



## Marie-France DESSAIGNE

Entretien<sup>©1</sup> avec J.C. Sperandio (février 2021)

---

*L'image que je garde de toi, c'est la dualité réussie entre ta posture de consultante et ton attachement ininterrompu à exercer une veille attentive sur tes connaissances universitaires et sur les mutations progressives du travail des « opérateurs ». Cette dualité n'a pas toujours été bien comprise, car certain(e)s chercheur(e)s ne te reconnaissaient pas la légitimité de rapatrier avec discernement leurs propres hypothèses dans tes interventions de consultante.*

*Lorsque tu as participé au conseil d'administration de la SELF, tu as repris le flambeau de Solange Lapeyrière sur le recensement des associations, car depuis les années 95, la SELF avait repéré une montée en puissance de la création des associations ayant pour objectif d'asseoir la présence de l'ergonomie dans les régions, d'organiser, en dehors du sacro-saint congrès annuel, des rencontres sous forme de journées d'études. Mais peut-être était-il encore trop tôt pour mesurer l'ampleur de ce besoin ? Peut-être fallait-il laisser le temps au temps pour consolider cette nouvelle cartographie du paysage de l'ergonomie ? Presque 30 ans plus tard, le collectif ORME et la SELF mènent aujourd'hui des actions conjointes.*

*Les congrès de la SELF à Lyon ! toute une histoire qui est devenue une référence comme les congrès organisés périodiquement à Caen et à Toulouse ! Même si les thématiques proposées étaient en bordure de mes activités professionnelles du moment, je faisais des pieds et des mains pour y assister. Et lorsque tu intervenais dans les congrès de Lyon, tu t'attachais à situer tes apports en résonance aux concepts et modèles de la recherche. Et que dire des soirées festives où tes fous-rires nous entraînaient dans une ivresse... de mots dont tu n'étais pas avare !*

*Et enfin dans les années 2000, nous nous sommes retrouvées à Paris 5 pour assurer quelques cours sur les appels d'offre. Des moments partagés de grâce et de complicité croisées avec nos deux regards et expériences entre donneurs d'ordre et consultants.*

*Que le temps passe vite entre nos premières rencontres à Ergo'IA et aujourd'hui !!!*

Annie Drouin

---

*JCS : Peux-tu tout d'abord te présenter : année de naissance, milieu familial, formation initiale...*

*MFD : Je suis née en février 1958 en région lyonnaise. Mon père y avait une société de transports et ma mère, fille unique, rêvait d'une famille nombreuse. Ma dernière sœur et moi étions « les petites dernières ». J'ai le souvenir d'une vie familiale heureuse et plutôt joyeuse, avec des activités diverses :*

---

<sup>1</sup> Cet entretien est une publication de la Commission Histoire de la Société d'Ergonomie de Langue française. Tout usage, citation ou publication de l'intégralité du texte ou d'un extrait doit porter la référence : Entretien de la SELF avec Marie-France Dessaigne mené en février 2021 par Jean-Claude Sperandio. Source : site de la SELF. Lien : <https://ergonomie-self.org/wp-content/uploads/2021/02/dessaigue-marie-france.pdf>

handball, piscine d'été, tennis et le fameux « Mille Club » du Village ! À cette époque, nous étions libres de nous y balader, de jouer avec nos camarades, et je mesure maintenant - mariée et trois grands fils ! - combien nous avons eu la chance de jouer à loisir dans cet espace qui ne comportait pas les dangers que nous avons dû faire éviter à nos propres enfants

L'école du village fut aussi pour moi une source d'intérêts changeants et d'apprentissages. J'ai continué ma scolarité dans le collège local, puis au Lycée de Villefranche sur Saône comme pensionnaire, cette ville étant trop éloignée de mon village. Je n'ai pas eu de grande difficulté aux différents stades de ma scolarité. J'étais intéressée par l'éducation et les apprentissages et dès que j'en ai eu l'âge, j'ai suivi une formation d'animatrice, travaillant l'été comme monitrice de colonies de vacances. L'année suivante, j'ai utilisé ce que cette formation m'avait appris pour ouvrir un club pour les enfants du village et cela a bien fonctionné.

À cette époque, je n'avais pas précisément envie de poursuivre mes études à l'université. Je visais plutôt le métier d'éducatrice, formation que j'ai engagée et acquise. Lors de mes stages pratiques, je m'étonnais que certains jeunes ne comprennent pas certaines connaissances qu'on essayait de leur transmettre, qui me semblaient pourtant évidentes ! Par curiosité et dans le but d'acquérir pour moi-même des compétences en sciences cognitives, je me suis inscrite (un peu sur le tard) en licence de psychologie à l'Université Lumière Lyon 2, où j'ai eu la chance de suivre les enseignements du Pr Jean-Marie Dolle, piagétien éminent, spécialiste de l'Épistémologie Génétique. Ses cours limpides m'ont beaucoup apporté pour accompagner les jeunes en difficulté face aux difficultés d'apprentissage auxquelles ils étaient confrontés. Je pouvais mettre en application un certain nombre de concepts piagétien, en particulier concernant des connaissances abstraites à assimiler et certains apprentissages de mathématiques. J'ai ensuite continué en maîtrise de psychologie génétique (certificats : psychologie pédagogique, méthodes génétiques et techniques d'analyses, psychologie expérimentale).

