

Bibliographie

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **BookReview**

Zeitschrift: **Revue économique et sociale : bulletin de la Société d'Etudes Economiques et Sociales**

Band (Jahr): **42 (1984)**

Heft 3

PDF erstellt am: **14.09.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Les transports et la région¹

En automne 1983, le 15^e Colloque économique de l'Université de Fribourg donnait l'occasion à treize personnalités de participer à la Table ronde de l'*Association de science régionale de langue française*. Le sujet débattu avait trait aux rapports entre les transports et l'espace concerné. En somme, il s'agissait principalement de répondre à la question de savoir dans quelle mesure le développement des moyens de transport — réseau ferroviaire et routier engendre la croissance économique de la région. L'ouvrage publié rassemble les contributions de chacun.

L'économie des transports constitue un vaste chapitre dont l'étude exige des emprunts aux disciplines les plus diverses, allant de la politique à l'économie en passant par la géographie, la sociologie et la psychologie. Il n'est donc pas surprenant de constater que les nombreuses réflexions présentées ici ne comprennent ni redites ni contradictions. Ces apports sont d'autant plus intéressants qu'ils sont complémentaires; ils traitent du même problème général sous un éclairage chaque fois différent. Si un tel ensemble se laisse difficilement résumer, il n'interdit pas, en revanche, de mentionner l'un ou l'autre des multiples développements qui suscitent l'intérêt du lecteur.

Parler de transports, c'est évoquer des distances. Mais, qu'est-ce qu'une distance? Il s'agit le plus souvent moins d'une longueur réelle que de la représentation que l'individu s'en fait spontanément lorsqu'il découpe le trajet en différents segments. En d'autres termes, la distance réelle ne doit pas seule être prise en compte sous peine de négliger la perception qu'en a l'ensemble des personnes concernées. Il importe en effet de ne pas omettre la dimension politique et sociale que présente tout problème de transport (A.-S. Bailly).

En comparant les résultats obtenus par la SNCF dans l'exploitation des trains rapides et des omnibus (10 % du trafic mais seulement 7 % des recettes), le professeur Jean Valarché arrive lui aussi à la conclusion qu'en matière des transports les réalités économiques pèsent finalement d'un moins grand poids dans le choix des investissements que l'imaginaire collectif. L'importance de l'omnibus dans l'inconscient d'une population — qui ne recourt d'ailleurs que très peu à ce moyen de transport — s'oppose souvent à l'adoption de solutions qui permettraient à la collectivité d'économiser des sommes considérables. Cela ne paraît pas moins vrai en Suisse qu'en Bourgogne. G. Pini tente d'établir un indicateur de sensibilité régionale aux prestations de la route, lequel servirait à mesurer l'incidence des distances sur les flux interrégionaux. Quant à R. Piccand, son analyse se fonde sur un paradoxe qu'il relève d'emblée: les besoins de se déplacer sont les plus importants dans les régions les moins peuplées, et c'est là que ces besoins sont les plus difficiles à satisfaire. Il en conclut que dans les zones à faible densité de population les moyens de locomotion individuels sont supérieurs à tout mode de transport collectif. Ainsi, il y aurait un avantage certain à favoriser, voire à subventionner l'usage de la voiture dans ces régions. La démonstration qu'il en donne est

¹ G. Gaudard et 12 collaborateurs: *Les transports et la région*, Colloques économiques de l'Université de Fribourg, Editions universitaires, Fribourg, 1984 (244 p.).

d'une logique économique indiscutable, mais alors comment éviter de se heurter à l'obstacle que représente l'imaginaire collectif déjà évoqué?

Considérant les rapports entre les frais de transport et la formation régionale des prix, J. Deiss nous rappelle que l'espace est un élément d'imperfection de la concurrence. La question essentielle soulevée par R. Maggi est celle de savoir si l'extension du réseau routier augmente le nombre des places de travail, ou si au contraire ce n'est pas le développement régional qui provoque cette extension. Sa réponse est nuancée en ce sens que l'un et l'autre sont souvent cause et effet. C. Jeanrenaud s'en prend, dans la décision relative à un projet routier, au principe admis qui veut que le rendement de l'opération atteigne au minimum le taux national d'actualisation. La solution qu'il propose tend à intégrer, dans les critères de choix, aussi bien l'équité en faveur de régions pauvres que l'efficacité économique ailleurs. Les régions les plus riches en feraient indirectement les frais. Le cas du Val Bedretto permet à R. de Gottardi de se pencher sur les stratégies de désenclavement d'une région.

