf. Rapport SFI, 1971).

4° Citroën-Iskra et Tomos

CIMOS, société mixte créée par Citroën, Iskra et Tomos, aura un effectif de 1 000 personnes (capacité initiale 18 000 véhicules, puis 35 000). « Elle doit assurer la production de voitures Citroën en Yougoslavie et aussi la fabrication de pièces destinées à être expédiées en France et montées sur les véhicules Citroën (...). Quant aux pièces sous-traitées (qui représenteront une exportation de 90 millions de francs par an), elles seront exécutées dans les ateliers de la CIMOS sur des machines transférées par Citroën » (*Les Échos*, 27-12-72).

La voie nouvelle, qui se superpose, sans la supprimer, à la stratégie fondée sur l'import-substitution, est inscrite dans l'état actuel de la concurrence dans l'oligopole automobile : les firmes sont obligées de considérer les coûts, non plus comme une donnée, mais comme un instrument de concurrence (20). La gestion des coûts à l'échelle internationale permet de baisser les prix et de trouver (créer?) une demande solvable nouvelle.

La spécialisation internationale permet de jouer sur les avantages relatifs :

« Most firms would prefer a program in this direction to more import-substitution. Several firms have given serious consideration to the development of international manufacturing and interchange systems based upon national specialization in components or product lines » (21).

Ainsi, le marché méditerranéen n'apparaît pas tant comme constituant un objet de conquête en lui-même; il s'agit essentiellement, pour la grande firme, d'augmenter la circulation des biens et de s'appuyer sur une modification éventuelle des avantages relatifs, en vue d'améliorer sa place dans la concurrence internationale.

« Je crois qu'il faut considérer le marché mondial comme un tout! il faut considérer qu'il est normal que tel ou tel constructeur vienne s'attaquer à tel ou tel marché nou-

veau. L'essentiel est d'avoir la dimension et les moyens suffisants pour contracter à son tour » (22).

L'annonce récente du projet d'installation de Ford en Espagne semble indiquer un important bond qualitatif vers l'intégration de pays périphériques dans l'industrie automobile mondiale.

Ford va implanter, à proximité de Valence, une (ou des) unité, de fabrication qui produiront, en 1976, 300 000 véhicules par an.

L'investissement global est estimé à 1,5 milliard de francs (*Les Échos*, 24-11-72).

Quelques jours plus tard, le gouvernement espagnol annonçait un bouleversement des règles de contrôle des investissements étrangers dans l'automobile. Il n'est plus besoin que 90 % du prix de revient des voitures proviennent de l'Espagne. Ce chiffre est ramené à 50 % si, en contrepartie, les deux tiers de la production sont exportés, si les ventes sur le marché intérieur ne dépassent pas 10 % des immatriculations nationales et si l'investissement dépasse les 800 millions de francs. « C'est bien un complet sur mesure que Ford s'est fait tailler... » conclut le journal *Les Échos* (cf. *Les Échos*, 27-11-72).

Par ce projet, Ford apparaît comme le constructeur qui essaie de délocaliser vers la « Périphérie » l'ensemble d'une production automobile destinée à être réalisée dans les pays développés.

Il dépasse ainsi un seuil, celui de la délocalisation de la production de certains équipements. L'événement est d'importance, même si les caractères spécifiques de l'économie espagnole y sont pour beaucoup : proximité de la CEE, industrialisation déjà très avancée...

Ces pratiques d'un type nouveau, qu'élaborent les grandes firmes de la construction automobile, sont une donnée importante dont les pays en voie de développement doivent tenir compte pour leur industrialisation à venir ainsi que les instruments qu'il devront mettre en œuvre pour réussir (23).

(20) Cf. Intervention de Henry FORD devant une commission du Sénat US en 1970 : « L'argument selon lequel les coûts plus élevés de la main-d'œuvre sont compensés par des usines de plus grandes dimensions et plus efficaces, n'est plus valable. Aussi bien l'Allemagne occidentale que le Japon ont atteint des niveaux de production qui leur permettent de maximiser les économies d'échelle ».

(21) Cf. J. BARANSON. — *Automotive Industries in Developing countries* (p. 29) BIRD, 1969.

(22) Déclaration du P.D.G. de Mercedes-Benz (1971).

