

Une entreprise de la Seconde Révolution industrielle : La Ford Motor Company.

Ce dossier est en grande partie réalisé en utilisant les données du site officiel de l'entreprise Ford.

1. Les origines de l'entreprise : Un fondateur, Henri Ford (1863-1947):

- Un autodidacte de génie :

Henri Ford est né en 1863 dans le Michigan. Il est issu d'une famille de fermiers aisés. Très tôt, il se passionne pour la mécanique et suit un apprentissage dans un atelier de Détroit qui deviendra dans les années 1920 la capitale de l'industrie automobile.

En 1891, il obtient un emploi d'ingénieur dans la compagnie « Edison Illuminating Company », une des premières entreprises du secteur de l'électricité, fondée par Thomas Edison. Il travaille durant son temps libre, sur les moteurs à combustion interne (moteur à essence).

En 1896, il crée son premier véhicule à moteur.

En 1899, il crée sa première entreprise mais celle-ci fait faillite en quelques mois, Ford réussit cependant à mettre au point plusieurs véhicules à moteur.

En 1903, il crée fonde la Ford Motor Company, entreprise par actions qu'il dirige et dont il détient 25% du capital, mais en 1906, il rachète les parts d'autres actionnaires et devient Propriétaire et Président de sa propre entreprise Son but est alors de créer un véhicule fiable et peu onéreux qui permettrait de conquérir un nouveau type de clients : « les classes moyennes »

En 1908, La FORD T est une révolution ; fiable, facile à conduire et d'un prix très attractif, elle connaît un succès immédiat. Dès lors, l'Entreprise se lance dans la production de masse.

2. Le modèle industriel de Ford : Le Fordisme.

Henry Ford comprend très vite que l'industrie automobile doit adopter et développer des méthodes de production qui permettent de fabriquer en masse, vite et pour un coût limité. C'est trois conditions de réussite nécessite une nouvelle organisation de la production.

	Avant la Ford T	Après la Ford T
Méthodes de production	<ul style="list-style-type: none"> • Chaque véhicule est intégralement assemblé dans un atelier et par une équipe chargée de l'achat et l'acheminement des pièces non fabriquées dans l'atelier et de l'assemblage. • assemblage « à la main » 	<ul style="list-style-type: none"> • Mécanisation par introduction de la chaîne de montage. • Segmentation du travail, chaque ouvrier ou équipe est chargé d'une tâche unique. • synchronisation des approvisionnements
Conséquences sur la production et l'entreprise.	<ul style="list-style-type: none"> • chaque modèle est une pièce « unique » • faible effectif • production faible et lente. • Entreprise de taille modeste et procédés de fabrication artisanaux. 	<ul style="list-style-type: none"> • Standardisation des modèles, • création de gammes, • Accroissement des rendements: une voiture toutes les 10" • augmentation du nombre et de la taille des usines • accroissement d'une nombre de salariés (50000 en 1930)
Coût de production	<ul style="list-style-type: none"> • élevé 	<ul style="list-style-type: none"> • Baisse des coûts
Conséquences économiques et sociales du modèle Ford à l'échelle de l'industrie et de la société.	<ul style="list-style-type: none"> • Clientèle aisée et peu nombreuse, • salaire faible • ouvriers (très) qualifiés mais peu nombreux. • Pas d'usine mais des ateliers (artisans) 	<ul style="list-style-type: none"> • Clientèle moins aisée « classes moyennes », • augmentation des ventes et des méthodes de commercialisation • salaire augmente • la qualification des ouvriers baisse, emplois plus nombreux. • « homme-machine »

3. Le Fordisme défini par Henry Ford : doc 2 p 26

4. Critique et succès du Fordisme.

Question ouverte :

Quels éléments peut-on retenir pour critiquer et montrer les succès du Fordisme ?