

Enquête de terrain et conceptualisation

(projet d'article)

Michel Freyssenet
CSU, CNRS Paris
GERPISA

Parmi les évolutions de la pratique des sociologues du travail, il en est une sur laquelle le présent article voudrait attirer l'attention en raison de ses potentialités : la participation à des réseaux internationaux de recherche pluridisciplinaire. Il se pourrait en effet que cette tendance permette d'éviter que la réaffirmation nécessaire de la primauté du travail de terrain et de la description minutieuse des pratiques à laquelle on assiste aujourd'hui ne se transforme en repliement disciplinaire et en querelles méthodologiques académiques, plus improductives encore que ne l'étaient devenues certaines discussions théoriques. Les enquêtes, les plus rigoureuses et les plus précises qui soient, n'ont jamais en effet permis de voir ce qu'une réflexion préalable n'avait envisagé, plus ou moins clairement, comme une possibilité. La recherche, faut-il le rappeler, est un va-et-vient incessant et sans fin entre questionnement, observation, analyse, conceptualisation et remise en question. Un retour réflexif sur l'expérience du GERPISA est proposé ici pour mieux expliciter les potentialités et les conditions de fécondité d'un travail interdisciplinaire et international, spécialement pour les sociologues du travail.

Lorsqu'il s'est agi pour la génération fondatrice du GERPISA de comprendre pourquoi, après les désordres monétaires et pétroliers des années 70, des entreprises et des secteurs entiers réduisaient massivement leurs emplois et remettaient en cause leur organisation et leurs compromis sociaux, il est apparu que la somme considérable de connaissances et de compétences qu'ils étaient nécessaires de mobiliser imposait un travail interdisciplinaire de longue haleine, une réflexion et une élaboration commune, et pas simplement l'addition de travaux personnels (Freyssenet, 1996). La primauté accordée dans la recherche en sciences sociales au travail individuel, voire individualiste, était un obstacle au traitement de questions de recherche essentielles qui bloquaient la réflexion de tout le monde. D'où des débats récurrents, jamais tranchés ou dépassés (Freyssenet, 2004).

Les méthodes traditionnelles de coopération entre chercheurs (séminaire, colloque, ouvrage collectif rassemblant et confrontant des travaux et des points de vue autour d'un thème) étaient certes toujours utiles, mais elles ne permettaient à personne d'apporter des réponses satisfaisantes. Il fallait développer, si ce n'est inventer, une nouvelle façon de travailler ensemble.

L'urgence économique, politique et sociale qu'il y avait à comprendre la crise profonde de grandes entreprises, considérées jusqu'à peu comme les piliers de l'expansion, poussa donc des chercheurs à se regrouper en réseau. C'est dans ce contexte que fut constitué le GERPISA, réseau français d'abord, international ensuite, qui prit pour terrain d'analyse le secteur automobile. L'affirmation, fin des années 80, par un nombre croissant de chercheurs, de l'émergence d'un nouveau modèle productif, qui était censé résoudre à la fois la crise de productivité et la crise du travail que les entreprises avaient connues, a rendu plus impérieuse encore la nécessité d'avoir une connaissance de terrain de la réalité des organisations et des pratiques des firmes et de ses acteurs dans les différents pays (Freysenet, 2001).

Le GERPISA a réalisé à ce jour quatre programmes internationaux de recherche, de trois à quatre ans chacun. Le premier programme, « Émergence de nouveaux modèles industriels », qui s'est déroulé de 1993 à 1996-7, a permis d'établir tout d'abord qu'il y avait eu dans le passé, qu'il y avait présentement et qu'il y aurait probablement demain plusieurs modèles productifs simultanément profitables, remettant en cause la thèse de la nécessaire convergence vers un modèle optimal. Six modèles productifs ont été identifiés dans l'histoire de l'industrie automobile, ainsi que deux conditions générales à la profitabilité des firmes : une condition de pertinence de la stratégie de profit par rapport à la demande locale et au travail mobilisable, et une condition de cohérence et d'acceptabilité des moyens employés (politique produit, organisation productive et relation salariale) pour mettre en œuvre la stratégie adoptée (Boyer, Charron, Jürgens, Tolliday, 1998 ; Freysenet, Mair, Shimizu, Volpato, 1998, 2000 ; Durand, Stewart, Castillo, 1998, 1999 ; Lung, Chanaron, Fujimoto, Raff, 1999 ; Shimizu, 1999 ; Boyer, Freysenet 2000, 2001, 2002, 2003, 2005, 2006).