(23) On a cru devoir, dans cet exposé, poser le problème de la délocalisation en termes strictement économiques objectifs (coût des facteurs...). Cependant, l'un des facteurs et non le moindre, pour expliquer ce processus, serait la « recherche du calme social » (*Les Échos*, 27-11-72 à propos du projet FORD) : « Le calme apparent sur le plan syndical, le niveau des salaires, et la répartition européenne des risques » auraient été les trois causes immédiates de la décision de FORD. Ce thème renvoie à celui des conditions de travail, et à leurs conditions d'acceptation par les travailleurs.

(24) Cette énumération est de Samir AMIN : *L'accumulation à l'échelle mondiale*. Paris, 1970, Anthropos.

(25) Référence est faite ici à un certain mode de remise en cause de la croissance, qui s'est développé à la suite de la lettre de Sicco MANS-HOLT, et d'un rapport fait par une équipe du M.I.T. pour le club de Rome.

(26) Cf. ONUDI. — (1972, *op. cit.*), document de base (p. 5).

(27) ONDUI (1972, *op. cit.*), P. RAKOVIC. — *Développement de l'industrie automobile dans les pays en voie de développement en collaboration avec les industries des pays développés*.

(28) En ce qui concerne ZCZ, il ne faut pas oublier que ZCZ fabrique des voitures en « important » les licences FIAT.

Industrialisation et promotion d'une industrie automobile dans les pays du Bassin Méditerranéen

L'état de sous-développement a été maintes fois décrit, voire analysé. Il se caractérise, du point de vue économique, par un certain nombre de distorsions dans la structure des nations sous-développées : distorsion en faveur des activités exportatrices, distorsion en faveur des activités tertiaires : distorsion en faveur des activités et techniques légères (24).

Le développement comme objectif vise à réduire ces distorsions, ou mieux à les utiliser pour promouvoir une structure économique « harmonieuse » dont les pays dits « développés » offrent, pour leur part, et de moins en moins, une image fiable (25).

De fait, l'idée s'est imposée que l'industrialisation est la seule base possible pour le développement, au sens où elle est seule capable de transformer les structures agricoles, la charge démographique, les relations sociales archaïques...

Le développement des ainsi nommés pays sous-développés a été généralement pensé en termes d'*accumulation du capital* et d'utilisation du *potentiel*, en général énorme, de *population*. Un troisième facteur s'est imposé à cet égard depuis quelques années : la *technologie*.

La technologie est restée longtemps occultée *en tant que telle* parce qu'elle ne peut se révéler que « portée » par le travail (le *Know-how*) ou le capital (machines). Une idée tend à s'imposer actuellement : l'investissement ne sera « industrialisant » que dans la mesure où il correspond à un *transfert de technologie*, c'est-à-dire un début de prise en charge, par le pays en voie de développement, des techniques et méthodes industrielles, et de leurs implications (maîtrise du capital, formation des travailleurs).

Il est devenu progressivement évident que le marché ne peut jouer, dans un pays sous-développé, le rôle d'instrument d'industrialisation — ne serait-ce que parce qu'il n'y existe pas, par définition, de marché industriellement significatif.

Seul l'*État*, par la mise en œuvre d'une *politique d'industrialisation*, est à même de s'insérer dans les processus de concurrence entre grandes firmes, qui se déroulent à l'échelle internationale. Les *instruments de politique d'industrialisation* sont

nombreux et variés. Encore faut-il pouvoir les situer dans leurs places et efficacités respectives, c'est-à-dire les répertorier par rapport à la réalité des processus industriels contemporains : *toute analyse des instruments nationaux d'industrialisation ne peut se concevoir que dans leurs mises en rapport avec les pratiques des grandes firmes multinationales*.

« ... L'industrie des pays avancés se trouve en face de problèmes qui semblent dépasser les difficultés passagères et dont il est difficile d'envisager la solution à long terme dans le seul cadre national...

Au même moment, les pays en voie de développement se rendent compte de mieux en mieux que leur retard industriel ne pourra être surmonté que si s'ajoute à leurs efforts propres, qui sont indispensables, un recours à des ressources et à des acquits extérieurs : techniques, savoir-faire, organisation, moyens de formation, financement » (26).

La construction automobile représente une branche importante pour l'industrialisation des pays sous-développés, dès lors qu'elle ne se limite pas à un simple atelier de montage. La construction automobile, par ses effets sur l'emploi, l'industrie et la société, diffuse autour d'elle et aide à la création d'un *système industriel*.

L'exemple Yougoslave est particulièrement instructif à cet égard.

