S. V. Žuravlev *et al.*, Avtovaz, meždu prošlym i buduščim

Cécile Lefèvre et Yves Cohen

Édition électronique

URL : <https://journals.openedition.org/monderusse/6775>

DOI : 10.4000/monderusse.6775

ISSN : 1777-5388

Éditeur

Éditions de l'EHESS

Édition imprimée

Date de publication : 30 décembre 2006

Pagination : 899-903

ISBN : 978-2-7132-2098-2

ISSN : 1252-6576

Référence électronique

Cécile Lefèvre et Yves Cohen, « S. V. Žuravlev *et al.*, Avtovaz, meždu prošlym i buduščim », *Cahiers du monde russe* [En ligne], 47/4 | 2006, mis en ligne le 03 juillet 2009, consulté le 03 septembre 2022.

URL : <http://journals.openedition.org/monderusse/6775> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/monderusse.6775>

Ce document a été généré automatiquement le 3 septembre 2022.

Tous droits réservés

S. V. Žuravlev *et al.*, Avtovaz, mežu prošlym i buduščim

Cécile Lefèvre et Yves Cohen

RÉFÉRENCE

S. V. ŽURAVLEV, M. R. ZEZINA, R. G. PIHOJA, A. K. SOKOLOV, **Avtovaz, mežu prošlym i buduščim. Istorija volžskogo avtomobil'nogo zavoda, 1966-2005** [Entre le passé et l'avenir. Histoire de l'usine automobile de Togliatti « Avtovaz », 1966-2005]. Moscou : RAGS, 2006, 720 p.

- 1 Qui n'a pas entendu parler de l'usine de voitures de Togliatti ? Qui n'a pas été étonné du rapprochement qui a permis, d'une part, à Fiat de construire une usine en Union soviétique et, d'autre part, à une ville portant le nom de Togliatti (secrétaire général « historique » du parti communiste italien) de s'édifier autour d'elle ? Quatre historiens russes retracent cette histoire depuis la création de l'usine en 1966, dans le cadre d'un partenariat avec le constructeur italien, jusqu'en 2005, date de l'écriture de cet ouvrage. Rappelons que Avtovaz est un acronyme signifiant « Usine d'automobiles de la Volga ».
- 2 Cet ouvrage exceptionnel est novateur à plus d'un titre. Tout d'abord, les auteurs ont pu accéder librement à l'ensemble des archives de l'entreprise et aux archives locales de la ville de Togliatti, y compris les plus récentes. Ensuite, cette étude constitue la première histoire « totale » écrite en russe d'une entreprise de l'ancien espace soviétique. La monographie couvre en effet tous les aspects (politiques, économiques, sociaux, culturels) des quarante ans de l'histoire de cette usine, en croisant une grande diversité de points de vue, de sources et aussi de méthodes, notamment pour la période la plus contemporaine. Un important cahier d'environ 200 photographies renforce la richesse documentaire de l'ouvrage.
- 3 Bien sûr, cette histoire d'une entreprise soviétique n'est pas la première. Dès les débuts du régime se développa, sous la houlette de Maksim Gor'kij, la tradition des journaux ouvriers et histoires d'usine. Entre les années 1960 et 1980 fut éditée en Russie une histoire

de l'industrialisation en 36 tomes, grâce à l'ouverture de sources locales après 1956. Depuis les années 1990, l'accent est surtout mis sur la découverte des sources concernant le complexe militaro-industriel. En dehors des publications russes, on peut évoquer parmi d'autres l'ouvrage de Stephen Kotkin consacré à la naissance de Magnitogorsk¹. Cependant, l'ouvrage de Sergej Žuravlev et de ses collègues, dédié à Avtovaz, constitue un pas en avant par rapport à ce corpus. Tout d'abord, il est complètement dégagé de la tradition pesante des recueils de documents ou de sources brutes. Sergej Žuravlev et Andrej Sokolov nous avaient déjà habitués à de vrais ouvrages d'histoire sociale, économique et politique de l'industrialisation. Mais ils n'écrivent pas seulement ici, avec Rudolf Pihoja – l'un des principaux responsables des archives en Russie – et Marija Zezina – historienne de la culture et de la consommation –, la première histoire d'une entreprise complètement rédigée par des historiens de Russie. On trouve en outre l'histoire de la ville, celles de la culture et de l'économie à travers une multitude de sources inédites et, par ailleurs, une histoire qui porte sur plusieurs générations en même temps que sur la période la plus contemporaine. C'est dire que ce livre, au-delà de l'étude de cas et de la mise en valeur d'archives locales, permet de s'interroger sur Avtovaz comme « idéal-type » de l'histoire socioéconomique soviétique et postsoviétique, ou encore comme « fait social total », et d'affirmer qu'il constituera une pierre d'angle de l'historiographie de la Russie contemporaine.