Le deuxième programme, « L'industrie automobile entre mondialisation et régionalisation », qui s'est déroulé de 1997 à 1999-2000, a permis de définir les contours de la mondialisation actuelle, d'en montrer les différences par rapport aux vagues précédentes d'internationalisation, de souligner le caractère improbable d'une homogénéisation des marchés et des conditions de travail, rendant plus vraisemblable l'hypothèse de la régionalisation des politiques et de l'organisation des firmes. Sur un plan plus théorique, il a été montré que les processus et les formes d'internationalisation résultaient de la rencontre des trajectoires des firmes et des trajectoires des espaces politiques (Humphrey, Lecler, Salerno, 2000 ; Freysenet, Shimizu, Volpato, 2003 ; Charron, Stewart, 2004 ; Carillo, Lung, Van Tulder, 2004).

Le troisième programme, « Coordination des connaissances et des compétences dans les systèmes automobiles régionaux », qui s'est déroulé de 2000 à 2002-3, a fait apparaître que les relations des firmes insérées dans « une chaîne de la valeur » ne pouvaient

se réduire à des relations purement marchandes, mais impliquaient une coordination entre elles pour que les stratégies des uns et des autres ne soient pas trop discordantes et n'aient pas des effets contreproductifs pour chacun. Les rôles entre les acteurs de la filière : financeurs, concepteurs, constructeurs, fournisseurs, distributeurs, sociétés de service, etc. pouvaient se modifier profondément et impliquer l'élaboration de nouveaux compromis. Ce qui était en jeu, c'était d'une part la quantité de valeur produite tout au long de la chaîne et d'autre part sa répartition entre les acteurs de la chaîne. L'approche du niveau méso que constitue le secteur automobile pris dans son ensemble s'en est trouvée sensiblement enrichie (Lung, Volpato, 2002 ; Williams, 2002 ; Lung, 2002 ; Lung, Calabrese, 2003).

Le quatrième programme 2005-2007 en cours d'achèvement, qui a été intitulé « Diversité du capitalisme et variété des modèles productifs », voudrait permettre de mieux comprendre les articulations entre les niveaux macro et micro en donnant toute sa place au niveau méso (Hirt, 2005).

Clarification conceptuelle, description méticuleuse, recherche du sens

Pour parvenir à travailler ensemble malgré de grandes différences de disciplines, de pays, de tradition et d'orientation scientifique, une démarche a été progressivement élaborée, après bien des tâtonnements.

On a pu constater que l'enclenchement d'un processus de coopération scientifique fructueuse exigeait en tout premier lieu de choisir une question de recherche fortement mobilisatrice pour les chercheurs et les acteurs sociaux. Une question semble avoir ce caractère quand elle recouvre un enjeu social majeur dans la période, quand elle exige pour être traitée de nombreuses compétences et quand elle constitue un verrou intellectuel qui empêche de progresser dans de nombreux autres domaines.

La question retenue demande ensuite à être clarifiée conceptuellement, ne serait-ce qu'en raison de la diversité des participants. La levée des ambiguïtés permet souvent de se débarrasser d'incompréhensions et d'oppositions inutiles. De même, l'examen des faits habituellement avancés pour défendre telle ou telle position révèle souvent leur fragilité ou leur insuffisance. Ainsi pour le deuxième programme international du GERPIA, il a été utile de rappeler que d'autres vagues d'internationalisation des firmes avaient eu lieu antérieurement, qu'elles n'avaient pas toutes été couronnées de succès, et qu'il était prudent d'examiner les conditions dans lesquelles la nouvelle vague s'engageait. Ces deux opérations de clarification conduisent le plus souvent à reformuler la question initiale pour que tous les participants lui donnent le même sens.

Le lancement d'un programme ne se faisant jamais dans des conditions idéales, il est tentant ensuite, au nom de l'efficacité, de procéder à une rapide répartition du travail en fonction des domaines privilégiés par chaque discipline et/ou selon les stricts centres d'intérêts antérieurs des uns et des autres. Quand il ne peut malheureusement en être autrement, la probabilité de parvenir *in fine*, ne serait-ce qu'à quelques conclusions communes, devient assez faible.

Qu'il s'agisse des travaux de recherche à revisiter ou des travaux à faire, deux exigences méthodologiques se sont imposées (Boyer, Freyssenet, 1995). Des chercheurs d'origine et d'orientation diverses n'avaient en effet de chance de développer une réflexion commune que si elle s'appuyait sur des faits convaincants pour tous. Or chaque discipline, chaque pays a sa conception du travail de terrain. Les exigences ne sont pas les mêmes.

Il a fallu donc convenir qu'il était nécessaire de décrire, aussi précisément que possible, les pratiques des acteurs, et pas seulement restituer leurs discours et leurs plans d'action. Ne se comptent plus également les travaux de recherche qui se contentent de regrouper des faits en fonction du nombre de traits formels qu'ils partagent, voire simplement en fonction du mot utilisé pour les désigner. Un bon exemple de ce travers est ce qui se disait alors de la diffusion rapide du « travail en groupe » dans les entreprises automobiles. Les enquêtes de terrain ont permis de montrer que sous ce terme se cachait une grande variété de contenu, d'objectifs et d'histoire. Mais les chercheurs ne travaillent jamais dans des conditions idéales. Dans les faits, nous avons dû souvent « faire feu de tout bois », établir un faisceau de faits concordants, en confrontant un maximum de sources et en questionnant les résultats partiels obtenus.

