Zeitschrift: Domaine public
Herausgeber: Domaine public
Band: 32 (1995)
Heft: 1208

Artikel: Le temps du travail : Volkswagen, un an après
Autor: Delley, Jean-Daniel
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-1015453

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 14.11.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

LE TEMPS DU TRAVAIL

Volkswagen, un an après

REPÈRES

Lettre du Centre d'études de l'emploi N°8, mars 1995, 93166 Noisy-Le-Grand

(*jd*) Au moment de sa conclusion, en décembre 1993, l'accord VW sur la semaine de quatre jours a fait grand bruit. Puis la quotidienneté a chassé l'actualité. Qu'en est-il de cette expérience, un peu plus d'un an après sa mise en place?

Un rappel des termes de l'accord tout d'abord.

Le premier volet, le plus connu, instaure la fameuse «semaine de quatre jours», en réalité une réduction moyenne sur douze mois de la durée hebdomadaire du travail à 28,8 heures contre 36 précédemment. Cette réduction n'a rien d'uniforme, puisque 20 modèles distincts de temps sont appliqués dans les différentes usines de l'entreprise, en fonction de l'organisation du travail et de la productivité, avec pas moins de 250 variantes. Le salaire est réduit dans une mesure moindre que la durée du travail (compensation partielle) et, en contrepartie, l'emploi est garanti pour une durée déterminée.

Le deuxième volet, appelé «relais», permet l'embauche des apprentis ayant terminé leur formation professionnelle grâce au départ à la retraite volontaire des salariés les plus âgés. Les premiers, s'ils renoncent à un poste à plein temps, sont assurés d'un emploi.

Le troisième volet («Blockmodell») vise les salariés célibataires de moins de trente ans qui sont mis au chômage partiel durant six mois, partageant leur temps entre une formation et le travail dans l'entreprise, avec à la clé un reclassement interne ou externe.

Cet accord, comme ceux du même type en Allemagne, comporte des dispositions très détaillées – ainsi les 250 modèles d'horaire sont précisés à la minute près – et adaptées à l'organisation concrète de l'entreprise, avec une surveillance continue de leur application par les partenaires sociaux. Une application qui par ailleurs se fait par consensus.

En bref, l'accord traduit les termes d'un échange entre patronat et syndicat: d'une part une flexibilité accrue des conditions de travail qui favorise l'augmentation de la productivité et le maintien d'une main-d'œuvre qualifiée, d'autre part la garantie de l'emploi. L'objectif poursuivi par les partenaires sociaux n'est pas tant la création de nouveaux emplois pour résorber le chômage que la rationalisation de la production pour faire face à une concurrence accrue dans le secteur automobile.

Il faut encore préciser qu'un tel accord est facilité par le niveau relativement élevé des salaires chez VW, ce qui rend plus supportable une baisse des rémunérations, et par la taille de l'entreprise qui permet une mobilité interne des salariés.

Le premier volet a garanti le maintien de 20 000 emplois. Pour les deux autres volets, une évaluation quantitative n'est pas encore possible. ■

TRANSPORTS PUBLICS

Performants par défaut...

RÉFÉRENCES

Déplacements des pendulaires dans le canton de Vaud: 20 régions sous la loupe. Une présentation graphique des résultats du recensement de la population 1990. Service cantonal de recherche et d'information statistiques, Service des transports et du tourisme, Service de l'aménagement du territoire, Transitec, ingénieurs-conseils SA. SCRIS, rue de la Paix 6, 1014 Lausanne.

(*pi*) Le Service vaudois de recherche et d'information statistiques vient de publier une intéressante étude sur les déplacements pendulaires dans le canton. Elle exploite les résultats du dernier recensement fédéral.

Première réaction: une admiration face à cette richesse de renseignements, issus de questions anodines: lieu d'habitation, lieu de travail, durée et mode de déplacement quotidiens. Et un agacement aussi devant le vocabulaire utilisé: il est question des «actifs», qui sont des personnes travaillant au moins six heures par semaine, apprentis compris. Inutile de préciser que les statisticiens considèrent comme «travaillant» les personnes qui exercent une activité professionnelle. Faut-il ranger parmi les «inactifs» les femmes – et les hommes – au foyer et les étudiants? Ce n'est pas sombrer dans le «politiquement correct» que d'utiliser le bon terme pour décrire la bonne situation.

Les chiffres confirment les conditions nécessaires pour parvenir à un taux élevé d'utilisation des transports publics: ceux-ci doivent être performants, tandis que les conditions de circulation, elles, ne doivent pas être bonnes.

C'est ce qui explique que plus de 4 déplacements pendulaires sur 10 se font en transports publics entre Lausanne, Morges, Nyon d'une part et Genève d'autre part; ce taux est par contre plus faible à partir de la région d'Aubonne-Rolle, qui bénéficie d'une moins bonne desserte en transports publics (alors que, bien sûr, les conditions de déplacement en voiture sont les mêmes que depuis Morges ou Nyon). La saturation de l'autoroute, l'engorgement de Genève et la difficulté de s'y parquer sont d'autant plus efficaces à pousser les gens dans le train que celui-ci est performant. Un constat identique, bien que moins clair, semble pouvoir être tiré pour les déplacements en direction et à partir de la région lausannoise.

Ce constat montre la complémentarité des ●●●