



## Journal des anthropologues

Association française des anthropologues

77-78 | 1999

**Nouvelles configurations économiques et hiérarchiques**

---

# Un terrain et ses enjeux : l'exemple du contrat de connaissance

Régie Renault-CNRS : les O.S. dans l'industrie

Ahsène Zehraoui

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/jda/3086>

DOI : 10.4000/jda.3086

ISSN : 2114-2203

### Éditeur

Association française des anthropologues

### Édition imprimée

Date de publication : 1 juin 1999

Pagination : 285-291

ISSN : 1156-0428

### Référence électronique

Ahsène Zehraoui, « Un terrain et ses enjeux : l'exemple du contrat de connaissance », *Journal des anthropologues* [En ligne], 77-78 | 1999, mis en ligne le 01 juin 2000, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/jda/3086> ; DOI : 10.4000/jda.3086

---

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.

Journal des anthropologues

---

# Un terrain et ses enjeux : l'exemple du contrat de connaissance

Régie Renault-CNRS : les O.S. dans l'industrie

Ahsène Zehraoui

---

- 1 Il peut paraître paradoxal de traiter de problèmes liés à une recherche qui remonte à une quinzaine d'années. Pourtant, à saisir *a posteriori* les tenants et les aboutissants du contrat de connaissance Régie Renault-CNRS, les modalités de sa mise en œuvre et les résultats auxquels il a donné lieu, force est de constater qu'il présente un certain intérêt, autant par son apport que par les interrogations et les questions qu'il sous-tend. Par sa spécificité, par son originalité, son contenu et sa forme, de même que par les conditions de sa réalisation, il nous permet de tirer nombre d'enseignements concernant les rapports entre les chercheurs et leur objet, la recherche théorique et empirique, la recherche et l'industrie, la science et l'idéologie.
- 2 Il convient d'abord de souligner qu'il s'agissait de la dernière recherche d'envergure dans l'industrie automobile qui avait donné lieu à quelques 2 000 pages de données, tirées de près de 500 entretiens individuels et collectifs sur les conditions et la vie sociale des O.S. au travail, et hors travail. Pas moins de dix équipes avaient été mobilisées pour ce faire pendant deux années (1984-1986)<sup>1</sup>.
- 3 Toutefois, pour en saisir toute la complexité et toute l'ampleur, ainsi que les différents enjeux de ce contrat, il apparaît important de revenir aux conditions de son élaboration et de son déroulement jusqu'à la restitution du produit final, de son utilisation et de sa diffusion.

## L'élaboration du contrat : un contexte économique, idéologique et politique particulier

- 4 Le contrat de connaissance intitulé *les O.S. dans l'industrie automobile*, est signé en janvier 1984 entre Bernard Hanon, PDG de la Régie Renault, et Maurice Godelier, directeur du Département des sciences de l'homme et de la société au CNRS.

- 5 Il intervient dans une période fortement marquée par la crise économique qui atteint les grandes industries pourvoyeuses de main-d'œuvre, et en particulier l'industrie automobile. Le marché mondial dans ce secteur était – c'est le cas de le dire – en perte de vitesse. La Régie Renault, elle-même, se trouvait confrontée à de graves problèmes. Deux maîtres mots revenaient sans cesse dans les discours des constructeurs, ceux de la **qualité** et de la **productivité**, afin d'être compétitifs par rapport aux concurrents.
- 6 Il était alors question de restructurations et de modernisation. Il devenait impératif de concevoir autrement le fordisme et le taylorisme, qui avaient montré leurs limites. Cela passait par une redéfinition de l'organisation du travail, des outils de production, des compétences, des fonctions et des qualifications. Cela dans le cadre des transformations de la division du travail et des appareils productifs. Dans un tel contexte, il fallait penser autrement le statut, la place et le rôle des O.S. au sein du processus de production, dont l'emploi était menacé par les changements en cours.
- 7 Au plan national, trois événements majeurs avaient précédé la concrétisation de ce contrat :
  - a) des grèves importantes déclenchées par les travailleurs immigrés à Talbot Poissy (décembre 83-février 84) et aux usines Citroën d'Aulnay-sous-Bois ;
  - b) l'entrée sur la scène politique du Front National à la suite des élections municipales de Dreux (avril 83) qui politise le thème de l'immigration ;
  - c) la marche des Beurs pour **l'égalité contre le racisme** (octobre-décembre 83) acte fondateur d'une nouvelle génération de l'immigration maghrébine.
- 8 Ce contexte, général au plan économique, idéologique et politique (la crise de l'industrie automobile avec ses effets sur le devenir des bas niveaux de qualification, la politisation du thème de l'immigration) donne un certain éclairage (il s'agit là d'un effet de conjoncture dont il faut tenir compte dans chaque recherche) au contrat Renault-CNRS.
- 9 C'était une période où le gouvernement, les pouvoirs publics et les partenaires sociaux étaient préoccupés par les conséquences de la crise sur certaines catégories de salariés, et sur les travailleurs immigrés (des mesures sous le terme : **aide au retour**, avaient été prises pour inciter ces derniers à regagner leur pays).
- 10 Le gouvernement de Pierre Mauroy, et ensuite de Laurent Fabius, qui lui a succédé, mettait en même temps en œuvre une politique de rapprochement et de coopération entre la recherche et l'industrie. Il faisait alors appel aux experts et spécialistes en sciences sociales, afin d'analyser et d'évaluer les effets de la modernisation et de l'introduction de nouvelles technologies sur l'emploi. C'est ainsi qu'il confia une mission à François Dalle, PDG de l'Oréal, pour lui demander de faire un état des lieux dans l'automobile. Le ministère du Travail avait lui aussi créé une commission dont la première étude, qui portait sur la formation du personnel de fabrication chez Talbot fut confiée à M. Ducray.
- 11 L'originalité du contrat de connaissance, c'était qu'il permettait d'aller au delà d'une mission d'experts, en faisant appel à des chercheurs et des universitaires, pour conduire une étude articulant recherche théorique et recherche empirique, recherche fondamentale et recherche appliquée.
- 12 Les deux grandes institutions qui en sont à l'origine lui conféraient un caractère exemplaire. Pour cela, elles n'avaient pas hésité à financer pour moitié, à hauteur d'un million de francs, l'étude envisagée. Le CNRS créa un comité mixte composé de