Une description aussi méticuleuse soit-elle des pratiques et des dispositifs n'est pas non plus suffisante pour comprendre l'intention, la raison d'être de ces pratiques et dispositifs. La deuxième exigence a donc été d'en rechercher le sens. Une bonne piste pour s'en approcher a été de remonter aux problèmes que ces pratiques ou dispositifs étaient censés résoudre. D'où l'exigence de replacer les données recueillies dans une histoire parfois longue, dans une trajectoire de firme, de transplant, de filiales, de pays, d'acteurs. D'où le recours presque systématique à l'approche historique dans la démarche du GERPISA.

Les deux exigences méthodologiques initiales, description méticuleuse et recherche de sens, ont eu deux prolongements très importants : l'un a conduit à expliciter l'enjeu social à l'origine des problèmes rencontrés par les firmes, l'autre a poussé à établir les conditions de possibilité des pratiques et des dispositifs observés.

Des problèmes rencontrés par les acteurs des firmes à l' « enjeu social de la profitabilité »

Les difficultés que les constructeurs automobiles spécialisés dans le haut de gamme ont connues au tournant des années 90 après l'éclatement de la première bulle spéculative sont passées quasiment inaperçues tant ces difficultés semblaient générales à tous les constructeurs. Tout au plus disait-on que l'éclatement de la dite bulle affectait plus fortement les constructeurs spécialistes, étant donné les déboires de certains hauts revenus. Une analyse plus fouillée et sur une plus longue période de temps a montré que la demande de haut de gamme était en fait en train de changer, qu'elle se diversifiait vers tous les types de véhicules, qu'ils soient petits ou grands, de loisir ou non. Les constructeurs spécialistes n'avaient pas perçu cette évolution et ne s'y étaient pas préparés.

Bref la source de profit des constructeurs spécialistes restait bien toujours la marge que la clientèle de haut de gamme était prête à payer pour disposer d'un produit socialement distinctif, mais le profit que ces constructeurs pouvaient en tirer tendait à diminuer, car ils n'avaient pas su percevoir l'évolution sociologique de leur clientèle et répondre aux nouvelles marques de distinction sociale qu'elle attendait.

Cet exemple et bien d'autres confirmaient qu'il y avait plusieurs sources de profit, mais surtout que les constructeurs automobiles ne leur donnaient pas tous la même importance, ne les combiner pas tous de la même façon. Les questions d'enquête devenaient dès lors : Combien y a-t-il de sources de profit ? Combien y a-t-il de combinaisons ? Toutes sont-elles possibles ? La liste des sources de profit n'a pas été établie d'un coup. De quatre, le nombre est passé à six : volume, diversité, qualité, innovation, flexibilité, réduction des coûts à volume constant (Boyer, Freyssenet, 2000). Et il n'est pas sûr que cette liste soit complète. Six combinaisons de sources de profit ont été observées, correspondant à autant de stratégies de profit. Elles ont été désignées par les sources privilégiées : volume, volume et diversité, qualité, innovation et flexibilité, diversité et flexibilité, et réduction des coûts à volume constant.

À ce point du questionnement et des résultats obtenus, on pouvait légitimement se poser la question : est-ce qu'en remontant aux sources de profit et à leur combinaison pour réinterroger les matériaux recueillis, on n'en reste pas à une problématique économique classique, certes plus subtile, mais qui *in fine* donne comme explication ultime la rationalité des choix pour une maximisation du profit ? Que faisait-on de tous les travaux montrant de manière convaincante le caractère sociologiquement et politiquement construit des rapports de concurrence, du marché, de la demande de travail, des nécessaires conventions entre acteurs, etc. Ne passait-on pas trop directement et rapidement des problèmes rencontrés par les firmes et leurs acteurs (direction, salariés, syndicats, actionnaires, etc..) à la question de la pertinence des sources de profit qu'elles privilégiaient ? Ces questions sont restées longtemps ouvertes au sein du réseau et ce n'est qu'en approfondissant la démarche que des réponses ont commencé à leur être apportées

De la recherche des conditions de possibilité et de viabilité des phénomènes étudiés à l'énoncé du paradigme de la diversité limitée et renouvelée

Le deuxième prolongement des exigences méthodologiques initiales a été de se demander, quelles avaient été les conditions qui avaient rendu possibles et viables des pratiques, des dispositifs, des modèles différents ? quelles autres pratiques, dispositifs et modèles ces conditions auraient pu autoriser et donc comment avait été faite la sélection entre les solutions possibles ? enfin quelle était la pérennité de ces conditions ?