*JCS. : Comment as-tu rencontré l'ergonomie ?*

*MFD :* Lors de mon cursus de psychologie, les séminaires de Jean-Marie Dolle et de ses collègues m'ont fait rencontrer des psychologues travaillant en ergonomie. Jean-Marie Dolle lui-même avait des liens avec des chercheurs parisiens en psychologie génétique et cognitive et m'a incitée à aller suivre quelques séminaires à Paris, à la Sorbonne, à l'Université Paris 5, mais aussi à l'EPHE<sup>2</sup> et au CNAM<sup>3</sup>, dont les laboratoires étaient situés dans le même bâtiment, 41 rue Gay-Lussac. J'y ai rencontré des ergonomes déjà bien connus à l'époque et influents, comme Jacques Leplat et Alain Wisner, mais aussi plusieurs autres enseignants ou chercheurs attachés à ces laboratoires, notamment Annie Weill-Fassina, maître de conférence à l'EPHE, et Pierre Vermersch, chercheur au CNRS<sup>4</sup>.

J'ai alors décidé de me former davantage dans cette discipline. Je me suis inscrite au DESS d'Ergonomie<sup>5</sup>, que dirigeait J.C. Sperandio au sein de l'Institut de psychologie de l'Université Paris 5. Quoique faisant partie des DESS de psychologie, et comme tel donnant accès au titre légal de psychologue professionnel, son intitulé ne faisait pas explicitement référence à la psychologie. Et de fait, le programme couvrait l'ensemble du champ de l'ergonomie et non pas seulement celui de la psychologie ergonomique. Une autre de ses caractéristiques était que son recrutement n'était pas limité à des étudiants issus d'un cursus de psychologie, mais était ouvert aussi à des physiologistes, des médecins ou des ingénieurs, ce qui, dans le panel des étudiants, nous ouvrait déjà à la pluridisciplinarité de l'ergonomie. Une partie des cours était commune avec le DESS de psychologie du travail.

J'ai obtenu le DESS d'ergonomie en 1984. Mon mémoire de stage a porté sur la conception d'IHM adaptées à des installations d'une usine chimique Rhône-Poulenc dans l'Ain. Ce sujet était dans la continuité des cours d'ergonomie des IHM<sup>6</sup> et des salles de contrôle dispensés (entre autres !) dans le DESS. À cette époque, le terme d'IHM était assez novateur et les salles de contrôle dans l'industrie commençaient à être informatisées. Lors de ce stage, j'ai travaillé avec un ingénieur, Jacques Laplace, qui contribuera par la suite à l'introduction de l'ergonomie dans plusieurs nouveaux projets d'usines du groupe Rhône-Poulenc.

---

<sup>2</sup> EPHE : École Pratique des Hautes Études

<sup>3</sup> CNAM : Conservatoire National des Arts et Métiers

<sup>4</sup> CNRS : Centre National de la Recherche Scientifique

<sup>5</sup> DESS : Diplôme d'Études Supérieures Spécialisées ((correspondant au Master 2 « professionnel » actuel)

<sup>6</sup> IHM : Interfaces Homme-Machine.

*JCS : Tes premiers pas professionnels en ergonomie ont-ils été tracés par ton stage de DESS ?*

*MFD :* Le stage de DESS a été, pendant 6 mois, ma première expérience professionnelle, à la suite de laquelle j'ai envisagé de poursuivre vers un doctorat en ergonomie (que je ne soutiendrai finalement qu'en 2002 et sur un tout autre sujet). Pour l'heure, il me fallait commencer par choisir et obtenir un DEA<sup>7</sup>, antichambre obligatoire du doctorat.

À cette époque-là, à Paris 5, il n'y avait pas de DEA d'ergonomie<sup>8</sup>, mais seulement une option d'ergonomie dans le DEA de Psychologie des Processus cognitifs. Cela me convenait d'autant mieux qu'il rejoignait ma motivation initiale. L'ensemble du programme des enseignements, qui portait sur tout le champ de la psychologie cognitive et de ses applications, débordait donc largement l'ergonomie. L'option d'ergonomie - une parmi d'autres - n'était d'ailleurs pas réservée aux futurs ergonomes, ce qui avait l'avantage de brasser les étudiants ayant des projets de thèse dans des domaines très différents.

Pour ce qui me concerne, ma recherche de DEA, faite avec un financement de l'IRT<sup>9</sup> en 1985-86, a consisté à réaliser « une comparaison expérimentale entre modes de présentation visuels ou auditifs de messages d'informations routières à des conducteurs automobiles », qui a donné lieu, peu après, à une publication<sup>10</sup>. Ce sujet, quoique différent de mon sujet de stage de DESS, entrait cependant dans une problématique générale de conception d'IHM. Il sera à l'origine d'une collaboration suivie pendant de nombreuses années avec le laboratoire et ses chercheurs, que dirigeait André Chapon à l'INRETS, pour l'évaluation ou la conception de systèmes d'Aide à la conduite automobile, destinés à des usages grand public ou professionnels, notamment la conduite d'autobus.