La firme ZAVODI CRVENA ZASTAVA (ZCZ) a réussi, par son accord avec FIAT :

- à assumer à presque 100 % la construction de 200 000 automobiles par an,
- à créer un réseau national de sous-traitance qui englobe 99 entreprises,
- à s'intégrer dans le réseau international FIAT en fournissant des pièces à la CEAT, à la maison-mère en Pologne et en URSS (27).

Cet exemple illustre concrètement une possibilité dans l'articulation des deux objectifs qui président obligatoirement à l'implantation d'usines automobiles dans les pays en voie de développement : *production pour le marché national et production pour l'exportation*.

Comme il serait illusoire de penser qu'une industrie en pays sous-développé puisse être d'emblée compétitive sur le marché mondial, ni même national (28), l'*État*, par sa politique d'industrialisation, doit viser à imposer aux firmes multinationales, non seulement le montage,

c'est-à-dire la fourniture de pièces et licences essentielles, mais aussi la fabrication sur place d'un certain nombre d'ensembles.

La recherche de « créneaux », c'est-à-dire d'une production de pièces pour laquelle le pays en voie de développement peut faire jouer ses avantages relatifs, est le point de passage obligé du développement industriel : ainsi peuvent se combiner des avantages dus à la spécialisation, et ceux dus à une insertion dans le marché mondial qui permet de rompre avec la segmentation des marchés nationaux (29).

De cette manière, l'accord inter-entreprises qui réunit une firme multinationale de l'automobile et une firme nationale du pays en voie de développement, apparaît comme le meilleur instrument de l'industrialisation : il assume en même temps le transfert du capital (argent et machines) et le transfert de la technologie (formation des travailleurs et maîtrise des licences).

La politique industrielle de l'État peut combiner ainsi ces instruments pour assurer son développement industriel :

- l'État est un pivot et un moteur de l'association puisque, en général, il est le propriétaire de l'entreprise nationale (30);
- l'État agit sur les conditions de rentabilisation de l'opération : droits de douanes, primes diverses...

Alors, dans la mesure où cette sorte d'opération coïncide avec certaines nécessités de la croissance des grandes firmes, on peut penser que la *délocalisation d'établissements productifs, en tant que tendance, est un bon secteur de l'industrialisation* dans la mesure où les États sont capables de l'apprécier et de s'en servir.

Ceci signifie donc que toute délocalisation de production vers un pays en voie de développement n'est pas en soi un acte d'industrialisation. En effet, pour être un acte d'industrialisation, la délocalisation doit s'accompagner d'une appropriation, même partielle, par le Pays en voie de développement du capital et de la technologie, d'au moins une partie de la filière de production.

La technologie transférée n'est pas neutre. L'objectif d'industrialisation suppose un choix dans les techniques de production qui ne soit pas seulement en rapport avec les avantages relatifs dont dispose le pays d'accueil.

Le choix entre les techniques existantes est une étape indispensable qui doit être transcendée par une adaptation des techniques, voire par la possibilité d'élaboration de techniques propres aux économies périphériques, à partir des acquis existants.

En ce sens, le pays en voie de développement peut concevoir une industrialisation qui, par inflexion des modèles existants, soit autre chose que la reproduction, à un autre niveau, de la situation de dépendance où il se situe historiquement. L'accès au marché mondial, au travers de « créneaux » judicieux, peut, sous conditions, constituer un premier accès à l'autonomie industrielle.

« Notre principal postulat, ..., est que ce qui manque vraiment aux pays sous-développés, ce ne sont pas les ressources elles-mêmes, mais la capacité de les exploiter » (31).

Migrations internationales de travailleurs et politique d'industrialisation dans les pays en voie de développement

« Autant il est possible d'affirmer que le processus du développement algérien est positivement influencé par le retour de ceux qui ont antérieurement travaillé en Europe, autant il est impossible de prendre une mesure exacte de cette influence » (32).

L'industrialisation en cours dans les Pays en voie de développement ne supprime pas la nécessité pour eux d'une émigration de travailleurs. Les disponibilités en main-d'œuvre des pays en voie de développement du Bassin Méditerranéen sont en effet énormes, irréductibles à moyenne échéance (voir tabl. 7).

La prévision présentée dans le tableau 10 tient compte d'une industrialisation effective du Bassin Méditerranéen. C'est-à-dire que dans une hypothèse relativement favorable, le Bassin Méditerranéen « offre », sur le marché international de l'emploi, 12 500 000 travailleurs entre 1970 et 1980 (33).