Le problème central de savoir si le développement des transports assure spontanément le développement économique est repris par C. Kaspar. Il ne cache pas son scepticisme et penche en faveur du recours à un ensemble de mesures de politique économique. L'auto-responsabilité des régions serait un moyen d'assurer une meilleure allocation des ressources, but qui ne peut guère être atteint par des mesures globales et générales. La thèse soutenue par le professeur D. Maillat est originale: le déclin de l'industrie horlogère affaiblit les échanges intra-régionaux et contraint le canton de Neuchâtel à développer ses communications avec l'extérieur. Les échanges externes progressent donc ici à la suite d'une modification profonde intervenue dans le tissu industriel d'un canton. D'autre part, l'auteur doute qu'une preuve que l'autoroute entraîne systématiquement des effets économiques favorables ait jamais été administrée. R. Ratti est critique à l'égard de la politique suisse au sujet de la ligne du Saint-Gothard. Le trafic s'est beaucoup réduit depuis 1974 sous l'effet de la hausse du franc suisse sur le marché des changes, et de la concurrence de la route. L'approche du problème a été trop sectorielle, trop nationale. L'exploitation de la ligne du Gothard devrait être envisagée sous l'angle d'une politique européenne. La question est donc du ressort des Affaires étrangères et non du seul Département des transports. Rejoignant les conclusions de C. Kaspar, L. Thévoz considère le cas de Bulle et partage l'opinion que ni la construction d'une autoroute ni aucune mesure ponctuelle ne suffit à assurer la croissance d'une région; il importe de mettre en œuvre un ensemble de moyens, variables selon les cas. De plus, il soutient l'idée que l'une des conséquences non négligeable de la construction d'une autoroute pourrait être d'ordre psychologique. La réalisation provoque dans l'esprit de beaucoup une réaction de confiance en un développement rapide auquel on est incité à participer.

Il incombait au professeur Gaston Gaudard la mission difficile de formuler la synthèse des travaux. Force lui fut de constater qu'en dépit de la lumière projetée sur le cadre, le contexte, les mécanismes, les critères de bon fonctionnement et le choix des politiques, des lacunes subsistent dans l'étude d'un sujet aussi complexe. L'apport de cette publication n'est pas moins d'une grande importance pour une meilleure compréhension du problème, ne serait-ce que par la densité de chacune des contributions.

FRANÇOIS SCHALLER

Alexandre Zinoviev: «Le Communisme comme réalité»²

A. Zinoviev décrit le pays dont il vient avec ironie et colère, mais il veut aussi dégager l'essence du régime qui naquit en 1917, grandit en Russie soviétique et se développa à l'Est de l'Europe à l'occasion de la guerre de 1939. Le communisme est devenu le pain quotidien de nombreux Européens, bien que le marxisme le situe à l'horizon de l'histoire. Zinoviev dit excellemment: «Conformément aux dogmes marxistes, le communisme intégral n'existe pas encore dans la réalité; en revanche, la science qui l'étudie, «le communisme scientifique» existe bel et bien. C'est en fait tout le contraire: le communisme réel existe déjà dans de nombreuses sociétés d'un type défini, mais la science correspondante est pour l'instant inexistante.»³ Nul n'était mieux placé que Zinoviev pour montrer en quoi il consiste. Il en a vécu la réalité et, une fois passé à la dissidence, il a médité sur elle avec le sérieux et la pondération du scientifique. Il a voulu enlever leurs illusions à ceux qui admirent l'Union soviétique... de loin, sans pour autant perdre son objectivité. Le but est atteint: le livre peut apprendre beaucoup aux politologues, aux sociologues et aux économistes.