- 4 Avtovaz est née d'une décision essentiellement politique : développer la production de masse d'automobiles pour le citoyen ordinaire. Le gouvernement soviétique décida de passer contrat avec Fiat afin de bénéficier des dernières avancées de la technologie occidentale. La ville-usine qui se forma rapidement autour de l'entreprise fut ainsi baptisée Togliatti, et, pendant plusieurs années, des échanges de milliers de cadres eurent lieu entre l'Italie et la Russie. Avtovaz, connue pour sa production de Žiguli, de Lada et de Niva, devint rapidement l'un des emblèmes de l'industrie russe, acquit une reconnaissance internationale et eut une influence importante sur l'économie et les modes de consommation de la société soviétique des années 1970 et 1980. Dans la décennie suivante, Avtovaz fut également un modèle, mais d'un autre genre : celui de la criminalité économique et du développement rapide des oligarchies. L'étude d'Avtovaz pendant cette période permet également de poser plusieurs questions que l'on peut généraliser à toute la Russie : comment s'est produit le passage des entreprises en tant qu'organes d'État à des unités économiques plus indépendantes dans le cadre d'une économie de marché ? Quelles ont été les manières de surmonter la crise économique des années 1990 ? Comment se sont recomposés les pratiques et les héritages anciens dans ces nouvelles situations ?
- 5 L'ouvrage est divisé en onze chapitres qui suivent un ordre chronologique et ont chacun une spécificité thématique. Les deux premiers traitent de la période 1966-1971. Ils décrivent le contexte, économique et politique, de la création d'Avtovaz, et les premières années de développement, y compris sous l'angle social (création des « collectifs de travail ») et technologique (adoption des outils et méthodes occidentaux). Les chapitres III et IV sont axés sur les années 1970, parfois considérées comme l'âge d'or d'Avtovaz. Cette époque est d'abord abordée sous l'angle du développement économique de la production automobile, des questions d'organisation socialiste du travail et de leurs conséquences au niveau local, puis sous celui du marché automobile national et international. Le chapitre V est consacré à l'impact sur l'histoire d'Avtovaz de la perestroïka, période charnière où émergent explicitement contradictions et critiques, à Togliatti comme dans toute l'URSS. Les six derniers chapitres, soit plus de la moitié du

livre, sont consacrés au devenir d'Avtovaz dans les toutes dernières années de la perestroïka, puis pendant l'époque postsoviétique. Le chapitre VI traite du choc économique du début des années 1990 et des tentatives pour trouver des solutions, par le développement d'une banque privée et l'appel aux partenaires étrangers. Le chapitre VII revient sur l'épisode crucial des choix et des modalités de privatisation de l'entreprise en 1993, aboutissement de nombreuses discussions et tractations depuis 1990. Le sort des salariés d'Avtovaz et le développement de nouvelles formes de vie quotidienne dans le « chaos économique » sont au cœur du chapitre VIII. Le chapitre IX aborde la seconde moitié des années 1990, caractérisée par le renforcement des stratégies de survie chez la population, mais surtout par le développement de la criminalité économique, soulignant la nécessité de réformes profondes de la production et du management d'Avtovaz. Il s'agit notamment d'inventer de nouvelles relations professionnelles et de nouveaux modes d'organisation du travail et de gestion du personnel (chapitre X), et de partir à la recherche de nouveaux consommateurs en participant au marché international et en cherchant à développer une nouvelle image de marque (chapitre XI). L'ouvrage s'achève sur un bilan des années 2001-2005. Mais une nouvelle période semble avoir commencé en 2006, avec une reprise en main très forte par l'État et une intégration d'Avtovaz dans le cercle des entreprises de défense.

