

---

**Alain WISNER**  
Entretien réalisé par Antoine Laville

---

**1er article**

**Mai 2000**

Dans ce numéro du bulletin, nous nous associons à l'hommage rendu à Alain Wisner en vous proposant la première partie de l'entretien audio-visuel réalisé au mois de mai 2000 par Antoine Laville et Christian Lascaux. Les sujets abordés dépassent largement le contenu de cette contribution et nous vous donnons rendez-vous, dans un prochain numéro de ce même bulletin, afin d'en publier la suite.

---

*AL : Quels ont été les déterminants à l'origine de votre choix pour l'ergonomie ?*

AW : Je suis né en novembre 1923. Je suis originaire d'une famille bourgeoise médicale et parisienne. J'étais le jeune bourgeois parisien très intellectuel. Et puis la vie, la guerre m'ont projeté avec d'autres jeunes travailleurs que j'ai beaucoup appréciés, que j'ai trouvé intéressants et en même temps dont j'ai mesuré les difficultés et la souffrance. Alors j'ai fait des rapprochements, j'ai pensé qu'on pouvait peut-être faire un mélange, une combinaison entre les intellectuels et les jeunes travailleurs.

J'étais grandement intéressé par la vie des travailleurs que j'avais rencontrés pendant la guerre, époque où les différences sociales n'étaient pas les mêmes. J'ai été impressionné d'une part par l'intelligence de beaucoup d'entre eux et par le fait que leur corps était, très jeune, atteint de blessures, de cicatrices de blessures ou de maladies professionnelles. J'ai été frappé par l'intelligence et la souffrance simultanées de ces travailleurs avec un regard médical.

Dans un souci de prévention, j'ai très vite perçu qu'il fallait établir un pont entre les savoirs relatifs à la biologie, au corps humain et ceux des ingénieurs qui avaient le pouvoir et cela définit assez bien le champ de l'Ergonomie. Médecin, j'ai donc cherché à agir dans ce domaine, mais je ne me voyais pas autrement que comme médecin d'une banlieue ouvrière. C'est par la conjonction familiale que cette préoccupation a été connue du Président de la Régie Renault, Pierre Lefauchaux. Il m'a invité à venir travailler dans son entreprise, dans cette perspective. Ce qui fait que contrairement à d'autres j'y entrais par la voie industrielle.

Nous sommes environ au demi siècle de l'Ergonomie, et à mes yeux celle-ci est liée à la 2ème guerre mondiale ; en effet, dans les pays qui ont continué à développer la production d'armement, la conjonction des disciplines qui sont à la base de l'Ergonomie était nécessaire, A la suite de la guerre, les spécialistes cherchaient leur clientèle dans la vie civile. C'est particulièrement net pour la Grande-Bretagne et les Etats-Unis, probablement aussi pour l'URSS avec cependant moins d'éléments pour en juger.

Avant la 2ème guerre mondiale par exemple en France, il y avait une école de Physiologie du Travail relativement importante, installée au 41, de la rue Gay-Lussac et auparavant au

Conservatoire National des Arts et Métiers. L'homme le plus connu s'appelle Jules Amar dont le nom a été donné à une salle du 2ème étage.

*AL : Comment avez-vous pu concilier vos études médicales avec les difficultés engendrées par l'occupation allemande ?*

AW : L'occupation était une période où je n'avais pas une qualification élevée et, comme beaucoup de gens, je me demandais comment en sortir et si j'allais en sortir plus préoccupé des aspects patriotiques et militaires que des aspects professionnels. J'ai eu des difficultés en ce qui concerne mes études comme les gens de notre génération et j'ai obtenu ma thèse de médecine en 1954. Un certain nombre d'entre nous comme moi-même ont eu la chance que ce temps là ne soit pas perdu avec une expérience enrichie de la vie, qui nous posait des questions bien différentes de celles posées par la génération médicale antérieure. Celle-ci sortait assez difficilement du cadre médical et le dire des hommes qui n'étaient pas médecins était un peu considéré comme le dire des malades. Il y avait un certain mépris des intellectuels par rapport aux gens qui n'étaient pas instruits. En fait ce sont les activités de résistance qui ont permis le mélange de milieux sociaux différents, de mieux se connaître entre nous. Moi, j'ai encore des amis d'origine ouvrière que je vais voir de temps en temps, par amitié.

