



## 28 heures par semaine : l'incidence sur la mobilité et la consommation énergétique de la réduction du temps de travail (RTT) en Allemagne

Recherches en cours

Début: 01 novembre  
2019

Fin: 01 octobre 2021

En 2018, près d'un million d'ouvriers de la métallurgie ont gagné le droit de réduire leur semaine de travail de 35 à 28 heures. Cette recherche vise à analyser les résultats de cet accord de grande ampleur sous l'angle de la désirabilité et de la durabilité, afin de mieux comprendre les conditions selon lesquelles la réduction du temps de travail peut aboutir à des bénéfices sociaux et environnementaux. Quelles sont les motivations et les aspirations des participants ? Quels sont les impacts sur leur mobilité et leur mode de vie ? Est-ce que, comme l'ont prédit nombre d'économistes, cette mesure pourrait être un moyen de réduire la consommation énergétique des ménages ?

---

### Acteurs de la recherche

MIKLÓS ANTAL

DOMINIK WIEDENHOFER

THIAGO GUIMARÃES RODRIGUES

BARBARA PLANK

---

## Introduction

En février 2018, dans le cadre d'un accord obtenu par le syndicat IG Metall, près d'un million de travailleurs allemands de l'industrie métallurgique ont obtenu le droit de réduire leur semaine de travail, passant de 35 à 28 heures, pour une période allant jusqu'à deux ans. Les employés concernés travaillent pour des entreprises comme Bosch et Daimler, dont les initiatives sont largement reprises dans l'ensemble de l'économie, ce qui ouvre la possibilité d'une diffusion de cette réduction du temps de travail dans d'autres entreprises, secteurs et pays. Cette évolution est extrêmement intéressante, car elle se situe au carrefour de trois problématiques importantes : (1) l'avenir du travail dans un monde transformé par l'automatisation ; (2) le changement des modes de vie et des aspirations quant à la « bonne vie », dans des contextes où la sécurité économique et la satisfaction des besoins fondamentaux sont assurés ; (3) une nouvelle approche de la durabilité, qui répond à l'insuffisance des mesures actuelles basées sur la technologie pour lutter contre le changement climatique.

Les économistes écologiques s'interrogent depuis longtemps sur les différents avantages de la réduction du temps de travail, dont ils attendent des bénéfices sociaux, économiques et environnementaux. La perspective pour les individus d'une pression horaire moindre, pour les pays concernés d'une réduction des taux de chômage, et pour la planète d'une baisse des émissions de CO<sub>2</sub> et de la consommation d'énergie, a suscité une attention médiatique constante autour de ces politiques. Au premier abord, la réduction du temps de travail apparaît comme une mesure idéale de **transition** écologique, engendrant des dividendes sociaux et environnementaux sans créer de problèmes économiques. Il reste toutefois de nombreux points d'interrogation et la recherche empirique s'est peu intéressée aux aspirations et aux pratiques des travailleurs concernés, ou aux implications en termes de vie quotidienne, de mobilité et de consommation.

## Objectifs

Notre objectif principal est de comprendre les aspirations de ceux qui choisissent de participer au plan de réduction du temps de travail (RTT) initié par le syndicat IG Metall en Allemagne et d'analyser l'effet de cette réduction sur leurs activités, leur bien-être, leur mobilité, la consommation de leur ménage et leur empreinte énergétique directe et indirecte. Il nous semble qu'une meilleure compréhension de ces facteurs permettra de déterminer si et comment la réduction du temps de travail peut être une politique socialement désirable et bénéfique pour l'environnement.

Dans le domaine des aspirations, notre première priorité est d'entreprendre une évaluation générale des raisons auto-déclarées de s'associer à la RTT, en accordant une attention

général des raisons auto-déclarées de s'associer à la RTT, en accordant une attention particulière aux questions de mobilité, comme le temps passé dans les trajets domicile/travail ou le temps nécessaire aux déplacements familiaux ou de loisirs. La deuxième priorité est d'identifier et de décrire les facteurs au sein des ménages qui incitent à participer au plan. La troisième priorité est de comprendre l'influence que peut avoir la RTT sur le bien-être des individus.

Dans le domaine de l'empreinte énergétique, notre première priorité est d'analyser l'impact de la RTT sur la consommation d'énergie directe ou indirecte, qu'elle soit ou non liée à la mobilité. La deuxième priorité est d'identifier les facteurs socioéconomiques et infrastructurels qui influent sur les variations de l'empreinte énergétiques des ménages, afin d'établir la façon dont ces facteurs peuvent être exploités pour augmenter les bénéfices environnementaux de la RTT. La troisième priorité est l'identification des répercussions ou des effets rebond, comme l'augmentation des voyages longue distance en raison du temps de loisir disponible, susceptibles de limiter les bénéfices de la RTT.

