

Stephen Bouquin, *La Valse des écrous*

Julien Bordier



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/variations/518>

ISSN : 1968-3960

Éditeur

Les amis de Variations

Édition imprimée

Date de publication : 1 novembre 2006

Pagination : 111-115

Référence électronique

Julien Bordier, « Stephen Bouquin, *La Valse des écrous* », *Variations* [En ligne], 8 | 2006, mis en ligne le 27 décembre 2012, consulté le 01 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/variations/518>

Ce document a été généré automatiquement le 1 mai 2019.

Les ami•e•s de Variations

Stephen Bouquin, *La Valse des écrous*

Julien Bordier

RÉFÉRENCE

Stephen Bouquin, *La Valse des écrous*. Syllepse, Paris, 2006

- 1 Les voitures, omniprésentes dans notre quotidien, sont un bien de consommation qui occupe une place de choix dans les processus du fétichisme marchand. Une industrie qui sert souvent de repère pour décrire les évolutions du capitalisme : autant dire que l'automobile est partout. Stephen Bouquin propose de décrypter, dans *La Valse des écrous*, les relations capital-travail au sein de cette industrie, rappelant que derrière la marchandise existe un monde d'antagonismes et de conflits sociaux.
- 2 Dans cet ouvrage tiré d'une thèse universitaire, la mise en évidence d'un espace conflictuel est au coeur du propos. L'auteur énonce, dès son introduction, que « *défendre l'assertion d'une "lutte de classe" est inéliminable dans l'environnement inégalitaire privé-marchand* » (p. 14) tout en se défendant de construire sa recherche sur des bases idéologiques. La lutte de classe y est perçue comme un combat s'appliquant autant par « en haut » que par « en bas », elle est analysée comme un affrontement entre le travail et le capital, ce dernier s'exprimant ici en particulier à travers les méthodes de management. La lutte de classe est définie comme « stimulateur incessant de recherche de plus-value relative » d'une part et comme « mise en question radicale de formes sociales fétichisées » d'autre part (p. 14). Ainsi prévenu de cette approche, le lecteur est invité à se détacher des grilles de lectures sociologiques trop simplistes de la relation salariale, pour aborder la question de l'industrie automobile sous l'angle de la conflictualité dans une interdisciplinarité où se rencontrent sociologies du travail et de l'emploi, sciences et économie politiques.

La Valse des écrous ne se conçoit donc pas comme l'étude du « postfordisme » ni du « néotaylorisme » ou de tout autre « isme », mais comme une tentative de mieux décrire, comprendre et expliquer les interrelations entre les transformations du travail, l'accumulation du capital et l'action collective. (p. 17)

- 3 Cette valse se danse en trois temps de recherche et d'analyse. Une première partie permet de contextualiser l'industrie automobile et présente ses modes de production dans leur relation au travail. On trouve dans une seconde partie une analyse de différents recours ou organisations du travail (automatisation, groupes de travail, flexibilité du temps de travail, intérim, sous-traitance...) et des résistances qui s'expriment à ces occasions. Enfin, une troisième partie présente deux monographies, mettant en situation les enjeux des transformations du travail dans l'industrie automobile, ainsi que les conflits et résistances qu'elles font apparaître.
- 4 Dans une première partie, que l'on pourrait redouter trop théorique, l'auteur déconstruit un discours ambiant sur l'environnement hostile auquel cette industrie serait confrontée et qui légitimerait les orientations – ou sacrifices – que le management cherche à faire peser sur le travail vivant. L'enjeu est de « fournir une *doxa* qui justifie la course à la productivité avec des arguments externes. » (p. 24) Par exemple, Bouquin propose une analyse critique de l'industrie automobile japonaise longtemps présentée comme un ennemi industriel redoutable et un modèle d'organisation de la production et de soumission des travailleurs. Il rappelle que le syndicalisme japonais d'après-guerre fut hautement conflictuel et que l'adhésion syndicale y était très importante. L'exemplarité japonaise est donc tout à fait relative. La combativité ouvrière japonaise ne s'est essoufflée qu'après la répression anti-syndicale, la création d'une confédération d'obédience atlantiste et un « travail de sape patronal au sein des entreprises » (p. 28). Ce n'est qu'à partir du renversement du rapport de force, en 1955, que le Japon devient un modèle industriel.
- 5 L'ouvrage s'attache à décrire les différents modèles productifs tout en montrant comment, si les formes d'organisation de la production diffèrent, les objectifs d'accumulation du capital et de contrôle du travail restent les mêmes. Ainsi, une notion permettant de comprendre la mutation incessante de l'industrie automobile est introduite : « la restructuration permanente¹ » (p. 47). À travers ce récit économique, l'auteur rappelle une histoire des résistances ouvrières.
- 6 C'est là que se trouve un des intérêts principaux de ce livre. Les mutations de l'industrie automobile « en crise » y sont présentées en fonction de luttes et de conflits sociaux. Bouquin décortique ainsi différentes réorganisations de la production, sous l'angle du travail, en commençant par un retour sur les luttes contre l'organisation taylorienne de l'usine à partir de 1968. Puis, dans un enchaînement chronologique, l'auteur montre les stratégies du management pour contrôler les résistances et le travail ouvrier. À travers la question des revendications salariales, on trouvera par exemple une analyse de la situation des OS immigrés dans les années soixante-dix, main-d'oeuvre d'appoint, combinant bas salaires et conditions de travail difficiles. Malgré un déterminisme sociologique qui verrait là une impossibilité de lutter, l'auteur écrit que
- l'ampleur des actions menées par les OS immigrés démontre bien comment une catégorie a su développer une action collective par-delà les origines et les différences, qu'elles soient nationales, rurales, urbaines, linguistiques ou religieuses... L'hétérogénéité n'est donc pas un obstacle insurmontable, et se voit donc relativisée dès lors que le rejet du statut d'OS cimenter le groupe. (p. 84)
- 7 Cela au moment où les politiques patronales étaient marquées par la « francisation » et le discours du PCF par le fameux « produisons français et achetons français ». Les stratégies syndicales de la période 1970-1980, hésitant entre revendication salariale et organisation du travail, sont également questionnées. C'est ensuite l'introduction de l'automatisation

