

Le fordisme : l'invention du travail à la chaîne

Mon principe est d'abaisser les prix, d'étendre les opérations et de perfectionner nos voitures. Il faut noter que la réduction du prix vient en première ligne. Je ne me préoccupe pas du coût de fabrication. Le nouveau prix oblige le coût de fabrication à descendre. [...] L'abaissement du prix oblige chacun à rechercher les moindres profits. Cette contrainte me fait trouver plus d'idées nouvelles, en matière de fabrication et de vente, que n'importe quelle autre méthode moins exigeante.

Par bonheur, les gros salaires contribuent à l'abaissement du coût de fabrication, les ouvriers devenant de plus en plus industriels une fois exempts de préoccupations étrangères à leur travail. La fixation du salaire de la journée de huit heures à cinq dollars fut une des plus belles économies que j'aie jamais faite, mais en le portant à six dollars, j'en fis une plus belle encore. [...]

Les prix de vente fixés par nous, nous ont toujours laissé du bénéfice, et de même que je n'imagine pas jusqu'où monteront les salaires, je n'imagine pas davantage jusqu'où tomberont les prix de vente. Il n'y a donc pas lieu de s'attarder à cette question. Notre tracteur, par exemple, se vendait en premier lieu 756 dollars ; puis 650 ; puis 625 ; et tout récemment nous l'avons diminué de 37 % et mis à 395 dollars. Si nous avons pu faire cet abattement, c'est parce que nous venons juste de commencer à fabriquer en grand les tracteurs.

HENRY FORD, *Ma vie, mon oeuvre*, 1925

La fin du ^{xix}e et le début du ^{xx}e siècle sont marqués par une vague d'innovations techniques et de profondes mutations dans la production industrielle : c'est ce que l'on appelle la deuxième révolution industrielle. L'un des secteurs phares de cette période est l'automobile, popularisée par l'industriel Henry Ford. Ce dernier est l'inventeur d'une nouvelle méthode de travail et de production, désignée par la suite sous le nom de « fordisme ». Il s'agit à la fois de standardiser la production (le même modèle pour tous) et d'augmenter la productivité par l'instauration du travail à la chaîne : l'ouvrier n'est plus spécialisé et ne se déplace plus pour effectuer sa tâche ; il devient le simple acteur d'un assemblage devant un tapis roulant. Cette méthode permet de sortir les toutes premières Ford T en 1908. Grâce à leur prix très accessible, 15 millions de véhicules sont en circulation à la fin des années 1920.

Parallèlement, Ford développe et applique une théorie selon laquelle un ouvrier mieux payé travaille mieux et consomme plus, ce qui est bénéfique pour l'entreprise et pour l'économie du pays en général. À ce titre, il est donc considéré comme l'initiateur de la production et de la consommation de masse.