J'avais fait un choix, qui n'en était presque pas un à cette époque, puisqu'il dépendait, comme c'est encore maintenant le cas en France, des traditions familiales ; alors je n'ai jamais imaginé ne pas être médecin, mais ce que je n'imaginai pas du tout c'est que j'allais être un médecin du type que j'ai été.

*AL : À quelle époque, entrez-vous à la Régie Renault ?*

AW : La rencontre avec Pierre Lefaucheur a eu lieu en 1952. Il s'est entretenu avec moi de ce qui m'intéressait et m'a proposé de venir travailler dans cette entreprise. Il souhaitait que j'agisse pour l'amélioration des conditions de travail. Je n'ai pas voulu y aller sans me préparer ; aussi, j'ai demandé trois ans afin de mener à bien une thèse de neurophysiologie, suivre quelques études de psychologie du travail (psychologie industrielle), rue Gay-Lussac, et quelques cours de médecine du travail dans lesquels on ne trouvait pas grand chose sur le travail ; c'était un enseignement très léger, de deux mois. D'ailleurs, de mon temps quand on ajoutait « du travail », ça n'arrangeait rien du tout ; un médecin ça allait, mais un médecin du travail ! Un physiologiste ça allait, mais un physiologiste du travail ! De même, être psychologue, oui, mais « du travail » n'arrangeait rien dans l'expression.

*AL : À la Régie Renault vous n'exercez pas la médecine. Quelles sont vos premières orientations vers des études ergonomiques ?*

Durant mes études, j'ai exercé la médecine à l'hôpital, puisque j'ai fait 4 ans d'Internat qui m'ont mis en rapport très étroit avec les malades. C'est d'ailleurs très impressionnant car lorsque l'on est interne, on a une vie à l'hôpital et des rapports très forts avec les malades. Aussi, entrer chez Renault et trouver un bureau dans un laboratoire, ça fait froid, c'est quand même un changement considérable de statut dans la société, c'est vraiment très très difficile à vivre.

Vous savez quand on est interne, tous les patients de la salle attendent l'interne qui vient leur dire « comment ça va ». Dans un laboratoire d'une grande entreprise, quand on est embauché comme le 50ème ingénieur de recherche, on n'est rien. C'est dire que personne ne savait quoi

me donner comme travail parce que si Lefauchaux avait une vue un peu générale, localement, pas du tout.

À la Régie, les gens étaient habitués aux idées générales du Patron Lefauchaux, mais je me demandais toujours comment on allait transformer les idées du Patron de façon raisonnable. Les gens ne souhaitaient pas trop me voir débarquer dans les ateliers pour faire n'importe quoi. Une première mesure de prophylaxie à mon égard a été de me faire mesurer les bruits à l'usine de Flins qui était nouvelle à ce moment-là. Après je me suis rendu compte que tous ces bruits avaient déjà été mesurés par un agent technique, tout simplement pour voir si j'étais capable de faire ces mesures d'une façon convenable en les comparant à celles de l'agent technique.

Ma préparation était orientée vers le travail, mais on m'a dit « nous avons des ennuis avec nos voitures alors il faut d'abord vous occuper des modèles de voiture ». C'était une bascule très importante parce qu'en Ergonomie on distingue encore maintenant de façon radicale l'Ergonomie du produit où j'étais affecté et l'Ergonomie de la production. Effectivement l'ensemble des connaissances nécessaires dans les deux cas est très différent. Par exemple, actuellement quelqu'un qui fait de l'Ergonomie des logiciels ne fait pas de l'Ergonomie de la production de logiciels ; c'est vraiment deux mondes différents.

Alors cette analyse qui a été faite dans les milieux scientifiques de la Régie Renault pour m'utiliser au cas où je serais utilisable et pas nocif, a été très caractéristique. C'était intéressant parce qu'il y avait très peu de gens orientés vers les conditions de travail, mais encore moins vers la conception des dispositifs de travail. Alors me voilà donc basculé du côté du produit, mais lequel ? On m'a demandé de m'orienter plutôt vers les tracteurs agricoles, parce que ceux-ci étaient produits par Renault, mais considérés comme sans importance ; donc si je faisais des bêtises dans ce domaine, ce ne serait pas trop grave notre produit vrai étant les petites voitures. C'était la grande époque de la 4CV.