- 6 Au-delà du simple compte rendu de lecture, cet ouvrage suscite de nombreuses réflexions, aussi bien de méthodologie que d'histoire politique et socioéconomique de la Russie, qu'il nous paraît intéressant de souligner ici. Tout d'abord concernant l'enjeu de la monographie, dont le pour et le contre sont de rendre son objet d'étude unique mais aussi impropre à la comparaison. Aussi peut-on se demander dans quelle mesure cette étude du cas Avtovaz est généralisable. Est-elle exemplaire ou représente-t-elle spécifiquement un cas particulier ? À ces questions, l'ouvrage offre plusieurs réponses qui attestent de sa richesse. Le livre montre, en partie, qu'Avtovaz est représentatif de la Russie soviétique en général. Il s'agit de la même histoire, ici au niveau local, caractérisée par un moment pionnier volontariste, puis par la mise en place d'une production de masse et d'une consommation standardisée, entraînant des dysfonctionnements, des amorces de critiques et une aspiration au changement. Puis vient le choc des privatisations et de la libéralisation de l'économie, ainsi que les réactions qu'il suscite (développement du troc d'une part et de fonds spéculatifs de l'autre, criminalisation de l'économie, nécessité de définir de nouveaux modèles de marché du travail...). Un autre argument qui va dans le même sens insiste sur le modèle que représente Avtovaz en termes de diffusion de styles de vie et de consommation liés à la voiture individuelle. Mais, à l'inverse, d'autres passages soulignent les fortes spécificités d'Avtovaz : implication forte de partenaires occidentaux dans sa création et dans la mise en place de sa technologie, d'où résulte une organisation particulière du travail et des salaires. Les salaires sont élevés et accompagnés d'avantages sociaux exceptionnels. En outre, l'entreprise parvient, grâce à une intégration très poussée, à échapper en partie aux arythmies de la production qui caractérisent le reste de l'industrie soviétique. Encore que la méthode historiographique dominante, qui s'appuie sur des documents émanant du sommet de l'entreprise, permette sans doute mal de saisir avec finesse les problèmes rencontrés dans le cours de la production. D'autres sources, collant davantage aux processus de production, remettraient peut-être cette image en cause. Il semble finalement que l'histoire d'Avtovaz corresponde en grande partie à celle des grandes entreprises soviétiques, puis russes, ainsi qu'à leurs relations avec les autorités locales et le pouvoir central. Cet ouvrage tient ainsi son pari d'une histoire

globale – économique, sociale et politique – de la Russie des quarante dernières années, tout en gardant la précision de l'étude monographique et en soulignant les apports et les limites des études de cas.

- 7 Une autre contribution de l'ouvrage concerne la périodisation de l'histoire de la Russie des vingt dernières années. L'auteur met en effet clairement en évidence que la perestroïka n'a pas été une parenthèse « étrange » et refermée en 1991, mais qu'elle s'inscrit dans une période plus longue et a porté en elle les germes de différentes évolutions à venir. De ce point de vue, si 1991 est une date politique majeure – celle de la fin officielle de l'URSS –, sous l'angle économique et social ici privilégié, les auteurs proposent plutôt de considérer trois grandes phases :
 - 1984-1992 : période caractérisée par de fortes critiques des dysfonctionnements économiques et sociaux, mais aussi par les premières discussions sur le chômage, sur les privatisations, et par les lois sur l'autonomie des entreprises et les coopératives, instaurant de nouveaux mécanismes financiers et comptables ;
 - 1993-1998 : années de crise économique majeure, soit la période la plus critique pour Avtovaz qui perd de nombreux cadres et frise la faillite. L'étude nous entraîne aussi bien dans les risques pris par l'entreprise dans la gestion de sa dette envers l'État que dans celui du débordement par les organisations criminelles, dont le contrôle sur l'entreprise s'étend de plus en plus au milieu des années 1990 et qui ne sera écarté que par l'intervention de commandos de police venus de Moscou ;
 - 1998-2005 : période, après le krach, où la dette salariale diminue, où Avtovaz devient plus compétitif, et où émerge l'élaboration de nouveaux modes de production, ou plutôt d'hybridation, à partir de modèles nouveaux et anciens, russes et étrangers.
- 8 Par ailleurs, l'une des thèses de l'ouvrage, que nous partageons, insiste sur le rôle du « compromis social » recherché par Avtovaz dans les années 1990, lequel aurait servi de puissant stabilisateur dans la dépression économique, et même contribué à la survie de l'entreprise (p. 609). Ainsi, malgré les injonctions officielles et internationales à « transférer » toutes les activités et dépenses sociales à l'extérieur de l'entreprise, il n'en a pas été ainsi à Avtovaz. L'entreprise a maintenu ses dépenses et investissements sociaux. Elle les a toutefois réorientés vers des domaines (comme les jardins d'enfants, les services médicaux, les transports) ayant un impact direct sur la diminution de l'absentéisme et la productivité des salariés, et en donnant un aspect contractuel explicite à ces garanties sociales. Cette tendance est d'ailleurs observée dans beaucoup d'autres régions et entreprises, et ce d'autant plus que ces dernières sont de grande taille et que leurs intérêts sont de fait totalement liés à ceux des autorités municipales en ce qui concerne la gestion de la population locale.
- 9 L'ouvrage touche ainsi aux domaines les plus variés de l'activité économique. Le lecteur saisit à la fois le développement des nouveaux modes de consommation (des clients et des employés de la firme) et l'évolution des problèmes de production et d'organisation. Les auteurs ne se laissent pas enfermer dans les débats historiographiques qui ont cours à l'étranger, en particulier dans l'étude de l'automobile. Ce qui pourrait être considéré comme un défaut, alors qu'ils en font au contraire un atout, car leur mode narratif permet de passer sans contrainte d'une sphère à l'autre, du technique au politique, du management à la vie quotidienne, de l'usine à la ville. Ce qui se trame au fil du récit correspond à certaines spécificités de l'histoire de la Russie, dont la principale est certainement l'étroitesse des liens entre les industriels et le pouvoir. Il y a là une ligne qui traverse l'histoire de l'Empire russe, sans discontinuité aux dates fatidiques de 1917