Hormis ces travaux de recherche pour le DESS, puis pour le DEA, j'ai commencé ma vie professionnelle en tant qu'ergonome à la SEMALY (Société d'Études du Métro de l'Agglomération Lyonnaise), de février 86 jusqu'à la création de mon propre cabinet, Ergonomos, en 1991.

Fondée en 1968 pour la création du métro lyonnais, la SEMALY est passée en 1992 du statut de société d'économie mixte à celui de société anonyme. Elle fait maintenant partie du groupe EGIS Rail depuis 1998. Ses réalisations, outre des métros et les salles de contrôle s'y rapportant, comprennent aussi des tramways et des bus.

Au cours des années 80, l'idée d'un métro se déplaçant sans conducteur à bord faisait son chemin déjà depuis plusieurs années dans plusieurs pays, dont la France, avec quelques réalisations à petite échelle, notamment au Japon, mais une chose est de savoir faire rouler sans conducteur un petit véhicule sur rail, une autre est de faire circuler un métro de taille normale avec des arrêts et des voyageurs. En fonctionnement opérationnel en France, il n'existait qu'ORLYVAL, une navette de petit gabarit reliant l'aéroport d'Orly au réseau RER<sup>11</sup> (en l'occurrence la ligne B, station Anthony), mise en service en 81 ; et une ligne de métro à Lille, développée à partir de la technologie du VAL (Véhicule Automatique Léger) précédent, mise en service en 84 (un premier tronçon a été inauguré en 83). Ce VAL a été l'un des premiers réseaux ferroviaires de transport en commun sans conducteur entièrement automatisés dans le monde à desservir un centre-ville et le premier de ce type en Europe.

La conception de MAGGALY (Métro Automatique à Grand Gabarit de l'Agglomération Lyonnaise), nom du projet de réalisation de la ligne D automatisée, diffère des réalisations précédentes par le gabarit des rames, la taille de la ligne en site urbain, l'ampleur des services automatisés au-delà de la seule conduite, l'avancée des IHM de contrôle, etc. Cette ligne D a été la première ligne au monde d'un métro urbain « à grand gabarit » complètement automatique. Elle a fonctionné d'abord en conduite manuelle dès 91, pendant la mise au point du système automatique, puis est passée progressivement en mode automatique jusqu'à sa mise en service complète en 1994. Sa longueur a été prolongée les années suivantes, jusqu'à environ 13 km actuellement<sup>12</sup>.

<sup>7</sup> DEA : Diplôme d'Études Approfondies (correspondant au Master 2 « recherche » actuel)

<sup>8</sup> Le DEA d'ergonomie qui associait le CNAM et plusieurs universités, dont Paris 5 (Paris-Descartes), a été créé plus tard.

<sup>9</sup> Après une fusion en 1985 avec l'ONSER (Organisme national de sécurité routière), l'IRT (Institut de Recherche des Transports) deviendra l'INRETS (Institut National de Recherche sur les Transports et leur Sécurité), à son tour englobé dans l'IFFSTAR (Institut français des sciences et technologies des transports, de l'aménagement et des réseaux) depuis 2011.

<sup>10</sup> *Le Travail Humain*, 1988, 51, vol 3, 257-269) cosignée avec J.C. Sperandio

<sup>11</sup> RER : Réseau Express Régional de la région parisienne.

<sup>12</sup> Pour mémoire, la mise en service du premier tronçon de la ligne 14 du métro de Paris, automatique également, date de 1998, sur une distance équivalente.

Pendant 3 ans, je bénéficiais d'une convention CIFRE<sup>13</sup>, obtenue à la demande de l'ingénieur en chef, Mr. Brachet, qui souhaitait l'intervention d'un ergonome dans ce projet très innovant. Mon travail portait sur plusieurs volets du projet, impliquant diverses compétences ergonomiques, en particulier pour la conception de la salle de contrôle de la ligne : analyse et modélisation du travail des opérateurs, architecture des postes de travail singularisés, ambiances physiques de la salle, conception des IHM pour les opérateurs, organisation du travail en tenant compte des logiques actuelles et de celles envisagées pour le système automatique futur, avec une modélisation « avancée et innovante » du futur par rapport à l'existant.

*JCS : Comme ergonome à la SEMALY, tu intervenais plutôt côté maîtrise d'ouvrage ou côté maîtrise d'œuvre ?*

*MFD :* À ses débuts, la SEMALY était délégataire de fonction publique et cumulait la maîtrise d'ouvrage et la maîtrise d'œuvre. La législation, qui le permettait jusque-là, a changé au cours de lois successives qui exigeaient une séparation nette entre ces deux maîtrises, obligeant la SEMALY, vers 1987-88, à se replier sur la maîtrise d'œuvre tandis que le SYTRAL (Syndicat Mixte des Transports pour le Rhône et l'Agglomération Lyonnaise), créé en 85 et toujours actif actuellement, cessait de lui déléguer la Maîtrise d'Ouvrage. L'histoire politico-économique et technique de ces changements est complexe et explique en partie l'allongement temporel du projet, qui a cependant été mené à bonne fin.