Alors je me suis occupé des tracteurs agricoles et une chose évidente c'est que les gens qui travaillaient sur les tracteurs agricoles perdaient leur chemise par suite des frottements entre le dossier du tracteur et l'homme qui était sur le siège. Celui-ci perdait sa chemise et était blessé ou écorché. Comme j'étais en milieu technique, j'ai eu l'idée non seulement de faire des mesures mais de proposer une solution acceptable.

Pour réaliser cela, on m'a donné des morceaux de « dos à courber » qui servaient de base aux dossiers et j'ai été dans les ateliers où l'on découpait des lames de mousse de caoutchouc perforées par des rondelles isolant la cabine de l'espace extérieur. Ces plaques étaient pleines de petits trous d'environ 2 cm de diamètre, plus ou moins serrés, le tout entraînant des différences de qualités. Je me suis rendu compte qu'en mettant des plaques peu perforées contre le bois et très perforées en surface on créait ainsi un différentiel en ajoutant pour finir une plaque de morceau de plastique. Le système donnait un peu plus de confort et les gens ne perdaient plus leur chemise. Ce qui a été apprécié au centre d'essai des tracteurs agricoles c'est que j'accepte de faire une démonstration par un travail modeste, et d'autre part que j'aboutisse à une solution qui ne coûtait rien.

J'avais pris là une attitude industrielle. Or c'était de l'ergonomie dont on ne parlait pas encore. Ce n'est que quelques mois après que j'ai appris qu'il existait en Angleterre une activité qui s'appelait *Ergonomics*.

AL : *Pendant les huit ans passés à la Régie Renault, quelles sont les études qui vous ont particulièrement marquées ?*

AW : J'ai souhaité et en même temps c'était un ordre, adhérer de très près aux préoccupations de l'entreprise, car celle-ci ne voulait pas que nous soyons un laboratoire de recherche universitaire installé chez Renault, mais au service de l'entreprise et le directeur des recherches et le directeur des études y ont l'un et l'autre veillé de très près.

J'ai donc adopté une méthode qui consistait à répondre aux questions qui m'étaient posées, mais dans la collection des questions et des réponses, je me suis aperçu que certaines revenaient périodiquement pour lesquelles il serait intéressant d'avoir un rapport, un document de 40 à 50 pages, qui donne la description scientifique des méthodes utilisées. Dès lors nous avons pu dégager un certain nombre de thèmes.

L'un d'entre eux s'est révélé être très important. C'était celui des dimensions du poste de conduite car lorsqu'on conduit une voiture, on est très contraint, les pieds sur les pédales, les mains sur le volant et si possible on regarde sur la route dans une posture quasiment déterminée. Si le poste de conduite est mal défini, on est très mal et on souffre, surtout du dos. La question m'a été posée « nous recevons de plus en plus des lettres dans lesquelles les médecins recommandent à quelqu'un qui vient les voir pour des troubles lombaires de changer de voiture ».

Ceci n'était pas agréable pour les concepteurs de la 4CV. Il était évident que cette voiture n'était pas bien dessinée du point de vue postural, et il fallait donc d'abord connaître les dimensions de nos clients, d'autant plus que 50% d'entre eux étaient hors de France. Ceci posait des problèmes méthodologiques intéressants en fonction de certaines caractéristiques : sexe, milieu social, origine nationale, conducteur de camion... enfin un certain nombre de variables permettant une description de notre population d'acheteurs très différente.

Nous sommes entrés en rapport avec des chercheurs qui faisaient de l'anthropologie physique, et assez curieusement rue Gay-Lussac, mais avec des perspectives disons ethniques des différentes populations du monde et aussi l'évolution des squelettes dans les cimetières ! C'était donc une orientation complètement différente de la nôtre puisque notre population, non seulement avait des muscles mais était habillée.