personnalités du monde de la recherche et de l'université afin d'en garantir le bon déroulement.

- 13 De même, les deux parties avaient procédé à l'installation d'une commission mixte chargée du suivi du contrat. Neuf équipes pluridisciplinaires travaillant dans diverses disciplines des sciences sociales : géographie, histoire, sociologie, démographie, sciences juridiques et politiques, furent retenues, après que les chercheurs eurent déposé leurs projets (avril 84). Des séminaires étaient prévus pour permettre à l'ensemble des participants d'échanger des informations et d'engager des discussions et des débats scientifiques.

## La réalisation du contrat : processus de déroulement de la recherche

- 14 Les enquêtes sur le terrain commencèrent en septembre 84. Cependant, à la fin de la même année, la direction de la Régie affichait 12 milliards de pertes, et annonçait un sureffectif de 21 000 personnes.
- 15 Les conditions de la recherche s'en trouvent perturbées (d'autant que Georges Besse remplacera Bernard Hanon). L'atmosphère dans les ateliers traduisait une certaine inquiétude du personnel de fabrication. Outre ce contexte défavorable qui n'était pas de nature à susciter la confiance, au point que nous étions d'emblée identifiés comme agents de la direction, il nous a fallu ainsi du temps pour créer un rapport de confiance avec les enquêtés, et être acceptés comme interlocuteurs. Mais ce qui rendait la tâche de notre équipe délicate<sup>2</sup> c'est que les autres équipes travaillaient chacune en solo, posant ainsi un problème de coordination des rythmes, et de gestion du temps. En outre, le fait que les objets étaient indépendants les uns des autres<sup>3</sup> n'a cessé de poser la question de leur articulation et de leur complémentarité, du rapport entre les problématiques particulières et la problématique générale. Il apparaissait alors inexact, en dehors de la rencontre lors des séminaires, de parler d'une recherche collective avec une démarche et une approche commune.
- 16 Le problème de l'identité et de l'identification de chacune des équipes devenait dans ces conditions important, d'autant que les méthodes de travail et les techniques d'enquête étaient aussi différentes. En ce qui nous concerne, nous avons opté pour la combinaison de divers types d'approche : observation participante, observation directe, présence continue dans les ateliers, participation à des stages de formation, entretiens semi-directifs individuels et de groupes, recueil de monographies d'ateliers. En réalité, nous avons adopté la méthode ethno-sociologique. Nous voulions pour ces raisons que l'on nous distingue bien des autres formations. Mais il est arrivé que l'un de nos chercheurs ait été pris pour un membre d'une autre équipe.
- 17 La recherche sur le terrain a ainsi duré dix mois, et fait apparaître des problèmes multiples. Au fur et à mesure de l'engagement des équipes, la direction de la Régie allait fixer les règles du jeu, n'hésitant pas, lorsque le problème s'est posé pour les équipes qui voulaient se rendre à Flins et à Douai, à leur opposer une fin de non-recevoir, sous prétexte de secret de fabrication. Les responsables de cette entreprise avaient dès lors réduit l'aire géographique de l'enquête aux seules usines de Billancourt, et aux ateliers de l'île Seguin. La marge de liberté des chercheurs s'en trouvait réduite, et les non-dit et les ambiguïtés du contrat devenaient du coup encore plus manifestes. En effet, hormis