Pour ce qui me concerne, la plupart de mes recommandations concernant la conception du projet relevaient de la maîtrise d'ouvrage. La SEMALY disposait d'ingénieurs représentant l'ensemble des corps de métiers de l'ingénierie, ergonome comprise ! Ce fut pour moi une très grande chance d'avoir pu travailler et coopérer avec eux dans une ambiance ouverte et sympathique, pour les missions qui m'étaient attribuées, essentiellement des prescriptions pour l'aménagement de la salle de contrôle, les IHM, l'organisation et la validation du travail pour les futurs opérateurs qui allaient devoir gérer des processus innovants et des matériels roulants eux aussi innovants. J'ai beaucoup appris au contact de ces ingénieurs spécialistes qui, le plus souvent, acceptaient mes propositions après explications et discussions.

Bien évidemment, la mise au point de ces diverses conceptions était ensuite discutée avec la maîtrise d'œuvre faisant ainsi intervenir les entreprises MOE, Maîtrises d'œuvre extérieures spécialisées selon les compétences requises. Mais je n'ai pas eu non plus de difficultés à travailler avec ces sociétés extérieures. Je retiens la bonne coopération dont j'ai bénéficié avec Georges Sotton, ingénieur de la société CSEE<sup>14</sup>, entreprise partenaire du projet. Les IHM, par exemple, développées en commun avec la CSEE, ont été très appréciées par les opérateurs en salle de contrôle, qui n'avaient, à ce jour, encore jamais travaillé avec de tels outils, qui n'existaient pas auparavant.

Par exemple, nous avons innové en choisissant, pour les opérateurs en charge de la régulation de la ligne et de la gestion des incidents lourds, une solution avec un « tableau de contrôle optique » par rétroprojection « murale », plutôt qu'au moyen d'écrans cathodiques individuels, qui existaient par ailleurs mais auraient présenté diverses contre-indications ergonomiques. Ces IHM projetées permettaient, à deux ou trois opérateurs, de se concentrer sur le même incident et de coordonner leurs interventions.

*JCS : Quand es-tu devenue consultante indépendante ?*

*MFD :* J'ai créé le Cabinet Ergonomos en 1991, que j'ai cédé fin 2020 à Olivier Badin, ergonome plein de talents, notamment en informatique et en Intelligence Artificielle, spécialités que certains ergonomes ont, comme nous, investies en ergonomie des IHM. Olivier travaillait avec Ergonomos depuis ces six dernières années.

En 91, après cinq années à SEMALY où j'avais beaucoup appris, et malgré la bonne ambiance de travail, je souhaitais une phase de transition en créant mon propre cabinet, être consultante et pouvoir ainsi ouvrir mon champ de compétences à d'autres domaines professionnels, donc à d'autres mondes « d'activités de travail ».

Le projet MAGGALY n'était pas terminé, l'essentiel de la conception des IHM était fait, mais la réalisation et la mise au point étaient en cours. La SEMALY souhaitait me garder, j'ai suggéré de pouvoir

---

<sup>13</sup> CIFRE : Convention Industrielle de Formation par la Recherche.

<sup>14</sup> CSEE : Compagnie des Signaux et d'Entreprises Électriques

continuer à travailler pour eux comme consultante indépendante. Et c'est effectivement ce qui s'est produit jusqu'à ma retraite, fin 2020. J'ai aussi travaillé pour le SYTRAL, désormais chargé de la maîtrise d'ouvrage de MAGGALY, en tant qu'ergonome experte, notamment pour des études en amont, en lien avec le Service du Directeur Opérationnel, Pierre Geneste, en particulier pour des projets concernant la salle de contrôle et d'autres salles de travail, pour des opérateurs de différents métiers.

Mes sujets d'intervention à Ergonomos ont souvent été liés aux Transports publics, mon violon d'Ingres ! Tout d'abord, comme je viens de le dire, je n'avais pas perdu le contact avec le projet MAGGALY et j'y ai fait plusieurs interventions comme consultante indépendante. En plus du métro, j'ai travaillé dans des projets concernant le tramway, le train, les bus, les automobiles et les camions, avec différents partenaires, soit dans le cadre de projets de conception avec des industriels, soit à travers des programmes de recherche appliquée, en collaboration avec des laboratoires de recherche. Mes interventions ont porté aussi sur des aménagements de salles de contrôle, des postes de commande et d'exploitation à distance, des postes de chargement et déchargement, des IHM d'applications informatiques associées, et aussi des postes de conduite de véhicules et des systèmes d'aides à leur conduite. C'est d'ailleurs sur ce dernier type de systèmes que j'ai centré ma thèse de doctorat, soutenue en 2002.