Dans la littérature spécialisée, nous avons trouvé des concepteurs qui cherchaient à réaliser des postes de conduite adaptés pour les voitures mais aussi pour les pilotes d'avions. Ces données sur les dimensions ont été très bien prises en compte parce que la démonstration était facile à l'aide d'un schéma de poste de conduite dans lequel on plaçait un mannequin aux dimensions que nous avions mesurées. Lorsqu'on mettait le siège ou les pédales à un endroit mal adapté, le mannequin était tordu. Ces résultats évidents nous ont permis de gagner la confiance de la direction sur la systématique qui nous permettait de traiter ces problèmes.

Un autre domaine en relation avec la pénibilité de la conduite, était celui des troubles lombaires dus aux secousses liées à des suspensions plutôt dures. À cette époque, et c'était assez nouveau, on a réalisé un modèle du corps humain comme système de masse suspendue, de telle façon que l'on puisse l'introduire dans le système constitué par la voiture. Lorsque je suis arrivé devant le directeur des études pour le lui présenter, il m'a dit « tu es beaucoup plus

avancé que nous en modélisation, car nous n'allons pas si loin ». C'est pourquoi, ce modèle a mis au moins dix ans avant d'être utilisé par les ingénieurs.

Un domaine différent était celui de la biomécanique des chocs. Que faut-il faire pour que lors d'un accident, les blessures soient les plus modestes possibles ? C'était agir sur le garnissage intérieur, sur la déformation du volant au cours du choc etc....

Un autre domaine purement psychologique était celui de la vigilance. On s'était intéressé au fait que des conducteurs quittaient la route et avaient un accident isolé sans s'être vraiment endormis, par baisse de vigilance. À l'époque durant les années 50-60, il s'agissait d'un sujet de recherche internationale. Maintenant ce n'est plus guère intéressant.

D'autres thèmes portaient sur l'éclairage, sur l'acoustique. Il y avait là toute une série d'études. On s'était attaché aux questions qui étaient posées de façon répétitive et pour lesquelles on pouvait fournir un modèle explicatif.

*AL : À l'époque chez Renault, l'activité syndicale était importante. L'action pour l'amélioration des conditions de travail étaient-elles à l'ordre du jour ?*

AW : Ah, ça c'était une autre affaire mais impliquant la même personne. J'ai très vite été délégué syndical, et quand j'ai quitté la Régie Renault, j'étais un des secrétaires syndicaux cadre négociateur des accords Renault. C'était intéressant mais difficile dans une sphère très violente. C'était quelque chose de complètement différent parce que les syndicats ne s'intéressaient pas aux conditions de travail ; ils s'intéressaient aux salaires, à la durée du travail, champ traditionnel d'actions qu'on peut retrouver actuellement dans le programme de Force Ouvrière. Mais à cette époque là, c'était un sujet qui dominait complètement, par exemple à la CGT.

Moi, j'étais à la CFDT, et de temps en temps les responsables syndicaux me proposaient de sortir un tract sur les conditions de travail. Ma réponse était « je ne veux pas que vous fassiez un tract sur les conditions de travail si vous n'avez pas envie de le faire et si les travailleurs avec qui vous êtes en contact ne vous le demandent pas ». J'étais partagé entre mon activité professionnelle et mon activité syndicale et je pensais qu'il n'était pas raisonnable de vouloir introduire un thème si ce n'était pas à la demande des travailleurs. Il faut ajouter qu'on travaillait 56 heures par semaine avec des revenus qui n'étaient pas élevés.

*AL : Quelles sont les raisons de votre départ de la Régie Renault ?*

AW : La raison est qu'au bout de sept ans je tournais en rond intellectuellement. S'intéresser aux postes de conduite de voiture était un sujet trop étroit et, par mentalité scientifique il fallait que je travaille à une échelle plus large. J'étais sollicité par des amis chargés des conditions de travail qui venaient me « pomper » beaucoup plus qu'autre chose créant ainsi une situation peu confortable.

Alors un jour, j'ai écrit une belle lettre au Président de la Régie Renault qui s'appelait Dreyfus, en lui demandant de passer aux conditions de travail, raisons pour lesquelles son prédécesseur Lefaucheur m'avait fait venir. Il m'a fait attendre assez longtemps, et en fin de compte m'a répondu non. D'une part parce qu'il pensait que l'activité d'amélioration du produit devait continuer, mais, d'autre part du fait de mes activités syndicales voyantes ; il craignait l'amalgame. J'avais les moyens qui me permettaient de séparer les deux, mais il ne m'a pas cru. Je l'ai donc averti que je partais après avoir organisé un système qui puisse me survivre.