## **Questions et hypothèses de recherche**

Toutes les questions et hypothèses concernent le plan de réduction du temps de travail d'IG Metall.

### **Q1. Quelles sont les principales motivations des participants ?**

- H1: Si un niveau de revenu adéquat est garanti, les participants au plan de RTT essaient de consacrer davantage de temps à leurs proches ou à leurs loisirs, et s'orientent vers une vie moins fatigante et moins stressante. Les considérations liées à la mobilité influencent ces motivations principalement sur deux points : la pression horaire peut être diminuée par la réduction du temps de transport et la RTT permet de voyager davantage pour les loisirs.

### **Q2. Au sein des ménages, quelles modifications de la mobilité et de la consommation directe et indirecte d'énergie peut-on observer en lien avec la RTT ?**

- H2. La consommation énergétique totale baisse dans presque tous les ménages qui participent à la RTT. Cette diminution varie toutefois considérablement en fonction des caractéristiques des ménages, des transformations des programmes d'activités et de la consommation de différents biens et services. Les différences les plus importantes sont dues à l'émergence de nouveaux comportements liés aux déplacements, notamment dans le cadre des loisirs. La disponibilité des infrastructures de transport influe fortement sur la réalisation possible d'économies d'énergie.

### **Q3. Quels sont les principaux obstacles à la transformation de la RTT en une stratégie profitable à tous, au service d'objectifs sociaux et environnementaux, sans création de difficultés économiques ?**

- H3. L'obstacle principal n'est pas la déception, car les participants au plan d'IG Metall sont en général satisfaits de leur choix. Il s'agit plutôt de la faible participation due à la crainte de l'insécurité professionnelle et d'une perte de statut, ainsi que de la diminution des économies d'énergie en raison d'une augmentation des déplacements en voiture et en avion.

## Fondements théoriques

Le projet s'appuie sur une approche conceptuelle proposée récemment par l'un de ses membres. Ce cadre souligne l'insertion des activités et de la consommation quotidienne dans des exigences et des normes temporelles individuelles, familiales et sociétales. Celles-ci contraignent et structurent l'activité et les modèles de consommation, façonnant ainsi l'empreinte carbone et l'empreinte énergétique (voir l'analyse faite dans Wiedenhofer *et al.* 2018). Le cadre proposé repose sur les fondements de la théorie de la pratique et les systèmes d'approvisionnement sociotechnique axés sur les questions de consommation et de vie quotidienne. Avec cette approche, nous cherchons à évaluer comment le fait de travailler et de consommer moins, de vivre « plus lentement » et d'accorder plus de temps à des activités positives pour le bien-être individuel et sociétal pourrait jeter les bases d'un quotidien plus durable et neutre en carbone (Fig. 1). Nous apportons ainsi une contribution à des débats plus vastes portant sur des approches axées sur la demande, qui visent à entraîner une décarbonisation profonde et une réduction absolue des émissions dans un monde post-croissance, en lien avec les efforts d'analyse actuels du GIEC.