Mais j'ai pu m'épanouir également dans d'autres domaines, très variés, qui me tenaient à cœur, comme celui de concevoir ou améliorer l'existant de nouveaux lieux de travail (postes de travail, bureaux, salles de contrôle, etc.), et de faire aussi des expertises pour des Comités d'Entreprise ou des CHSCT (Comités d'Hygiène de sécurité et conditions de travail).

Certaines prestations ont porté sur des projets de conception de produits, depuis la définition initiale des besoins aux différentes phases d'études, jusqu'à la réalisation finale et leur validation avant leur mise sur le marché, ainsi que des projets « Nouvelles technologies », par exemple pour aider les personnes à se diriger dans la ville ou à partir de leur véhicule.

Un thème qui m'a beaucoup intéressée concerne le domaine de l'accessibilité et des handicaps, notamment l'aide que la technologie et l'innovation peuvent apporter, que ce soit à des personnes à mobilités réduite, ou autistes ou souffrant de handicaps sensoriels ou mental. Cela a concerné des prescriptions pour des aménagements spécifiques de postes de travail et des accès à ces postes ou à des véhicules ou pour se mouvoir dans des bâtiments, mais également des études pour des systèmes individuels de compensation de handicap, notamment dans le cadre de la loi Handicap 2005, ou aussi pour le maintien dans l'emploi, à la demande de l'AGEFIPH, ou concernant des aides aux déplacements urbains, par exemple pour le projet ANR INOMOVILLE. Dans ce projet, notre contribution a duré trois ans et a donné lieu à plusieurs publications ou communications de congrès.

Globalement, j'ai beaucoup apprécié le travail avec mes collaborateurs, jeunes et bien formés dans des domaines variés de compétences. Je préfère ne pas tenter de citer ici toute la liste de leurs noms, au risque d'en oublier ! Notre activité s'est inscrite, en effet, dans une durée de presque 30 ans et selon les années, Ergonomos a pu compter de un à cinq consultants salariés simultanément. Nos interventions variées ont permis à chacun des collaborateurs et à moi-même d'acquérir de nouvelles compétences sur des terrains à chaque fois différents ou tout simplement de se faire plaisir sur nos prestations préférées en enrichissant mutuellement nos compétences.

Nous avons également des accords de partenariat avec d'autres cabinets en ergonomie et des experts indépendants, ce qui permet, en fonction des contraintes des projets (techniques, délais, ressources), de disposer d'une flexibilité et d'une réactivité adaptée aux demandes du client en complément de nos propres ressources. Je peux citer les cabinets USETIC Consulting (Karine Boissin), PB Ergonomie (Patrick Butté), ABP Psycho-ergonomie (Audrey Bonheur-Payet), Ethic Ergonomie (Martine et Yannick Milleret), Empreintes ergonomiques (Frédérique Fraigneau), et Julien Nelson, universitaire.

*JCS : Tes prestations ont été très diverses, en effet. Comment les obtenais-tu ? Quelles étaient les origines de la demande ?*

MFD : Les demandes d'interventions émanant des entreprises étaient suffisamment fréquentes, je n'avais pas besoin de les solliciter personnellement ni par le biais d'appels d'offre. J'ai eu la chance de pouvoir disposer de clients fidèles qui me rappelaient directement pour continuer ou développer des études antérieures ou pour de nouveaux sujets d'intervention, dont j'appréciais la diversité, à la fois celle de la problématique à traiter et celle des terrains et des métiers concernés. Le fait de travailler sur les trois pôles - consulting, recherche appliquée et enseignement - a contribué à cette diversité en me

permettant de couvrir un assez large éventail des sujets d'ergonomie et de travailler dans un réseau diversifié de professionnels.

Et j'ai eu aussi la chance de travailler dans le cadre de programmes de recherches en collaboration avec différents laboratoires de recherche, notamment l'INRETS, puis l'IFFSTAR qui a englobé l'INRETS, pour le ministère des Transports, l'ANR, etc. Dans ce genre d'études, la demande se fait classiquement au moyen d'appels d'offres publics, qui nécessite des partenariats entre équipes, généralement multidisciplinaires, engageant des chercheurs et des entreprises dont les points de vue et les motivations diffèrent mais doivent se conjuguer. Cette confrontation entre disciplines est également un trait passionnant de notre métier.

*JCS : Parmi tes activités Ergonomos, tu as évoqué une thèse de doctorat...*

MFD : Depuis mon DEA, mon projet initial de faire une thèse de doctorat avait été interrompu pendant mes années à la SEMALY et mes premières années d'Ergonomos, mais sans que je décide d'y renoncer définitivement. L'idée de faire une thèse portant sur des projets de systèmes innovants d'aide à la conduite de véhicules, et plus particulièrement la conduite de bus, est née à partir du milieu des années 90, au cours de mes activités de consultante auprès d'entreprises impliquées dans la recherche ou le développement de prototypes de bus (RVI<sup>15</sup>, Matra, Irisbus, Alstom), de sociétés intéressées par les services attendus (SEMITAG à Grenoble, RATP à Paris, TRANSDEV en plusieurs régions de France et autres pays), et d'un laboratoire de recherche à l'INRETS). Plusieurs personnes appartenant à ces entreprises ou à l'INRETS m'ont beaucoup aidée, en particulier André Chapon à l'INRETS, ainsi que deux de mes collaboratrices travaillant à cette époque à Ergonomos, Valérie Fouet et Sabine Kaplan. J'ai bénéficié d'un financement du Ministère des Transports, dans le cadre du PREDIT<sup>16</sup>, ainsi qu'un financement RATP et ALSTOM.