L'ouvrage ne se présente pas comme un manuel; les paragraphes qui le composent apparaissent plutôt comme une suite de réflexions articulées autour de différents thèmes: la méthode en science sociale, l'individu communautaire, la cellule de base, la hiérarchie des cellules-communes, le Parti-Etat, l'idéologie. Mais le tout est vérifié par la proposition exprimée dès le début: la réalité soviétique dérive d'un «communautarisme» universel, organisé en Russie par un Parti-Etat. Le pouvoir soviétique s'efforce de créer un homme nouveau en se servant du marxisme, mais aussi de certaines tendances omniprésentes: «Il existe des rapports sociaux communistes dans tous les pays... Ils existent dans les pays occidentaux et ont existé dans la Russie d'avant la révolution.»⁴

Un tel postulat a le mérite d'expliquer la force d'un régime relié aussi bien à certaines traditions qu'à une idéologie définie. Il oppose l'auteur à ceux qui voient dans le communisme soviétique une invention diabolique. Il le rapproche de ceux qui analysent l'Union soviétique comme un avatar de la Russie éternelle. Cependant Zinoviev ne se reconnaît pas de prédécesseur. Les sociologues occidentaux, qu'ils soient représentants ou adversaires du matérialisme dialectique, «offrent un spectacle affligeant»⁵.

Zinoviev leur reproche de mettre sur la même ligne communisme et capitalisme: «Le capitalisme est le résultat de rapports économiques, le communisme de rapports d'un tout autre ordre.»⁶ En fait, certains auteurs occidentaux ont fait la même remarque que Zinoviev, donc rencontrent la même objection que le capitalisme ne se réduit pas à des rapports économiques⁷ et que le communisme, tel qu'il fonctionne en Union soviétique, a bien des aspects d'un «capitalisme d'Etat».

² «*Le Communisme comme réalité*», Julliard, Paris, 1981.

³ Op. cit., p. 17.

⁴ Op. cit., p. 23.

⁵ Op. cit., p. 50.

⁶ Op. cit., p. 26.

⁷ De Sombart à Braudel la tradition occidentale y voit un mode de vie, sinon de pensée, en même temps qu'une organisation économique.

La réduction du capitalisme à des rapports économiques est une idée marxiste et le lecteur de Zinoviev en trouvera bien d'autres, ce qui ne saurait étonner puisque l'auteur a été formé en Union soviétique. Affirmer «l'homme pense en petit bourgeois ou pense en scientifique» (p. 35), ranger la religion parmi les moyens inventés par les hommes «pour régulariser l'action des lois communautaires» (p. 74) exprime la manière de penser que Marx a inculquée aux socialistes.

Zinoviev a pris également à Marx l'habitude d'enchaîner un raisonnement à un autre, sans couper sa démonstration de références au concret. Les deux sont assez bons logiciens pour éviter de tourner en rond, bien que Zinoviev tombe parfois dans des pétitions de principe dont les pages 104 à 106 offrent un exemple. L'auteur dit qu'il faut partir de la cellule de base pour observer qu'elle fonctionne suivant les lois du communautarisme et ajoute que la cellule de base est la plus petite partie de la société comme possédant les caractéristiques fondamentales de l'ensemble.

Vivre dans son monde intellectuel présente le danger d'être moins original qu'on ne croit. Les analyses du communisme par Zinoviev renvoient à des remarques sur le fonctionnement de la société qui sont banales depuis Pareto. Voici quelques idées plutôt communes que communistes.

1. L'existence d'une élite-mafia: «Toute commune comporte une partie active, un nombre restreint de collaborateurs qui dirigent en s'appuyant sur les organisations sociales. Ils constituent une sorte de mafia dont tous les membres sont solidaires.»⁸
2. L'importance de la calomnie: elle atteint des proportions monstrueuses dans la société communiste seulement. «Les gens ne se rendent même plus compte qu'ils calomnient.»⁹
3. Le carriérisme: «Pour l'écrasante majorité de la partie active de la société, faire carrière est capital.»¹⁰ «C'est à l'âge du komsomol que se détermine la position sociale future.»¹¹ On dit en France qu'on prépare l'Ecole polytechnique dès son plus jeune âge!
4. La sélection des élites: «Le communisme porte en lui une sélection sociale des individus les plus capables de s'adapter, renforcée par une manipulation idéologique.»¹² Est-il le seul?
5. Le relativisme: «L'essence du communautarisme n'est ni le mal absolu ni le bien absolu... Le mal forme la base du bien et le bien engendre inévitablement le mal.»¹³ C'est ainsi que Zinoviev rejoint Bernard de Mandeville.
6. Le travail au noir: «Les «parasites» ont montré qu'il était possible de vivre sans dépendre des communes tout en gagnant aussi bien sa vie. Et d'être en plus de cela libre.»¹⁴

⁸ Op. cit., p. 166.

⁹ Op. cit., p. 169.