À ce moment-là, plusieurs propositions universitaires se sont présentées. Celle du CNAM m'a le plus intéressée parce qu'il s'agissait d'un laboratoire de Physiologie du Travail très ancien et très prestigieux

*AL : Quelles ont été vos relations essentielles, en particulier avec Bernard Metz ?*

Lorsque j'ai quitté la Régie Renault j'avais plusieurs propositions, une de Bernard Metz, qui créait le Laboratoire de Physiologie Appliquée à Strasbourg, une autre de Jacques Paillard qui dirigeait un laboratoire de Psychophysiologie à Marseille, et une autre proposition à Genève dans un laboratoire qui s'occupait de problèmes généraux du travail, en particulier de toxicologie.

J'ai choisi le laboratoire de la rue Gay-Lussac parce que son Directeur, le Professeur Jean Scherrer, était un neurophysiologiste et comme je m'étais préparé au cours de ma thèse à faire de la neurophysiologie, je trouvais cela très intéressant. La proposition de Bernard Metz était orientée vers l'expérimentation dans des situations qui reconstituaient la réalité. Mais beaucoup de choses s'en écartaient car on ne peut modéliser le travail facilement sans le simplifier de façon excessive.

Cette orientation, dans certains pays, disposait de moyens énormes ; si vous songez au budget de la NASA dont un quart était consacré à la physiologie, du fait que l'on voulait faire partir l'homme dans l'espace. Je me suis lancé dans une autre direction, celle d'observer le réel. Dans le même temps on développait la télémétrie, autre façon de mesurer les gens en situation de travail.

Il y a encore des chercheurs qui comme à la NASA avec des moyens énormes étudient l'homme dans des situations modélisées. Avant la guerre de 14, un laboratoire de Physiologie du Travail dont le principal personnage était Jules Amar, poursuivait des travaux portant sur l'effort physique et ses effets cardiovasculaires. C'est de cette façon qu'on étudiait le travail et même quand j'ai commencé à faire de l'ergonomie, il s'agissait essentiellement d'une activité musculaire.

En ce qui concerne la physiologie du travail, le dernier grand effort qu'a fait la France est certainement la création du laboratoire de Bernard Metz à Strasbourg qui, à un moment donné, consommait presque la moitié des crédits dans ce secteur. Puis dans les années 60, on a vu disparaître des laboratoires de Physiologie du Travail, en Allemagne et aux Etats-Unis.

L'autre apport scientifique important c'est celui de la psychologie expérimentale qui n'avait pas encore connu l'évolution marquante vers la psychologie cognitive. C'était une psychologie expérimentale dans laquelle on comparait des variations du dispositif à celle du comportement.

La constitution de l'ergonomie a été très marquée par ces problèmes de conception, ces conflits de thème. Il y avait beaucoup de malentendus entre le vocabulaire des physiologistes et celui des psychologues et ce fut une très grande difficulté pour la création de l'ergonomie. Une querelle de clocher est demeurée entre les physiologistes du travail et les psychologues du travail. Certaines personnes considéraient que l'apparition de l'ergonomie était une bonne chose qui sauverait peut-être leur discipline en décadence. D'autres pensaient que cela masquait les problèmes scientifiques et enfin il y avait des conflits intellectuels très légitimes.

*AL : À votre arrivée au Laboratoire de Physiologie du Travail du CNAM quelles étaient les disciplines constitutives de l'ergonomie et les personnalités qui les représentaient ?*

AW : Les physiologistes importants, étaient le Professeur Jean Scherrer, directeur de ce Laboratoire et ses collaborateurs, les Professeurs Hugues Monod et Simon Bouisset ainsi que le professeur Metz à Strasbourg. Les psychologues, au début n'étaient pas nombreux, mais un personnage majeur dans l'histoire de la psychologie du travail, le Professeur Jean-Marie Faverge est arrivé accompagné du professeur Jacques Leplat. Ils ont l'un et l'autre joué un rôle très important vers une nouvelle orientation de la psychologie du travail, l'analyse du travail et dernièrement la psychologie cognitive. Ces disciplines évoluaient d'elles mêmes, se transformaient et dans les rapports de l'une à l'autre se modifiaient aussi de façon considérable.