et de 1991. Le rapport entre les entreprises et l'État – qui est difficile à construire ailleurs et pas toujours présent dans la recherche historique – a ici une évidence qui s'impose. L'histoire d'Avtovaz s'inscrit aussi dans une histoire longue des transferts techniques et culturels vers la Russie avec son effort particulier pour rester proche des critères occidentaux.

- 10 Ce livre représente donc un apport évident dans plusieurs champs historiques : l'histoire de l'automobile d'abord, car seules quelques tentatives très partielles avaient auparavant fait connaître l'usine de Togliatti ; l'histoire industrielle ensuite ; et enfin celle, plus large, de l'Union soviétique, tant sur le plan économique que culturel. Par son étendue chronologique – de 1966 à nos jours –, l'ouvrage démontre que les historiens peuvent aller jusqu'au plus contemporain avec des méthodes comparables à celles qu'ils utilisent pour écrire l'histoire des temps plus anciens. Il constitue dès lors un apport important pour un dialogue entre historiens, sociologues et économistes.
- 11 Cette histoire d'Avtovaz est une commande de l'entreprise elle-même, qui a financé sa publication et offert, redisons-le, un libre accès à ses archives. Pourtant, le texte échappe au style et à la forme d'une histoire officielle. Il fait preuve d'audace en désignant directement les interventions criminelles dans le fonctionnement de l'entreprise. On se demande néanmoins ce qu'aurait pu produire l'usage d'autres sources que les documents issus de la direction, en particulier en ce qui concerne la vie quotidienne et les conditions de travail des employés et ouvriers, d'autant plus qu'il n'y a apparemment pas eu d'enquête orale. Mais les auteurs portent une grande attention à ces thèmes, ce qui est capital et peu fréquent pour une histoire d'entreprise.
- 12 L'ouvrage n'a été tiré qu'à 200 exemplaires. Il sera consultable en France à la bibliothèque du CERCEC². On espère qu'un projet de traduction en anglais pourra aboutir.
- 13 Pendant l'écriture du livre, l'entreprise Avtovaz a changé de direction, plus exactement de management. Et, précisément, on peut se demander si elle prendra une nouvelle direction. Tandis que le secteur le plus dynamique de l'économie de la Russie postsoviétique réside dans l'exploitation des ressources naturelles, on est curieux de savoir si Avtovaz poursuivra le rôle d'emblème de l'industrie manufacturière qu'elle a eu à l'époque soviétique et comment elle participera aux transformations du pouvoir de l'État dans l'économie.

NOTES

1. *Magnetic Mountain : Stalinism as a Civilization*, Berkeley : University of California Press, 1995.
2. Centre d'études des mondes russe, caucasien et centre-européen, 44, rue de l'Amiral Mouchez, 75014 Paris ; tel : (33)1 43 13 56 04 ; site : <http://cercec.ehess.fr/>