¹⁰ Op. cit., p. 97.

¹¹ Op. cit., p. 200.

¹² Op. cit., p. 328.

¹³ Op. cit., p. 69.

¹⁴ Op. cit., p. 131.

7. La reproduction de l'inégalité sociale: «Dans la société communiste, l'inégalité dépend en premier lieu de la place que l'homme occupe dès sa naissance dans la structure sociale.»¹⁵ On croirait lire Raymond Aron!

La comparaison de l'Occident et de la société communiste conduit Zinoviev à une observation cette fois originale et si importante qu'un économiste terminera volontiers son compte rendu par elle. Il y a lieu de distinguer le degré d'exploitation et le degré de rétribution. Le degré d'exploitation est plus bas dans la société communiste qu'en Occident (la plus-value est réduite puisque la productivité du travail y est plus basse qu'en Occident). Mais le degré de rétribution est plus élevé, c'est-à-dire que le rapport entre ce que le régime soviétique offre au travailleur et ce qu'il lui demande est plus favorable au travailleur dans la société communiste. Ce n'est pas l'indication que le niveau de vie serait supérieur en Union soviétique, Zinoviev sait bien que c'est le contraire. C'est seulement le signe que la société soviétique exige moins du travailleur que la société occidentale. Zinoviev y voit «l'avantage fondamental de la société communiste sur l'Occident»¹⁶.

Un autre dissident, Amalrik, a déclaré que les paysans soviétiques ne désiraient pas accéder à la propriété privée de leurs moyens de production, par peur des soucis pécuniaires et de l'organisation qu'elle suppose. Les Occidentaux qui ont travaillé en Union soviétique admettent également que les cadences de l'usine, l'obsession du profit ne pèsent pas là-bas comme chez eux. Mais ils notent aussi le désir de bien-être de la population soviétique, l'aspiration des jeunes à bénéficier d'autre chose. La grande mobilité professionnelle que signale Alec Nove¹⁷ n'est-elle pas l'indice d'une insatisfaction et de la recherche d'un «plus»? Sans nier que le travail contraint répugne à beaucoup d'hommes au point qu'ils acceptent de vivre moins largement pour travailler moins, on se demandera si les travailleurs soviétiques ne sont pas en train d'abandonner la passivité qu'on prêtait aux Russes, au temps où ils étaient économiquement retardés.

JEAN VALARCHÉ

¹⁵ Op. cit., p. 201.

¹⁶ Op. cit., p. 128.

¹⁷ Dans son «*Economie soviétique*».

La diffusion de nouvelles technologies en Suisse¹

Cette étude s'inscrit dans le cadre du Programme national de recherche n° 9 sur les mécanismes de l'économie suisse. Son objectif est de mettre en lumière les facteurs de diffusion des nouvelles technologies dans l'industrie.

Les auteurs ont opté pour une méthode empirique consistant en l'examen approfondi de l'accueil réservé aux nouvelles techniques dans cinq branches d'activité industrielle. L'électronique dans la montre, la commande numérique de machines-outils, les systèmes de communication de données, la photocomposition dans les arts graphiques et la métallurgie des poudres furent retenus comme champs d'étude significatifs.

Dans chacune de ces cinq monographies, le lecteur dispose d'une analyse méthodique et détaillée du phénomène de la diffusion de nouvelles technologies. Les problèmes de la vitesse de diffusion et les facteurs de résistance sont présentés et expliqués en relation avec les particularités de la branche étudiée.

Décrivant l'histoire de la diffusion de la technologie, les auteurs font ressortir les décisions, les motifs, les faits qui ont donné telle impulsion ou créé tel frein à l'intégration de l'innovation ou de l'invention. En offrant une vision claire et concrète des éléments qui ont déterminé le rythme et la forme de la diffusion de nouvelles techniques, cette étude contribue à la connaissance de notre histoire industrielle contemporaine.

Au-delà de l'intérêt purement académique, ce texte fournit des éléments susceptibles d'intéresser les chefs d'entreprises. En effet, cette présentation systématique de faits marquants, d'expériences et d'erreurs autorise le lecteur à tenter des comparaisons, des analogies entre le proche passé et le futur. Entre deux solutions d'égales valeurs et dans le climat d'incertitude qui caractérise la prise de décision, le chef d'entreprise cherche plus un détail révélateur, un élément original, qu'un cortège de phraséologies issues d'une quelconque conception globale (dont malheureusement se rapprochent les conclusions de l'ouvrage).