conduire une étude sur les **O.S. dans l'industrie automobile**, aucune des parties n'avait explicité clairement ses attentes et ses objectifs. Certes, il était évident que la direction de la Régie Renault savait pourquoi elle s'engageait dans une telle entreprise. Dans le climat social potentiellement explosif d'alors, du fait de la crise que traversait la RNUR (qui avait annoncé 12 milliards de francs de pertes et un sureffectif de 21 000 personnes), il apparaît évident qu'elle avait un grand intérêt à prendre la température dans les ateliers, à connaître la situation, les aspirations et les projets du personnel de fabrication. Cela était compréhensible. Ce qui l'était moins, c'est le fait qu'elle n'excluait pas la fermeture prochaine des usines de Billancourt. Or, les équipes, à une ou deux exceptions près, dont la nôtre, entretenaient leur étude comme si ce site avait encore de l'avenir, et peut-être aussi en entretenant l'illusion de contribuer par leur travail à mieux faire connaître la réalité des O.S., dans l'intérêt bien compris de ces derniers. Toutefois, c'était moins à la direction de la Régie Renault de révéler sa stratégie qu'aux équipes de faire apparaître cette dernière en posant plus profondément et de façon répétée, les questions se rapportant aux enjeux réels du contrat de connaissance qui, dès le départ, présentait certaines ambiguïtés et imprécisions. Par exemple, l'intitulé même prêtait à discussion. Pourquoi avoir choisi un titre aussi extensif que celui des *O.S. dans l'industrie automobile*, alors qu'il s'agissait d'une étude portant plutôt exclusivement sur des O.S. immigrés d'origine maghrébine dans un seul site de la Régie Renault (Billancourt) ?

- 18 Pourquoi avoir confié la réalisation du contrat connaissance à une structure, le GRECO 13 du CNRS, comprenant des chercheurs spécialisés dans les migrations internationales et non dans la recherche en entreprise et dans le monde du travail ? Ne s'agissait-il pas d'étudier une catégorie socioprofessionnelle (les O.S.) et non un ou des groupes ethno-culturels (les immigrés) ? N'aurait-il pas été plus fructueux d'un point de vue scientifique d'associer les chercheurs travaillant dans les domaines de la sociologie du travail, de l'entreprise et des organisations ?
- 19 A partir du moment où la Régie Renault avait décidé de fermer certains de ses sites, pourquoi les chercheurs n'ont-ils pas réagi en créant un rapport de force ?
- 20 Cette étude, étant donné le type de population sur laquelle elle portait (les O.S. immigrés en majorité d'origine maghrébine) ne risquait-elle pas de servir les seuls intérêts de la Régie Renault, surtout à partir du moment où les syndicats n'étaient pas associés à cette recherche ? Dès lors, la neutralité du chercheur dans la mesure où les enquêtes devenaient vulnérables du fait de la conjoncture, ne pouvait-elle pas apparaître comme une forme de complicité ?
- 21 En réalité, malgré son intérêt, en dépit de la somme de connaissances à laquelle elle a donné lieu, du fait de la non-clarification de ses objectifs et de ses enjeux, dès le départ la recherche Renault-CNRS est restée comme une œuvre inachevée laissant nombre de questions déontologiques, méthodologiques, éthiques, théoriques et épistémologiques en suspens.

---

## NOTES

1. La synthèse des résultats a été publiée dans un ouvrage collectif sous la direction de Renaud Sainsaulieu et Ahsène Zehraoui, 1995. *O.S. à Billancourt : les derniers témoins*. Paris, L'Harmattan.
  2. L'équipe qui avait pour objet de recherche « l'alphabétisation, la formation et le devenir professionnel des O.S. » comprenait, outre le responsable, Ahsène Zehraoui : Laigle Lydie, Dominique Salibrat, Mohamed Malki, et Yasmina Belghoul (septembre 84-mars 85).
  3. Ceux-ci portaient sur les conflits, l'islam en entreprise, le retour-réinsertion dans le pays d'origine, le regroupement familial, les projets d'avenir, l'alphabétisation, la formation et le devenir professionnel, le logement et l'habitat, l'implantation géographique.
- 

## AUTEUR

AHSÈNE ZEHRAOUI

CNRS – IRESKO-LSCI