Il est évident que c'est la psychologie du travail qui a gagné si je puis dire, puisque les doctorats d'ergonomie sont gérés par la commission de psychologie, aussi bien au Conseil National de l'Enseignement Supérieur qu'au Comité National du CNRS. Historiquement, si le soutien important était à l'origine les laboratoires de physiologie, assez vite la psychologie a repris le dessus. Un ancien chercheur de ce laboratoire, le Professeur Alain Berthoz, du Collège de France, soutient l'importance des études neurophysiologiques dans ce domaine, mais se refuse à être réellement étiqueté comme ergonomiste.

Quant à Antoine Laville il était venu me consulter alors que j'étais encore chez Renault. Comme je n'y restais pas et qu'il voulait travailler avec moi, je lui ai conseillé d'entrer avant moi au laboratoire où j'allais. Il a été admis par le Professeur Jean Scherrer du temps où les Professeurs Simon Bouisset et Hugues Monod étaient déjà en place.

Puis Alain Berthoz et Jean Foret sont arrivés en même temps au moment où l'Ecole des Mines dirigée par Schwartz poussait les ingénieurs à s'engager dans différents domaines. Schwartz et Berthoz ont collaboré ce dernier étant président des élèves. Berthoz qui était ingénieur des Mines a choisi de faire de la physiologie du travail. Il est venu se proposer avec Foret au professeur Scherrer lequel m'a confié la discussion avec eux afin de les embaucher. J'ai donc eu à patronner des évolutions qui n'étaient pas prévues au début.

Nous avons été beaucoup nourris par notre réflexion sur l'analyse du travail et en particulier notre collaboration avec le professeur Faverge avec lequel nous n'avons pas eu de rapport direct, de dialogue. Nous avons beaucoup lu ce qu'il avait écrit, base de nos relations avec le Professeur Leplat.

Je n'ai pas connu Ombredanne qui est mort relativement tôt peu de temps après la communication de son livre avec Faverge et longtemps j'ai appelé ce bouquin le Faverge. C'est lorsque j'ai fait un travail sur ce livre que je me suis rendu compte de l'apport très important d'Ombredanne et assez curieusement j'ai eu du mal à convaincre mes contemporains, parce que la personnalité de Faverge était tellement forte !

*AL : Vous avez maintenu quand même au sein du laboratoire du CNAM des activités de recherches plus fondamentales et expérimentales, notamment sur la régulation des postures ?*

AW : Oui, car on ne peut pas faire soutenir par la puissance publique, par le Ministère de l'Education Nationale des thèmes qui n'ont pas de dimensions fondamentales et ceux que j'avais développés chez Renault ne pouvaient pas l'être par ce laboratoire. C'était ainsi en

particulier pour l'étude des effets des vibrations sur l'homme, thème que Berthoz a transformé progressivement et sur lequel il a été admis au CNRS.

Par exemple vous vous souvenez que j'avais proposé un modèle de l'homme comme système de masse suspendue. Dès le début, il s'était aperçu que ce système était modifié par l'activité de l'homme d'autant plus que celle-ci était précise. Progressivement il s'est intéressé au mécanisme neurophysiologique et il a créé ici, dans le sous-sol, un laboratoire de physiologie animale. Son orientation qui était excellente, n'était pas cohérente avec mon orientation vers l'ergonomie. Nos voies se sont séparées. Berthoz est devenu ensuite Directeur d'un laboratoire du CNRS et Professeur au Collège de France.

*AL : Parmi vos collaborateurs, on compte des ingénieurs, mais également d'anciens ouvriers et techniciens d'anciens responsables de mouvements de jeunesse notamment des gens comme Duraffourg ?*

AW : Je ne considère pas Berthoz comme un ingénieur même après la formation qu'il a suivie quand il avait 20 ans. Avec sa culture d'ingénieur, il continuait à évoluer et très vite je l'ai considéré comme un physiologiste et c'est comme tel, reconnu par ses pairs qu'il a été embauché au CNRS. La meilleure preuve de cette reconnaissance est de devenir professeur de physiologie au Collège de France.