et de la robotisation qui est traitée, remettant une fois de plus en cause les résistances ouvrières et redéfinissant les cadres de l'action collective. Cette question est abordée sous un angle comparatif à travers les exemples français, italien, allemand et japonais. On y voit comment le « travailleur collectif » y est déstructuré et les syndicats amenés sur le « terrain patronal de la productivité » (p. 100). Dans ces différents cas, l'innovation technique apparaît comme un objectif de contrôle du travail vivant et d'autonomisation de la production par rapport à celui-ci, alors que « la réduction du nombre de salarié(e) s ne forme qu'une des facettes et qu'une des options possibles afin de réaliser la meilleure équation possible » en termes d'économies (p. 108).

- 8 Toujours dans une optique comparative, l'organisation par *teamwork* ou « travail en groupe », introduite dans les années quatre-vingts, est analysée. Cette forme d'organisation est à la fois une implication contrainte, mais aussi une forme de « bouclier social » pour les collectifs de travail (p. 111), permettant de s'opposer dans certains cas à la rationalisation managériale.
- 9 Viennent ensuite les années quatre-vingt-dix avec l'aménagement et la réduction du temps de travail.

Depuis quinze ans, se substituent aux temps homogènes, collectifs et standardisés les temps flexibles et extensibles, à amplitude et intensité variable. Paradoxalement, cette évolution a pris corps au travers de la problématique de la réduction du temps de travail. (p. 131)
- 10 L'auteur s'interroge : comment une revendication syndicale devient-elle outil de rentabilité ? Il apporte des éléments de réponse en traitant de son application en France et en Allemagne. Dans les deux cas, la réduction du temps de travail a été un vecteur d'introduction de flexibilité et une soumission du temps aux logiques de rentabilité.
- 11 Enfin, la question de la sous-traitance et de l'intérim est abordée. Le recours à la sous-traitance permet de contourner l'espace oppositionnel que constituent les collectifs de travail. Elle permet par exemple d'extraire nombre de salariés du champ des négociations. L'auteur montre toutefois comment, dans certains cas, les mobilisations ouvrières ont pu s'opposer à cette tendance. D'autre part, l'industrie automobile est un des premiers secteurs ayant recours au travail intérimaire. « *Le recours à l'intérim agit [...] comme un mode de gestion des ressources humaines* » (p. 155), et permet encore de casser l'unité des collectifs de travail. Une fois de plus, le déterminisme d'une certaine sociologie verrait dans ce travail extériorisé la fin irréversible des résistances ouvrières. Bouquin montre pourtant comment de nouvelles formes de résistance se développent face à ces nouvelles formes de surexploitation, « [...] *difficulté n'est pas impossibilité. La première conclusion qui s'impose à nos yeux est d'une simplicité déroutante, mais souvent omise : nulle fatalité sociologique dans l'inaction et la passivité.* » (p. 161)
- 12 Tout au long de cette partie l'auteur reste fidèle à son hypothèse de « centralité des antagonismes sociaux » (p. 111). Apparaît en effet la tension qui habite l'usine, où se manifestent desseins managériaux de contrôle du travail et résistances ouvrières. « On peut effectivement parler de contre-mobilisation dont l'objectif était également de modifier dans l'activité laborieuse le rapport de forces avec les collectifs de travail en faveur du management. » (p. 163)
- 13 Une fois le lecteur familiarisé avec les problématiques propres à l'industrie automobile, l'auteur l'emmène au coeur de deux usines : RVI-Blainville et Volkswagen- Bruxelles. À travers ces deux études de cas, Bouquin montre une fois de plus son attachement à une approche en termes d'antagonismes sociaux et donne la parole aux ouvriers et ouvrières,