Le retour sur l'histoire montrait que certaines sources de profit avaient été exploitées à une époque, puis ne l'avaient plus été. Ainsi des seules économies d'échelle, comme l'avait fait Ford jusque dans les années 30 ; ainsi de la production flexible de nombreux modèles de voiture en petites ou moyennes séries, que pratiquaient les constructeurs

européens durant l'entre-deux-guerres. Des conditions historiques avaient donc rendu ces sources de profit exploitables, puis, en changeant, les avaient tariées. En multipliant les comparaisons et en raisonnant, deux types de conditions sont apparues: des conditions contextuelles et des conditions de mise en œuvre

Les conditions contextuelles sont extrêmement nombreuses. En dresser la liste peut être utile, mais ne dit pas celles qui prévalent, celles qui orientent, organisent les autres. Comment faire le tri ? Le raisonnement a consisté à se demander quel type de demande et quel type de main-d'œuvre étaient absolument nécessaires pour pouvoir exploiter prioritairement telle ou telle source de profit. Pour pouvoir miser par exemple sur l'innovation conceptuelle et la réactivité, encore fallait-il qu'apparaissent régulièrement des attentes pratiques et symboliques nouvelles dans la clientèle et que l'on dispose d'une main-d'œuvre inventive et prête à se reconverter pour changer rapidement de produit et de production. Ces deux éventualités sont plus faibles quand la distribution des revenus nationaux est ordonnée selon l'âge et le niveau scolaire, lorsqu'elle est modérément hiérarchisée et prévisible, comme ce fut le cas dans certains pays durant les années 50 à 70. La probabilité qu'apparaissent des attentes nouvelles à l'égard de l'automobile et que la main-d'œuvre soit plus réactive est en revanche plus grande quand les revenus, ou certains revenus, dépendent des performances individuelles, des rapports de force locaux et catégoriels et des opportunités financières, comme il en est ainsi dans certains pays aujourd'hui. L'enrichissement ou au contraire la baisse relative de revenu modifie brutalement la position sociale de certaines couches de la population et leurs façons d'exprimer leur trajectoire sociale.

Il fallait alors rechercher ce qui avait produit historiquement les différents types de demande et les différents types de main-d'œuvre, pour pouvoir comprendre pourquoi les stratégies de profit étaient inégalement pertinentes dans l'espace et le temps. À nouveau, une foultitude de facteurs, de processus se proposait pour en rendre compte. Qu'en faire ? Comment, là aussi, opérer un tri ?

Le raisonnement a été le même que précédemment : quelles sont les conditions absolument indispensables ? Par un va-et-vient constant entre matériaux et questionnement, il est apparu que le moteur de la croissance du pays (investissement, consommation, exportation) nous donnait la quantité et la variabilité du revenu distribuable et de la main-d'œuvre à mobiliser. Quant à la forme de distribution du revenu national, elle nous donnait la structure de la demande et plus indirectement la structure de la main-d'œuvre (Boyer, Freyssenet, 2000).

Il est important de souligner ici que le moteur de la croissance nationale et la forme de distribution du revenu national sont des choix éminemment politiques, qui débordent en outre largement la sphère capitaliste et sa rationalité supposée, même si cette sphère est dominante. La sphère capitaliste n'est en effet qu'une des sphères d'activité d'un pays. Le moteur de la croissance et la forme de distribution des revenus est la résultante de la confrontation de ces sphères, qui ne sont rien d'autres que les rapports sociaux fondamentaux institutionnalisés formant la société : rapport capital-travail, rapport marchand, rapport administré, rapport domestique, rapport associatif, etc.

Quand on parle de profit, on ne parle de rien d'autre que d'une forme historique, critiquée et certainement critiquable, du vivre ensemble, caractérisant un rapport social particulier, le rapport capital-travail. Nul besoin donc d'aller chercher des interférences sociologiques, culturelles, cognitives, psychanalytiques pour convaincre que l'on n'est pas dans un monde de la rationalité pour le bien final de tous, comme le postule l'économie classique. Le rapport capital-travail est de part en part social, et l'économie, qu'il a su naturaliser et universaliser dans nos esprits et en faire un domaine propre apparemment autonome du social, n'est rien d'autre que la logique du rapport social qu'il est. Plutôt que d'aller chercher le social qui serait encastré dans l'économie, comme le font nombre d'économistes hétérodoxes et les sociologues de la sociologie économique, il faut bien plutôt rappeler haut et fort que ce que nous appelons aujourd'hui l'économie n'est qu'une invention sociale et historique, masquant un rapport social particulier devenu dominant, et qu'il convient d'analyser pour ce qu'il est et pour rien d'autre (Freyssenet, 1990, 2002).