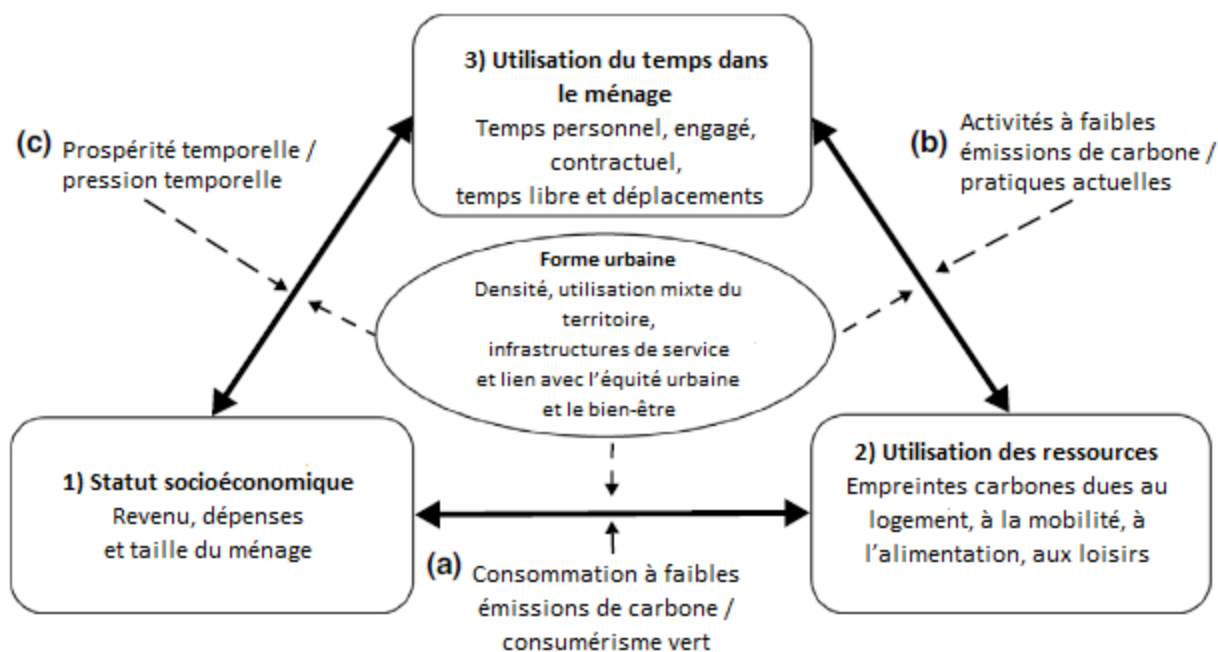


Fig. 1. Cadre conceptuel associant l'utilisation du temps par les ménages à leur statut socioéconomique, la consommation produite et l'empreinte énergétique/carbone (1-3). Le cadre indique également les grandes options d'intervention dans ces relations (a-c).

Dans notre approche critique, le temps contractuel, les heures travaillées et le revenu sont considérés comme des éléments fondamentaux de la vie quotidienne. Cela

conceptualisés comme des éléments fortement structurants de la vie quotidienne. Cela signifie que la plupart des autres activités doivent être organisées en fonction de ces exigences. Dans les faits, l'infrastructure disponible, les services et l'organisation de la société (par exemple concernant le travail) influencent la façon dont les ménages utilisent leur temps, leur consommation au quotidien de certains biens et services, ainsi que l'empreinte carbone et les potentiels effets rebond qui en découlent. Les pressions objectives et ressenties pesant sur les individus, qui doivent jongler avec diverses responsabilités concernant leur famille, leur travail, leur vie sociale et eux-mêmes (en résumé : l'équilibre vie/travail) ont été décrites comme une pression temporelle et sont liées directement aux préoccupations concernant le bien-être et le bonheur. Par contraste, la prospérité temporelle est l'adéquation perçue entre le temps disponible et les responsabilités. Les pressions et les compromis portant sur le temps individuel façonnent à leur tour les modes de consommation et l'adoption possible de pratiques « pro-environnementales ».

## Organisation et méthodes de recherche

Dans le cadre de ce projet, nous étudierons les changements intervenus dans les vies des personnes qui participent au plan allemand de réduction du temps de travail récemment mis en œuvre. À cette fin, une double approche, qualitative et quantitative, est mise en œuvre pour explorer les deux questions principales visant à déterminer l'efficacité de cette politique. Premièrement, afin de comprendre les motivations des individus qui participent au plan de RTT, plusieurs groupes de discussion rassemblant des participants au plan ont été constitués et une enquête en ligne auprès de travailleurs potentiellement intéressés est menée, afin d'identifier leurs caractéristiques et leurs aspirations communes, ainsi que les motivations (et les obstacles) les conduisant ou non à participer. Sur cette base sont déterminés les aspects de la réduction du temps de travail socialement attrayants, afin de mieux comprendre comment elle pourrait être popularisée.

Deuxièmement, la recherche vise à déterminer la façon dont, en modifiant la vie quotidienne, la RTT influe sur les modèles de mobilité, la consommation énergétique et les émissions de carbone des ménages participants. Il n'est pas simple de répondre à cette question. Pour commencer, il est impossible d'observer directement les modifications du **mode de vie** et de la consommation liées à la RTT, en raison d'absence de données fiables sur les périodes pré et post-RTT. Cela nécessiterait une étude longitudinale qui n'est pas réalisable dans le cadre de ce projet. De plus, même si la modification des modes de vie et de la consommation a été évaluée, le calcul de l'impact énergétique reste complexe. De nombreuses études ont montré que l'usage énergétique direct, par exemple le carburant et l'électricité, ne représente que 25 à 50 % de l'énergie totale consommée par un ménage – le reste est indirect, lié à la production, à la distribution et aux ventes de tous les autres biens et services consommés. Il est ainsi essentiel de prendre en compte l'impact énergétique des chaînes d'approvisionnement des biens et services dont la consommation change en

raison de la réduction du temps de travail.