parfois syndicalistes. En présentant l'histoire et le contexte politique de chacun de ces sites, on voit comment chaque usine, chaque région, chaque tradition locale forge les rapports de force de manière différente. Dans le cas de RVI-Blainville, on retiendra en particulier la question de la précarité et l'analyse de la segmentation ainsi établie entre les ouvriers, le rejet de l'organisation taylorienne et la revendication de décloisonnement de la conception et de la réalisation, les conséquences sanitaires de l'intensification du travail. On découvre le récit d'une grève où l'auto-organisation des formes d'action ouvrière démontre son efficacité face au syndicalisme traditionnel et permet de dépasser les divisions liées aux classes d'âge.

L'analyse de ce conflit inattendu indique l'existence de liens sociaux en milieu ouvrier qui se trouve aux antipodes de bon nombre d'analyses. Elle montre, entre autres, que la solidarité intergénérationnelle peut se retisser au travers d'un rapport renouvelé à l'action collective. (p. 203)

- 14 Enfin, il apparaît à quel point le « *sentiment d'injustice apporte une clef de réponse* » (p. 208) pour comprendre comment un collectif de lutte peut se former et développer sa combativité². Cette monographie « *permet de comprendre le réel du travail comme ne relevant pas uniquement du despotisme du capital mais aussi de la résistance à celui-ci.* » (p. 212)
- 15 En ce qui concerne Volkswagen-Bruxelles, il est intéressant d'observer comment se construit un pôle syndical oppositionnel sur un site marqué par un syndicalisme clientéliste et gestionnaire. Le comportement paternaliste de la direction en est contraint à se modifier. Bouquin montre comment cette usine subit ce qu'il avait nommé plus haut « la restructuration permanente ». On y suit le processus de transformation d'une organisation taylorisée du travail, à une organisation reposant sur le flux tendu. Face au rapport de force établi par le syndicalisme oppositionnel, la direction peine à imposer ses orientations. La direction du syndicat elle-même semble pousser la section à s'engager dans la voie de la cogestion. Des résistances ouvrières s'expriment face à l'intensification du travail : sabotage et faible implication des ouvriers dans les cercles de qualité. Pour arriver à ses fins, la direction cherche par tous les moyens à renverser le rapport de force, plombant ainsi les relations de travail. Une liste noire est constituée, regroupant les salariés « trop fréquemment malades, absents ou considérés comme agitateurs. » (p. 253) Malgré un chantage à la fermeture du site, une gestion autoritaire du personnel et une captation du syndicalisme sur le terrain patronal de la profitabilité, cela ne suffit pas pour discipliner les collectifs de travail et n'empêche pas « *l'importance des résistances latentes ou informelles, ainsi que l'existence de nouvelles contradictions.* » (p. 256).
- 16 *La Valse des écrous* ne s'égaré pas dans des spéculations théoriques et se refuse de tomber dans des travers déterministes. Objectif rempli, notamment grâce aux observations et analyses de terrain. Les innovations dans l'organisation du travail apparaissent comme une volonté de faire taire les contestations ouvrières, ou encore comme la recherche d'une main-d'œuvre dépourvue d'expérience des mouvements sociaux. Les contradictions de l'idéologie de la participation sont exposées : implication des subjectivités ouvrières et subordination structurelle. Le chantage fallacieux aux contraintes économiques est démasqué. La mise sous contrôle des ouvriers apparaît comme une part centrale du processus de production.
- 17 Disparition de la classe ouvrière ? Pacification des rapports sociaux ? *La Valse des écrous* montre qu'il n'en est rien. Elle propose un regard critique sur l'industrie automobile permettant de comprendre son évolution, de voir les subjectivités ouvrières qui la

composent, et semble fournir un exemple à la fois typique et hétérogène des relations conflictuelles entre le capital et le travail.

NOTES

1. Ne pourrait-on pas mettre en relation ce concept avec celui d'état d'urgence permanent développé par Giorgio Agamben, prétexter la crise pour construire un paradigme de gouvernance ? Voir par exemple *Moyens sans fins. Notes sur le politique*, Payot & Rivages, 1995.
2. Un sentiment d'injustice qui nous rappelle le « cri » sur lequel s'ouvre le livre de John Holloway, *Change the world without taking power*, 2002, Pluto Press. Voir aussi *Variations*, printemps 2006