Après avoir identifié le moteur de la croissance et la distribution du revenu national comme permettant de comprendre le volume et la structure de la demande et des capacités de travail, il devenait possible de construire une typologie des modes de croissance nationale et d'établir les liens de compatibilité entre eux et les stratégies de profit.

Une fois les conditions de pertinence des stratégies de profit explicitées, il était aisé de constater que lorsque ces stratégies étaient pertinentes, les firmes qui les avaient adoptées n'en étaient pas pour autant automatiquement profitables. Il devait y avoir des conditions de mise en œuvre de ces stratégies. Comment trouver ces autres conditions? En se demandant quelles étaient les exigences de mise en œuvre de ces stratégies. Ainsi par exemple la stratégie « réduction des coûts à volume constant en toutes circonstances », implique logiquement : en matière de politique produit, d'offrir le volume, la diversité et la qualité juste nécessaires et de ne prendre aucun risque produit ; en matière d'organisation productive, d'avoir une organisation améliorable pas à pas sans saut technique brutal et coûteux ; et en matière de relation salariale, de rendre acceptable par les salariés les effets inévitables sur l'emploi, en les compensant d'une manière ou d'une autre.

En comparant différents cas, on pouvait enfin constater que les exigences des différentes stratégies de profit pouvaient être remplies de différentes manières. Ce constat rejoignait une autre conséquence de la démarche.

L'engendrement des possibles

En remontant aux problèmes puis aux enjeux donnant sens aux pratiques, un renversement complet de perspective avait été opéré. Il devenait possible de voir autrement les pratiques et les dispositifs : non comme des réponses fonctionnelles et nécessaires à un problème, mais comme des réponses parmi d'autres possibles.

Ce renversement de perspective a eu un effet important : il a amené à faire, ce qui ne l'avait pas été alors clairement avant, la distinction entre stratégie et modèle. La caractérisation classique d'un modèle productif, le modèle fordien par exemple, consiste en effet à présenter le but et les moyens comme indissolublement liés, en l'occurrence les économies d'échelle obtenues par un volume croissant d'un modèle unique produit en flux continu sur une même ligne mécanisée desservie par de la main-d'œuvre sans qualification.

En revanche en posant la question : comment réaliser des économies d'échelle ? on était naturellement amené à énumérer les multiples façons de les réaliser, et à s'apercevoir que Ford n'en avait utilisé que certaines, qui, à travers essais et erreurs, intention et hasard, s'étaient mises progressivement en cohérence et avaient fait système. On sait même aujourd'hui qu'il est possible de produire à haut volume en station fixe ou sur ligne courte non mécanisée, comme Ford l'avait d'ailleurs fait lui-même jusqu'en 1914, atteignant cette année-là le volume étonnant de 400.000 véhicules. Il n'y avait à cela aucune impossibilité technique et économique, mais il y fallait en revanche une condition sociale. C'est cette condition qui, n'étant plus remplie à un moment donné, a conduit Ford à opter pour la chaîne mécanisée (Boyer, Freyssenet, 2006).

Le raisonnement en descendance (à partir du problème) et non en ascendance (à partir de la pratique) permet de mieux voir que la solution choisie n'était qu'une solution parmi d'autres possibles, qu'elle n'était qu'une tentative sans certitude de réussite, et surtout que les acteurs étaient souvent dans une situation dont ils ne pouvaient, pratiquement mais aussi intellectuellement, appréhender toutes les dimensions.

Le macrosocial, ce n'est pas seulement les rapports sociaux et les institutions qui encadrent et structurent les actions collectives et individuelles, mais c'est aussi ces entrelacs de processus sociaux impossibles à percevoir tous, à penser et à maîtriser. Comment faire des choix de stratégies de profit, quand on ne sait pas comment vont évoluer les modes de croissance des pays où l'on est implanté commercialement ? Selon l'état du monde qui prévaudra, tel choix apparaîtra *ex post* comme particulièrement pertinent et clairvoyant, et réciproquement des stratégies qui sont aujourd'hui gagnantes à tous coups risquent de s'avérer largement inadaptées à beaucoup de nouveaux contextes. C'est notamment pour cela que l'on peut dire : c'est « le Monde qui change la machine ».

Mais malgré cette impossibilité cognitive radicale à tout anticiper, des processus de sélection de solutions s'enclenchent et produisent néanmoins parfois les effets espérés. Quels sont ces processus de mise en cohérence qui, en dehors de toute conscience claire des acteurs et même de leur volonté, aboutissent à la transformation d'une configuration socio-productive en un modèle productif, c'est-à-dire en une configuration cohérente, acceptable et profitable ? il y a là un beau chantier de travail qui éclairerait singulièrement une des questions fondatrices des sciences sociales.