Cette émigration de main-d'œuvre peut aider l'industrialisation :

- en réduisant la charge d'une économie nationale, incapable d'assumer ex abrupto une telle masse de population active;

(29) Cf. D. CARRIÈRE. — *Accords inter-entreprises et transferts de technologies* (ronéoté, OCDE, 1973). « Les produits qui peuvent donner lieu à une négociation se confondent avec des « créneaux » existants tels que la diversification des gammes de fabrication, le sous-équipement, les différentes contraintes de la croissance économique, les surcapacités, etc... (p. 4).

(30) C'est tout au moins le cas pour les pays de l'Ouest Méditerranéen.

(31) A. O. HIRSCHMAN. — *Stratégie du développement économique*. (p. 105-106). Paris 1968, Éditions ouvrières.

(32) Cf. Madeleine TREBOUS. — *Migrations et développement. Le cas de l'Algérie* (p. 169). Paris, 1970, OCDE.

(33) Un bilan des migrations de travailleurs dans le Bassin Méditerranéen a été dressé par M. ALLAYA.

Cf. *Les migrations internationales de travailleurs du Bassin Méditerranéen*. Options Méditerranéennes, n° 18, 1973.

TABLEAU 7

Disponibilité pour l'émigration de main-d'œuvre pour la période 1972/80

Algérie, Maroc, Tunisie	3 000 000
Espagne	1 000 000
Yougoslavie	1 000 000
Turquie	3 500 000
Egypte, Syrie, Libye	4 000 000

Source : ODEAM (1972, op. cit.), p. 25.

(34) Cf. Revue Tunisienne des Sciences Sociales (n° 25, mai 1971) :

K. ZAMITI. — *Problématique de la contradiction formation-emploi en Tunisie.*

A. CHOUIKHA BAFTOUN. — *L'adéquation formation-emploi.*

(35) Cf. Maurice PARODI. — *L'offre et la demande de main-d'œuvre migrante algérienne.* BIT, 1970.

(36) Cf. Séminaire patronal international Athènes 1966. *Les travailleurs émigrés retournant dans leurs pays.* Rapport final de J.-C. REVERDY (p. 58). Paris, 1957, OCDE.

(37) J.-C. REVERDY, *op. cit.* (p. 54 et suiv.).

- par le biais des transferts de devises (rapatriement) qu'elle engendre. On estime qu'à l'heure actuelle 10 à 30 % du revenu national des pays suivants : Portugal, Yougoslavie, Turquie, Algérie, Tunisie, Maroc, Grèce, est constitué par les revenus des actifs émigrés;
- enfin, par l'intérêt, malheureusement mitigé, que peuvent avoir, pour le développement, les formations et les habitudes au travail industriel acquises par chaque travailleur dans la période d'émigration.

lisé comme instrument d'industrialisation, dans la mesure où un processus d'industrialisation a effectivement lieu. Le procès d'industrialisation permet dans son mouvement même « d'intérioriser » les capacités productives des travailleurs nationaux; il est la médiation primordiale par laquelle sont produites les conditions qui doivent permettre de supprimer la nécessité actuelle de la migration.

Mais, chacun de ces effets « positifs » recèle également une charge « négative ».

En effet, ce sont les travailleurs déjà les mieux formés qui auront la plus forte tendance à émigrer pour profiter de leur formation (34). De plus, « si l'émigration élève le niveau de consommation, elle crée un nouveau modèle de consommation (...). Les revenus de l'émigration..., favorisent une élévation de la propension à consommer peu, compatible avec les priorités à accorder aux investissements » (35). Enfin, « ... les anciens émigrés répugnent à s'embaucher dans les usines de leurs pays, non seulement parce qu'ils n'y jouissent pas des mêmes avantages (sur le plan de salaires notamment) qu'à l'étranger, mais encore parce que l'environnement de ces usines, le milieu social dans lequel ils doivent reprendre leur place leur paraissent beaucoup plus étroits et contraignants qu'avant leur émigration » (36).

L'importance accordée au transfert de technologie dans le processus de l'industrialisation en Pays en voie de développement renforce le rôle que peuvent jouer les migrations internationales par le biais de la réintégration des travailleurs émigrés retournant dans leurs pays.

En théorie, ils peuvent concourir de façon notable, par leur formation, et surtout par leur habitude du travail industriel, au développement d'industries nouvelles.

En pratique, le problème se complique notablement : ayant émigré pour des raisons tenant à l'emploi et au salaire, le travailleur rentre au pays, en général, lorsqu'il a réussi (37) pour s'installer comme travailleur « indépendant » (artisan ou commerçant).

On peut cependant considérer que le fait migration peut être valablement uti-