De même, nous avons recruté des chercheurs qui avec leurs origines d'ingénieur étaient devenus des psychologues. Parmi eux Jacques Theureau et Leonardo Pinsky, ce dernier décédé prématurément et qui sont devenus des maîtres dans le domaine de la psychologie.

Effectivement, pour un chercheur, l'acquisition d'une formation universitaire d'un niveau élevé, c'est quand même la voie normale mais nous avons à former ici des étudiants qui devaient pratiquer l'ergonomie dans l'entreprise. Il faut distinguer d'une façon claire les physiologistes et psychologues, qui s'intéressent classiquement à la description des propriétés de l'homme, dans des situations artificielles d'expérimentation et ceux qui pratiquent l'ergonomie en observant le travail dans les ateliers pour faire des suggestions de modifications.

Il fallait donc donner naissance à la profession d'ergonome et cette opinion n'a pas été dominante dans la Société d'Ergonomie parce qu'il y avait très peu de professionnels. Pendant une certaine période, les dirigeants de cette Société furent des universitaires physiologistes ou psychologues, et puis les professionnels ont été formés et au bout d'une dizaine d'années, ils se sont révoltés, ont voulu le pouvoir, considérant que les études des chercheurs du CNRS étaient sûrement très intéressantes mais ne leur servaient à rien dans la pratique.

Donc il nous a fallu créer une école d'ergonomie avec des diplômes pour les futurs praticiens, plus précisément, l'équivalent d'une maîtrise et du diplôme d'ingénieur. Dans d'autres centres de formation, on a créé des Maîtrises, des DU, des DESS. Les centres de formation devenant de plus en plus nombreux nécessitaient des enseignants. Si un certain nombre de personnes qualifiées en physiologie ou en psychologie pouvaient dispenser ces enseignements, cela ne suffisait pas ; il fallait aussi des gens engagés dans le métier d'ergonome et suffisamment compétents pour le décrire dans un cours qui demande une certaine façon de parler...

Nous avons remarqué un certain nombre de techniciens qui avaient apporté au cours de leurs recherches des idées intéressantes, et leur nombre s'est multiplié d'autant plus que leur



service d'enseignant leur donnait un peu de liberté pour réfléchir et théoriser. De toute façon il fallait travailler sur une espèce de faille, la relation entre les physiologistes et les psychologues, mais aussi les relations entre les scientifiques et les praticiens. De plus en plus nous avons été poussés vers des enseignements destinés aux praticiens qui ne soient pas seulement de la formation générale. On souhaitait enseigner la pratique elle-même et donc le contenu de nos enseignements a dû être modifié.

Pourtant j'avais quand même une formation forte à la méthodologie scientifique, un besoin d'apporter la preuve. Sur le terrain ce n'est pas chose facile, car on se trouve dans une situation qui du point de vue théorique n'est pas toujours bien bonne.

Ce que nous avons découvert ultérieurement et c'était malheureusement tard c'est l'importance de l'Ecole Russe, on disait Soviétique, sur l'analyse de l'activité. Maintenant on ne parle plus de l'analyse du travail mais de celle de l'activité ce qui est un peu différent.

*AL : Au CNAM vous avez ouvert l'enseignement de l'ergonomie aux syndicalistes. Comment cela s'est-il passé et quels étaient les positionnements des différents syndicats par rapport à la démarche ergonomique ?*

AW : Dans une première phase, les syndicalistes se sont méfiés de l'ergonomie et certains d'ailleurs continuent parce qu'ils se méfient toujours de ceux qui pensent résoudre les tensions sociales par des mesures techniques. Ce pouvait être une espèce de prétention si on ne faisait pas attention. Mais grâce à des bons contacts entre des ergonomistes et des syndicalistes, on s'est aperçu qu'il s'agissait de l'apparition d'un savoir sur l'homme qui pouvait être utilisé uniquement pour la production, en quantité ou en qualité, mais aussi de façon prédominante dans le domaine de la santé, enjeu social incitant les syndicalistes à en savoir plus.