Des conditions d'acceptabilité sociales à la notion de « compromis de gouvernement d'entreprise »

La transformation d'une configuration socio-productive en modèle impliquait l'acceptation de fait des acteurs de l'entreprise, volontaire ou non, consciente ou non, *ex ante* ou *ex post*, pour une mise en cohérence des moyens employés. Ce qui avait été appréhendé comme des conditions d'acceptabilité devenait en fait le cœur du modèle. D'où l'émergence tardive dans les travaux du GERPISA de la notion de « compromis de gouvernement d'entreprise pour une mise en cohérence des moyens ».

Les acteurs de l'entreprise sont en fait extrêmement nombreux, non seulement les acteurs directement impliqués, actionnaires, propriétaires, banques, direction, encadrement, salariés, mais aussi pouvoirs publics, syndicats, organisations patronales, clients, fournisseurs, distributeurs, organisation de consommateurs, presse, prescripteurs divers, etc. Ces acteurs collectifs étaient également eux-mêmes très hétérogènes quant à leur composition, point de vue, intérêts, actions, compréhension des situations. Leur importance pouvait varier dans le temps, selon les stratégies de profit suivies. Ils se coalisaient, passaient des compromis, contre d'autres acteurs ou pour en réduire l'importance.

Si la prise en compte de tous ces acteurs et du jeu entre eux donnait une vision plus riche de l'entreprise, pendant longtemps trop souvent réduite en une confrontation entre Direction et salariés (Pardi 2006), elle posait aussi un redoutable problème : comment hiérarchiser ces acteurs ? Car d'évidence, ils ne pouvaient pas être mis sur le même plan.

Les différences d'importance de ces acteurs dans le temps et l'espace ne résultent pas seulement de jeux de pouvoir, d'une histoire propre à chaque entreprise, mais aussi de leur place structurelle dans le processus de création de la valeur. Il n'y a pas en effet d'autre source ultime à la valeur que le travail salarié, qui est simplement mis en forme différemment selon les sources de profit à exploiter.

Du raisonnement en tendance et en convergence au raisonnement en diversité : une autre façon de faire des prévisions

Enfin dernière conséquence de la démarche adoptée : en établissant les conditions de possibilité et de viabilité des phénomènes étudiés, on se donnait aussi un nouvel outil pour évaluer la diffusion possible et la durée vraisemblable de ces phénomènes (Freysenet, Lung 1996, 2003 ; Boyer, Freysenet, 1999 ; Freysenet, 2002). Au lieu d'ériger en modèle universel une configuration socio-productive parce qu'elle réussit à un moment donné, il était possible d'en énoncer les limites spatiales et temporelles. Ainsi du modèle Toyota : le faire a permis de comprendre les difficultés qu'il a rencontrées dans les années 90, la réorganisation dont il a été l'objet depuis, et les nouvelles performances qu'il affiche aujourd'hui.

La conclusion commune à laquelle les membres du GERPISA sont arrivés : est qu'il n'y a ni *one best way*, ni convergence : pas de modèle productif universel, pas de mondialisation nécessaire et unique, pas de forme optimale de coordination au sein d'une chaîne de la valeur. La diversité limitée mise en évidence dans le passé s'est périodiquement renouvelée jusqu'à aujourd'hui et devrait continuer à le faire à l'avenir. Cette conclusion constitue de fait un changement de paradigme par rapport au raisonnement spontané en tendances générales. Il a été appelé le paradigme de "la diversité limitée et périodiquement renouvelée".

Une nouvelle méthode d'enquête et de construction des typologies

En considérant rétrospectivement le chemin parcouru, on peut constater que les deux exigences méthodologiques initiales, très simples dans leur formulation mais très exigeantes dans leur application, étaient devenues une approche beaucoup plus élaborée. Elle a été qualifiée de substantive (description du contenu des pratiques et des dispositifs), d'historique (identification des problèmes rencontrés pour comprendre le sens des pratiques) et d'analytique (mise en évidence des conditions de possibilité et de viabilité), pour finalement déboucher sur une méthode de construction des typologies (Boyer, Freyssenet, 2000).

La démarche suivie a fait découvrir comment les problèmes rencontrés et les solutions apportées par les acteurs se hiérarchisaient et s'ordonnaient en fonction d'un enjeu majeur qui les lie et les constitue à la fois. Cet enjeu majeur était en l'occurrence, dans le cas des modèles productifs, les sources de profit à privilégier et à exploiter dans un contexte donné, pour que se perpétue un rapport social particulier, un mode de vivre ensemble : le rapport capital-travail.

Les questions qui en découlaient, à savoir les conditions de permissivité du contexte et les conditions de mise en œuvre profitables, avaient permis d'établir les conditions absolument indispensables, et ainsi de hiérarchiser les processus, les facteurs, les acteurs. Une alternative par rapport à deux autres méthodes, couramment employées et bien décevantes : la corrélation statistique et le « bricolage modélisateur », pour construire les typologies avait été trouvée (Freyssenet, 2005).