Les « aides aux opérateurs » font partie des thèmes ergonomiques classiques depuis l'origine de l'ergonomie (notamment les fameux *job aids* de l'*Human Engineering*), mais ceux pour la conduite des véhicules automobiles, camions ou bus, ont fait plus particulièrement l'objet d'études dans le sillage du développement des technologies NTIC de la décennie 90. Ils s'inscrivent aussi dans une démarche plus générale de recherches d'ergonomie portant sur de nombreux aspects de la conduite automobile (amélioration du confort et de la sécurité des véhicules, sécurité de la circulation, etc.), recherches réalisées notamment par les chercheurs de l'INRETS.

J'ai soutenu ma thèse à l'Université Paris-Descartes en 2002 sous l'intitulé : « L'ergonomie des systèmes d'aides à la conduite automobile. Application aux autobus du futur ». Elle synthétise ma contribution à trois projets de conception : GIBUS, un système d'aide d'information pour l'accostage des autobus ; VISEE et CIVIS, deux systèmes semi-automatiques d'aide au guidage optique. Mon travail de thèse, en plus de faire le point bibliographique sur l'état de l'art concerné, a consisté d'abord à analyser et modéliser le travail des conducteurs opérant sans aide, leurs modes opératoires et leurs difficultés, la qualité de leur travail, incluant aussi différents points concernant l'accessibilité des voyageurs ; puis de réaliser des évaluations avec des conducteurs opérant sur des véhicules équipés d'un prototype d'aide. La méthodologie d'évaluation comprenait des expérimentations menées sur des sites fabriqués sur la base de scénarios calquant le travail normal, puis en vraie grandeur *in situ*, dans le but de voir dans quelle mesure ces systèmes aident vraiment ou non, posent problème ou non, sur quels points ils gagneraient à être améliorés, et comment ils sont reçus par les conducteurs.

*JCS : Tu as aussi évoqué l'enseignement comme l'un des pôles de ton activité professionnelle...*

MFD : J'ai eu la chance de pouvoir mener une activité d'enseignante universitaire, conjointement à celle d'ergonome praticienne. Déjà pendant mon DEA, j'avais commencé à donner quelques cours d'ergonomie (méthodologie et IHM) aux étudiants d'ergonomie de l'Université Lyon 3, à la demande de Mme Nicole Dazard. Le CNAM-Lyon m'a également proposé de faire quelques cours, mon interlocuteur étant Jean-Louis Florès.

Mais mes cours d'ergonomie ont essentiellement été effectués à l'Université Paris-Descartes (alias Paris 5) en qualité de PAST<sup>17</sup>, pendant dix-huit ans, depuis la rentrée 99 jusqu'aux vacances universitaires

---

15 RVI : Renault Véhicules Industriels (Renault Trucks depuis 2002)

16 PREDIT : Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres

17 PAST : Professeur Associé en Service Temporaire.

2018. J'intervenais auprès d'étudiants du DESS d'ergonomie, dirigé par J.C Sperandio jusqu'à sa retraite en 2005, puis par Régis Mollard. En 2004, ce DESS a été transformé en Master 2 professionnel. Je donnais aussi des cours aux étudiants du DESS de psychologie du travail et du DESS de Ressources Humaines, celui-ci organisé par l'UFR de sociologie.

Au total, j'avais à accomplir un demi-service de maître de conférences, impliquant cours et épreuves d'examens. Les cours avaient lieu en différents endroits, à la Sorbonne ou dans les locaux de la fac de médecine, rue des Saints-Pères, où étaient situés les locaux du Laboratoire d'Ergonomie Informatique, auquel j'étais administrativement rattachée et qui, conjointement avec le Laboratoire d'Anthropologie Appliquée situé au même endroit, coiffait l'ensemble de l'enseignement d'ergonomie pour les différents cycles et diplômes<sup>18</sup>.

Sans entrer dans les détails, je peux dire que mes motivations à enseigner étaient d'apporter une expérience pratique - qui est l'objet même des postes PAST -, essentiellement au travers d'« études de cas » (un par cours de 1h30) tirés principalement de ma propre expérience mais pas seulement, dans différents domaines d'activités professionnelles. Je retirais une grande satisfaction personnelle, car les étudiants ne manquaient pas de me dire que je leur apportais des éléments essentiels pour bien comprendre et structurer leurs acquis théoriques. Ils appréciaient mes cours de praticiens, qui complétaient ceux des enseignants-chercheurs, qui intervenaient eux aussi sur le terrain mais avec leur propre motivation de chercheurs et leur statut universitaire. Les étudiants me sollicitaient souvent par leurs questionnements, particulièrement lors de la préparation et du suivi de leur stage obligatoire d'au moins 6 mois, quand ils s'interrogeaient sur la méthodologie à utiliser ou des connaissances qui n'étaient pas traitées dans les cours, ou sur les différents métiers d'ergonome et leurs contraintes.