Un autre aspect, c'est que dans certaines fédérations on ne reste pas permanent syndical plus de 10 ans, sauf certains qui sont restés 30 ans ou 40 ans, mais que faire après ? Cette question préoccupait beaucoup les syndicalistes parce qu'ils craignaient que leur savoir ne soit utilisable que par les chefs du personnel et que leur carrière finisse assez mal du point de vue de leur combat. Ils avaient un peu l'impression qu'on les condamnait à passer à l'ennemi à partir du moment où ils n'étaient plus dirigeants syndicaux. Un certain nombre d'entre eux ont réalisé qu'en faisant de l'ergonomie ils pouvaient poursuivre une deuxième partie de carrière correspondant à leurs idéaux. Donc cette formation a été bien acceptée et pendant un certain temps d'anciens permanents syndicaux, de la CFDT et de la CGT ont fréquenté le laboratoire, et sont devenus des experts.

Parallèlement, des dispositifs réglementaires ont créé des experts syndicaux dans les Comités d'Hygiène et de Sécurité et les Comités d'Entreprises, où ils trouvaient leur place et cela correspondait à une certaine phase de la vie sociale. Mais ensuite la CGT d'abord, puis la CFDT ont supprimé un institut spécialisé en ergonomie lié à leur confédération, et ont préféré faire appel à un certain nombre d'experts proches de leur syndicat convoqués sur des questions les intéressant de façon privilégiée. Certains d'entre eux travaillaient ainsi en gagnant leur vie. Quant aux différences importantes entre les positions des deux confédérations, avec un certain recul, je n'en suis pas certain sauf que naturellement la CGT, a encore maintenant une plus forte attitude de combat et d'opposition au patronat, la CFDT ayant adopté dans un certain nombre de cas une attitude différente, mais je n'ai pas d'exemples tout à fait nets n'étant plus aux responsabilités. Compte tenu d'un tournant très net pris par la CFDT, j'ai cessé d'y collaborer parce qu'il ne s'agissait plus de transformations

des conditions de travail, comme moi je les avais toujours conçues. Assez paradoxalement, je me trouve plus facilement dans des réunions organisées par la CGT alors que j'ai appartenu d'abord à la CFTC avant la naissance de la CFDT ; cette situation personnelle est un fait subjectif.

*AL : Pouvez-vous nous préciser les conditions d'accueil de ces syndicalistes et l'organisation de leur formation en ergonomie ?*

AW : Il convient de rappeler tout d'abord que le contexte social favorable marqué par une transformation de la législation, ce qu'on appelle les lois Auroux, ont donné beaucoup de pouvoirs aux travailleurs, avec la création des CHSCT et le financement de cette activité au sein des instances syndicales. C'est pourquoi, à un moment donné, on nous a demandé de former des syndicalistes. Nous avons préalablement organisé une formation d'ergonome à plein temps, pendant une année, destinée aux étudiants étrangers. Mais très vite nous avons reçu des demandes de la part d'ingénieurs, de médecins et aussi de syndicalistes. Ces derniers avaient le niveau d'étude d'un ouvrier et non pas celui de l'enseignement supérieur. Etaient-ils capables de recevoir cette formation ?

Or, l'activité des permanents syndicaux consiste à analyser et produire des textes ce qui ressemble tout à fait à la formation d'un enseignement secondaire de qualité. Effectivement, ils suivaient les enseignements tellement bien qu'ils avaient de très bonnes notes, meilleures que celles des médecins, probablement liées à une habitude de la dissertation. À notre grande surprise, ils adoptaient une attitude très scientifique détachée de l'argumentation syndicale, satisfaits d'être dans une atmosphère où on cherchait objectivement des réponses aux questions qu'ils se posaient.

Ce fut un très grand succès et sur dix anciens permanents de la CGT et dix anciens permanents de la CFDT, presque tous sont devenus des ergonomes praticiens, d'autant mieux que le Ministère du Travail avait créé une catégorie d'experts pour les entreprises qui étaient en difficulté en matière d'adaptation aux nouvelles technologies. La liste d'experts devait être approuvée, et beaucoup d'anciens de cet enseignement se sont retrouvés là. Ils possédaient un savoir utilisable comme syndicaliste tout comme professionnel et expert. Certains d'entre eux ont particulièrement réussi, par exemple François Guérin qui est Directeur Général Adjoint de l'ANACT et son ami, Jacques Duraffourg qui est devenu Professeur Associé à l'Université d'Aix.