Une combinaison d'approches s'avère nécessaire pour répondre à ces préoccupations. Nous utilisons les informations qualitatives et quantitatives obtenues par le biais des groupes de discussion et de l'enquête en ligne afin d'évaluer les transformations de la mobilité et d'autres aspects de la vie quotidienne chez les participants au plan de RTT. Puisque l'utilisation d'énergie et les émissions résultent bien d'une consommation quelle qu'elle soit, nous évaluons l'impact de ces transformations du mode de vie sur différents types de consommation. Nous quantifions ensuite les impacts énergétiques des transformations de la consommation au sein de différentes catégories de dépenses. Pour cela, nous utilisons une approche quantitative de pointe appelée « analyse multirégionale d'entrée-sortie » qui prend en compte l'empreinte énergétique directe et indirecte.

## Originalité du projet

La recherche empirique sur la réduction du temps de travail comme solution aux problèmes sociaux et environnementaux est rare et limitée, alors que les affirmations conceptuelles et théoriques sur la réduction du travail, sur l'augmentation du bien-être et sur la diminution de l'empreinte environnementale abondent. Ainsi, toute indication neuve quant à l'attrait et à l'utilité de la RTT est importante pour évaluer la faisabilité de scénarios qui impliquent une forte réduction du temps de travail. Une étude portant sur un plan de réduction existant et analysant les motivations et les conséquences énergétiques, à partir de données collectées auprès d'un grand nombre de participants et d'aspirants, est particulièrement pertinente en ce sens. À notre connaissance, aucune étude n'a encore recueilli de données directement auprès de centaines de participants à la RTT.

Une meilleure compréhension de la réduction du temps de travail contribue à mettre en avant les mesures axées sur la demande dans le discours sur la limitation du changement climatique dans la société civile et les milieux politiques.

En mettant l'accent sur l'attrait de la RTT, cette recherche contribuera à la conception d'un mode de vie nouveau, qui peut s'avérer plus attractif que la logique dominante du « travailler plus pour consommer plus ». Cela signifie que ses orientations différeront radicalement des orientations dominantes issues du monde politique ou la recherche, et viseront à ouvrir la voie à un bien-être élevé et à des vies quotidiennes durables neutres en carbone. En étudiant les attitudes et les actions des participants à l'un des plans de RTT les plus récents au sein d'une économie majeure, l'Allemagne, l'objectif de la recherche est d'apporter une compréhension nouvelle de l'évolution d'une problématique clef de la durabilité : assurer conjointement un travail convenable, un bien-être élevé et un impact environnemental faible.

Le choix explicite de se concentrer sur la mobilité constitue une autre particularité de cette recherche par rapport aux travaux existants. Elle produira *in fine* des connaissances

nouvelles sur l'attractivité et les conséquences énergétiques de la R'I'I liées aux questions de mobilité. Cela sera particulièrement important du point de vue de la communication, notamment à cause des potentiels effets rebond.

## Référence bibliographique

Wiedenhofer, D., Smetschka, B., Akenji, L., Jalas, M., & Haberl, H., « Household time use, carbon footprints, and urban form: a review of the potential contributions of everyday living to the 1.5°C climate target », *Current Opinion in Environmental Sustainability*, 30, 2018, p. 7–17. <https://doi.org/10.1016/j.cosust.2018.02.007>.

### Transition

Les recherches sur la transition s'intéressent aux processus de modification radicale et structurelle, engagés sur le long terme, qui aboutissent à une plus grande durabilité de la production et de la consommation. Ces recherches impliquent différentes approches conceptuelles et de nombreux participants issus d'une grande variété de disciplines.

Plus

### Mode de vie

Un mode de vie est une composition - dans le temps et l'espace - des activités et expériences quotidiennes qui donnent sens et forme à la vie d'une personne ou d'un groupe.

Plus

---

Mots-clés : **Travail; marché du travail; temps de travail; mode de vie**

Disciplines : **Sciences humaines, Sciences sociales, Économie, droit et gestion, Prospective**

Mode(s) de transport : **Tous modes de transport**

---

<sup>1</sup> <mailto:christophe.gay@sncf.fr>

<sup>2</sup> <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/transition-2840>

<sup>3</sup> <https://fr.forumviesmobiles.org/reperes/mode-vie-1754>

<sup>4</sup> <https://fr.forumviesmobiles.org/mots-cles/travail-marche-travail-temps-travail-mode-vie>

<sup>5</sup> <https://fr.forumviesmobiles.org/disciplines/sciences-humaines>

<sup>6</sup> <https://fr.forumviesmobiles.org/disciplines/sciences-sociales>

<sup>7</sup> <https://fr.forumviesmobiles.org/disciplines/economie-droit-et-gestion>

<sup>8</sup> <https://fr.forumviesmobiles.org/disciplines/prospective>

<sup>9</sup> <https://fr.forumviesmobiles.org/modes-transport/tous-modes-transport>