J'utilisais mes acquis de praticien en faisant varier les cas proposés, selon différents types de métiers que j'avais analysés, les difficultés que j'avais rencontrées, les éléments du contexte, ergonomiques et organisationnels. Je leur proposais, par exemple, une séquence d'analyse d'activités sur un cas précis, puis je leur proposais de faire leur propre diagnostic en fonction des connaissances qu'ils avaient assimilées et de me questionner en vue de parvenir à une proposition concrète. Je leur apprenais à structurer leur méthodologie pour parvenir à un diagnostic complet, tout cela concernant des problématiques et des métiers très différents.

En plus de l'analyse ergonomique des situations décrites, je les encourageais à « se mettre en situation » dans la complexité de ces cas, qui n'étaient en somme que des exemples parmi d'autres possibles, et de s'approprier les différentes connaissances ergonomiques et techniques nécessaires, contiguës à d'autres éléments hors ergonomie, sur divers terrains professionnels. Je crois que les étudiants appréciaient car ils avaient l'impression de « rentrer dans le métier » d'ergonome. Et moi, je me réjouissais de leur montrer comment on en pose les briques, et qu'il existe différentes méthodes et solutions possibles.

*JCS : Tu as aussi organisé des congrès. Étaient-ce des congrès de la SELF ?*

MFD : Comme membre de la SELF, j'ai assisté à de nombreux congrès annuels. J'ai même été pendant un temps membre du Conseil d'Administration de la SELF, et j'ai participé à l'organisation de deux de ses congrès à Lyon, voire même de trois, en 89, 97 et 2012, organisés avec le support du GERRA (Groupe d'Ergonomie de la Région Rhône Alpes).

Comme son nom l'indique, le GERRA était une association regroupant les ergonomes de la région lyonnaise, dans le but de relier les différentes ressources ergonomiques, tant consultants privés que chercheurs ou enseignants relevant d'organismes publics. Il a permis d'organiser et resserrer la communauté d'ergonomes locaux autour de plusieurs journées annuelles d'études sur de nombreux thèmes d'ergonomie et a activé une dynamique autour des trois congrès de la SELF organisés à Lyon. Je pense particulièrement à Thierry Morlet, Damien Huyghe et bien d'autres, qui ont largement contribué à leur réussite.

Récemment dissous, le GERRA avait été explicitement créé en 1988 pour organiser le 25ème congrès de la SELF, qui s'est tenu à Lyon en 89 sur le thème : « Évolutions technologiques en ergonomie », réunissant plus de 500 participants, ce qui est remarquable pour ce type de congrès hors Paris ! À cette époque, une grande partie des ergonomes francophones adhéraient à la SELF et fréquentaient son congrès annuel. En 88, j'étais alors tout jeune membre du GERRA naissant, j'ai même fait partie des

---

<sup>18</sup> Ce service d'enseignement d'ergonomie relevait conjointement de l'Institut de Psychologie et de l'UFR Biomédicale, comprenant au total une dizaine d'enseignants titulaires.

trois personnes qui sont allées à la Préfecture de Lyon pour déclarer légalement l'association ! J'ai donc participé collégalement, au sein du GERRA, à l'organisation du congrès de 89, mais c'est surtout mon ami le Dr André Chapon qui en avait été la cheville ouvrière principale avec le soutien de l'INRETS, comme pour le congrès de 97.

André nous a quittés en 2018<sup>19</sup>. Il m'avait beaucoup accompagnée et conseillée au cours de ma carrière, non seulement pour l'organisation du congrès de 97, mais aussi en m'offrant l'opportunité de m'associer à des recherches menées dans le laboratoire qu'il dirigeait à l'INRETS (le LESCO<sup>20</sup>, renommé ensuite LESCO<sup>21</sup>). Il m'avait également conseillée pour ma thèse, dont il a été l'un des membres du jury. Et aussi en d'autres occasions.

Je me suis investie en 1997 avec grand plaisir dans l'organisation du 32<sup>ème</sup> congrès, dont le thème était « Recherche, Pratique, Formation ». Le nombre de participants, pas loin de 400, donc moins qu'en 89, montrait déjà une progression importante du nombre d'ergonomes consultants, et une diminution sensible du nombre de chercheurs qui se poursuivra par la suite.