Conclusion

La diversité de disciplines, de pays, de traditions et d'orientations scientifiques qui constitue le GERPISA a contraint pour pouvoir dialoguer et essayer de produire des résultats les plus communs possible à définir précisément les termes employés, à prendre au sérieux des exigences de méthode simples, à expliciter les étapes des raisonnements et à ne les franchir collectivement qu'après avoir été à peu près assuré des réponses apportées aux étapes précédentes.

La rigueur méthodologique n'est ni dans l'exhaustivité, ni dans la méticulosité, ni dans la démonstration mathématique à partir d'hypothèses nécessairement simplistes et improbables, ni dans l'application des techniques statistiques aveugles. Elle est dans la recherche du contenu réel des pratiques, du sens des actions, dans l'enchaînement rigoureux des questions, dans le va-et-vient permanent entre données d'enquêtes et élaboration théorique.

Références

Boyer, R., Charron, E., Jürgens, U., Tolliday, S., eds. (1998), *Between Imitation and Innovation. The Transfer and Hybridization of Productive Models in the International Automobile Industry.*, Oxford University Press, Oxford

Boyer R., Freyssenet M. (1996), « Emergencia de nuevos modelos industriales. Problemática », *Sociologia del trabajo*, 27, pp 23-54.

Boyer R., Freyssenet M. (1999), « Les théories ne s'usent que si l'on s'en sert. Un peu de prospective... », in Freyssenet, M., Lung, Y. (dir.), Actes de la Septième Rencontre Internationale du GERPISA, « Internationalisation: confrontation des trajectoires des firmes et des espaces automobiles », 18-19-20 juin, palais du Luxembourg, Paris, Cédérom.

Boyer, R., Freyssenet, M. (2000), *Les modèles productifs*, La Découverte, Paris, 2000. Version latino-américaine: *Los modelos productivos*. Buenos Aires, Mexico: Lumen Humanitas, 2001. Version anglaise, *The Productive Models*. London, New York: Palgrave 2002. Version allemande, *Produktionmodelle, Ein e Typologie am Beispiel der Automobilindustrie*, Edition Sigma, Berlin, 2003, 160 p. Deuxième publication en espagnol, *Los modelos productivos*, Editorial Fundamentos, Madrid, 2003, 155 p. Version italienne, *Oltre Toyota. I nuovi modelli produttivi*, EGEA, Università Bocconi Editore, Milano, 2005, 170 p.

Boyer, R., Freyssenet, M. (2006), *Le Monde qui a changé la machine. Essai d'interprétation d'un siècle d'histoire automobile. Quatorze textes préparatoires*, GERPISA, Paris. Édition numérique, freyssenet.com, 2006.

Carillo, J., Lung, Y., Van Tulder, R., eds (2004), *Cars... Carriers of Regionalism*, London, New York: Palgrave.

Charron, E., Stewart, P., eds (2004), *Work and employment in internationalized car companies*, London, New York: Palgrave.

Durand, J.P., Stewart, P., Castillo, J.J., dir. (1998), *L'avenir du travail à la chaîne*, La Découverte, Paris. Version anglaise, *Teamwork in the Automobile Industry. Radical Change or Passing Fashion*, Macmillan, Londres, 1999.

Freyssenet M. (1990), « Le rapport capital-travail et l'économique », in Freyssenet M., Magri, S.(dir.), *Les rapports sociaux et leurs enjeux*, Paris, CSU, tome 2, pp 5-16. Édition numérique freyssenet.com, 158 Ko.

Freyssenet M., (1994), « Los enigmas del trabajo: nuevas pistas para su conceptualización », *Economía y Sociología del Trabajo*, Madrid, n°23/24, mars-juin, pp 63-71.

Freyssenet M. (1995), « La coordination et l'unité des ouvrages à paraître / Coordination and Unity of the Books to Be Published », *La Lettre du GERPISA*, Décembre (n°98).

Freyssenet M. (1996), « Les quinze ans du GERPISA / Fifteen Years Ago », « Proposition d'un Groupe d'Etudes sur l'Industrie et les Salariés de l'Automobile. 1981 », *La Lettre du GERPISA*, Mars (n°101).

Freyssenet M. (1996), « La Quatrième Rencontre Internationale du GERPISA / The Fourth GERPISA International Colloquium », « Le deuxième programme: questions de recherche et organisation des travaux / The Second Program: Research Questions and Work Organization », « Les conditions du débat: l'expérience du GERPISA / Debate Conditions: GERPISA Experience », *La Lettre du GERPISA*, Juillet (n°105).

Freyssenet, M., "Emergence, Centrality and End of Work", Castillo J.J (ed.) *Current Sociology*, 1999, Vol 47, n°2, pp 5-20.

Freyssenet M. (2001), « Formes de coopération en sciences sociales et résultats de recherche. Brèves remarques sur deux réseaux interdisciplinaires et internationaux : l'IMVP et le Gerpisa », *Genèses*, n°43, juin, pp 128-144.