Je me suis un peu moins investie en 2012 pour le 47<sup>ème</sup> congrès : « Innovation et Travail : Sens et valeurs du changement ». Son organisation collégiale a été plus compliquée (coordination difficile avec l'université sollicitée pour fournir des salles, tensions entre les organisateurs), même si finalement nous avons bouclé sans accroc. Par rapport au congrès de 97, et surtout celui de 89, le nombre de participants avait diminué (à peine plus de 300, crise économique oblige !), la grande majorité étant maintenant des praticiens, consultants ou ergonomes internes à des entreprises, de moins en moins de chercheurs, et de moins en moins de médecins du travail.

*JCS : Comment vois-tu l'évolution de l'ergonomie en France, son passé, son futur ?*

MFD : Depuis le congrès de 2012, je me suis un peu éloignée de la vie de la SELF et de ses congrès. La direction d'Ergonomos, s'ajoutant à mon travail d'enseignante universitaire, emplissait largement mon agenda ! Mais j'ai fréquenté aussi d'autres congrès ou colloques, par exemple ceux organisés par Ergo-IA<sup>22</sup> ou ARPEGE<sup>23</sup>, entre autres. Et j'ai vu aussi l'ergonomie évoluer, au travers des étudiants et de mes jeunes collaborateurs.

Dans l'ergonomie, j'ai noté quelques tendances que je remarquais déjà dans les trois congrès SELF à l'organisation desquels j'avais contribué. Je viens d'en parler. Même s'il faut prendre ces données d'évolution avec précaution - sachant d'ailleurs que la SELF et ses congrès ne constituent pas toute l'ergonomie francophone - il me semble cependant qu'elles font apparaître une évolution non seulement de la SELF, mais aussi de l'ergonomie, du moins dans les pays francophones.

Un des points positifs est l'amélioration de la formation des jeunes ergonomes due à l'élargissement de l'offre de formation universitaire. François Daniellou a fait aussi du bon travail pour la reconnaissance du titre d'ergonome européen, délivré en France par l'ARTEE<sup>24</sup>, gage d'un certain niveau de formation minimale homogène et d'un minimum d'expérience. Les entreprises n'en sont peut-être pas assez bien informées. Il est regrettable que ce titre ne soit pas obligatoire pour exercer professionnellement l'ergonomie.

Revers d'une formation homogène, on peut penser avec regret ou nostalgie à l'époque révolue des premières années de la SELF où se côtoyaient des ergonomes motivés venant d'horizons différents avec des formations éclectiques, qui avaient au moins l'avantage d'ouvrir la discipline à la pluridisciplinarité interne et externe.

On observe une forte augmentation du nombre de praticiens, ce qui est une bonne chose pour la diffusion de l'ergonomie dans les entreprises, mais on observe aussi une diminution inquiétante du nombre des chercheurs (ainsi que des labos de recherche faisant explicitement de l'ergonomie), diminution en partie

<sup>19</sup> *Hommages à André Chapon*, in <https://ergonomie-self.org/ergonomie/histoire-de-ergonomie/hommages-aux-ergonomes-disparus/>. Voir aussi un entretien d'André Chapon réalisé en 2002 in <https://ergonomie-self.org/ergonomie/histoire-de-ergonomie/par-ceux-qui-lont-faite/>

<sup>20</sup> LESCO : Laboratoire Ergonomie, Santé, COnfort

<sup>21</sup> LESCO : Laboratoire d'Ergonomie et de Sciences COgnitives pour les Transports

<sup>22</sup> ERGO-IA : Ergonomie et Informatique Avancée (congrès tous les 2 ans depuis 1987)

<sup>23</sup> ARPEGE : Association pour la Recherche en Psychologie Ergonomique et Ergonomie. Créée en 2011. Elle organise les colloques EPIQUE (Psychologie Ergonomique)

<sup>24</sup> ARTEE : Association pour la Reconnaissance du Titre d'Ergonome Européen

seulement compensée par la part de recherche accomplie par les enseignants-chercheurs. C'est très inquiétant, en effet, car nous avons besoin de la recherche et de chercheurs à temps plein. Les technologies et les manières de vivre et de travailler évoluant sans cesse, les praticiens de l'ergonomie sont en permanence placés devant de nouveaux défis, de nouvelles activités, de nouvelles organisations, de nouvelles conditions de travail, de nouvelles contraintes, qui exigent un savoir théorique sans cesse renouvelé, au-delà de l'évolution empirique de notre métier. Je n'invente rien en disant cela, cette évolution a déjà été largement étayée et analysée pour le cinquantenaire de la SELF en 2013<sup>25</sup>. Les tendances ne semblent pas avoir beaucoup changé depuis cette date.

*JCS : Tu viens juste de prendre ta retraite. Est-ce une page tournée pour l'ergonomie ? ou vers d'autres activités ?*

MFD : Tout récemment en effet, je viens de prendre ma retraite. À ce jour, je ne sais pas encore si j'ai tourné une page sur l'ergonomie ! Je ne le crois pas mais je réfléchis à ma vie future et je prends le temps... Même si j'ai quelques petites idées sur cette question !

*JCS : Merci beaucoup, Marie-France !*

---

<sup>25</sup> Annie Drouin (coord.), *Ergonomie. Travail, conception, santé*, Toulouse, Éditions Octarès, 2013, 436 p.