Freyssenet M. (2002), « Esprit es-tu là? À propos de "Le nouvel esprit du capitalisme », de Luc Boltanski et Ève Chiapello », *L'Année de la Régulation*, n° 5, 2001-2002, pp 309-318.

Freyssenet M. (2002), « La forma mas sencilla de equivocarse en ciencias sociales », *Sociología del Trabajo*, n°46, automne, pp 3-17.)

Freyssenet M. (2003), « Origines et limites de la diversité des modèles productifs . Questions de recherche et d'organisation de la recherche », in Freyssenet, M., Lung, Y. (dir.), Actes de la Onzième Rencontre Internationale du GERPISA, "Les acteurs de

l'entreprise à la recherche de nouveaux compromis ?", 11-13 juin, Ministère de la Recherche, Paris, Cédérom. Éditions numériques, gerpisa.univ-evry.fr, 2003, Ko; freyssenet.com, 2006, Ko.

Freyssenet M. (2004), « Explorer les liens macro-micro en ré-interrogeant les notions de modèle productif et de mode de croissance », in Freyssenet, M., Lung, Y. (dir.), Actes de la Douzième Rencontre Internationale du GERPISA, « Analysing the Variety of Capitalism and the Diversity of Productive Models », 9-11 juin, Ministère de la Recherche, Paris, Cédérom.

Freyssenet M. (2004), « Le processus collectif de la découverte / The collective process of discovery », *La Lettre du GERPISA*, Juin-juillet (n° 177), pp 3-6.

Freyssenet M. (2004), « La caractérisation des modèles d'entreprise par une approche comparative pluridisciplinaire. L'expérience du GERPISA », *Entreprises et Histoire*, n°35, juin, pp 7-13.

Freyssenet M. (2005), « Trajectoires nationales et trajectoires de firmes. Esquisse d'un schéma d'analyse », *Actes du GERPISA*, octobre, n° 38, pp 25-62. Éditions numériques, gerpisa.univ-evry.fr, 2005; freyssenet.com, 2006, 824 Ko.

Freyssenet M., Lung Y. (1996), « Entre mondialisation et régionalisation: quelles voies possibles pour l'industrie automobile? / Between Globalization and Regionalization: What Choices for Automobile Industry? » *La Lettre du GERPISA*, Avril, n°102.

Freyssenet M., Lung Y. (2003), « Perspectives of the car industry. How to draw them, after the numerous denials imposed on the previous forecasts ? / Perspectives de l'industrie automobile. Comment les tracer, après les nombreux démentis infligés aux prévisions antérieures? », *La Lettre du GERPISA*, n°171, octobre, pp 7-13. Éditions numériques, <http://www.gerpisa.univ-evry.fr>, 2003, 330 Ko ; freyssenet.com, 2006, 180 Ko.

Hirt O. (2005), « Variety of capitalism and diversity of productive models. Direction for the forth programme of GERPISA », *Actes du GERPISA*, décembre, n) 39, 201 p.

Freyssenet, M., Mair, A., Shimizu, K., Volpato, G., eds. (1998), *One Best Way? Trajectories and Industrial Models of the World's Automobile Producers.*, Oxford University Press, Oxford, 1998. Version française: *Quel modèle productif? Trajectoires et modèles industriels des constructeurs automobiles mondiaux*, La Découverte, Paris, 2000.

Freyssenet, M. Shimizu, K., Volpato, G., eds (2003), *Globalization or regionalization of American and Asian car industry?* London, New York: Palgrave.

Freyssenet M. Shmizu K., Volpato G., eds (2003) *Globalization or regionalization of European car industry?* London, New York: Palgrave.

Humphrey, J., Lecler, Y., Salerno, M., eds (2000), *Global Strategies and Local Realities: The Auto industry in Emerging Markets*, Macmillan, Basingstoke, et St Martin's Press, New York.

Lung, Y., Chanaron, J.J., Fujimoto, T., Raff, D., eds. (1999), *Coping with Variety: Product Variety and Production Organization in the World Automobile Industry*, Ashgate, Aldershot

Lung Y., Volpato G., eds. (2002), Reconfiguring the Auto Industry, Selection of papers presented at the 9th Gerpisa international conference, *International journal of automotive technology and management (IJTAM)*, vol. 2, n° 1.

Pardi T., dir. (2006), « State and Politics in the Automobile Industry : extending the notion of entreprise government compromise », *Actes du GERPISa*, novembre, n° 40, 105 p.

Shimizu, K. (1999), *Le Toyotisme*, Repères, La Découverte, Paris.

Williams K., ed. (2002), The tyranny of finance? New agendas for auto research. *Competition and Change*, Vol 6, double issue n° 1 and 2, 2002.