L'étude innove, en nous laissant entrevoir que l'histoire industrielle récente pourrait tenir une place opérationnelle parmi les branches classiques du « management ». Pour acquiescer, un tel statut l'histoire doit être accessible, systématique et factuelle. Les cinq études répondent à cette exigence. De plus, l'exploitation du savoir historique à des fins décisionnelles et prévisionnelles n'en est qu'à ses premiers balbutiements. L'ouvrage n° 22 du FNRS ouvre la voie à de tels développements, souhaitons qu'elle sera suivie.

BLAISE GOETSCHIN

¹ O. Hieronymi, A. Gabus, H. Hattemer et E. Sallin : *La diffusion de nouvelles technologies en Suisse*, volume 22 du Fonds national de la recherche scientifique, Georgi, 1983.

Le travail clandestin¹⁸

Face à la montée croissante du phénomène «travail clandestin» et «économie parallèle», des économistes cherchent, par une analyse de la situation actuelle du marché de travail, à déterminer les causes de ce phénomène. Leurs études ont amené à conclure que ce marché est d'ailleurs aussi courant qu'actif dans les pays à économie planifiée tels que l'URSS, la Pologne et la Hongrie. Voici quelques faits situant ce genre d'activité:

A. *Economie souterraine et travail clandestin*

- L'économie souterraine qui existe depuis longtemps est due notamment à l'absentéisme et à l'accroissement du chômage.
- Selon la *Revue internationale du travail*, le travail clandestin est «une activité professionnelle unique ou secondaire, exercée en marge ou en dehors des obligations légales, réglementaires ou conventionnelles, à titre lucratif et de manière non occasionnelle».

B. *Evolution et ampleur du phénomène*

Le phénomène du travail clandestin se traduit par:

- la décentralisation de la production;
- la croissance des petites entreprises;
- l'immigration clandestine;
- le cumul d'emplois non seulement dans les secteurs tels que l'agriculture et les bâtiments, mais aussi dans l'enseignement.

Il se manifeste à travers trois étapes:

- Emergence: RFA, Japon, France;
- Organisation: Royaume-Uni, Suède, USA;
- Institutionnalisation: Italie.

Une estimation des spécialistes en économie montre que le travail clandestin représente environ 2 à 3 % de la population active. Les secteurs d'activités les plus concernés sont en:

- | | |
|-----------------|---|
| Grande-Bretagne | — réparations autos,
— rénovation des logements; |
| Italie | — fabrication de vêtements, de chaussures, de gants,
— instruments de musique, de meubles,
— céramique,
— hôtels, restaurant |

¹⁸ R. de Grazia: «*Le travail clandestin — Situation dans les pays industrialisés à économie de marché*»; Bureau International du Travail, Genève, 1983.

France	— confection, bâtiment, agriculture, plomberie, certains travaux de bureau.
Suède	— garde des enfants, travaux ménagers, transports;
Belgique et Luxembourg	— très répandu dans le bâtiment, l'artisanat, le commerce;
Etat-Unis	— surtout dans l'agriculture, les hôtels et restaurants.

On distingue trois formes essentielles de clandestinité:

- a) le salarié est engagé par un employeur lui-même clandestin;
- b) d'un commun accord entre les parties, le salarié est déclaré normalement par l'employeur en situation régulière mais dont les déclarations des normes du travail sont frauduleuses;
- c) d'un commun accord entre les parties, le salarié n'est pas déclaré par un employeur en situation légale (métier artisanal);
- d) un autre phénomène existe aux Etats-Unis: «le troc» (Barter). Cela consiste à échanger des services ou des biens en vue d'éviter le paiement des taxes fiscales.

C. Employeurs et travailleurs clandestins

Le travail clandestin est soumis à la loi de l'offre et de la demande, ceci dans deux catégories d'activités:

- les personnes physiques (petits travaux de dépannage),
- les personnes morales (entreprise familiale artisanale, sous-traitance).

On trouve donc d'un côté les *donneurs d'ouvrage* (on les rencontre dans les catégories socio-professionnelles) qui sont en contact direct avec les travailleurs, et de l'autre côté, les *travailleurs clandestins* souvent de sexe masculin (ou féminin dans le cas de travail à domicile non déclaré). Ils sont âgés de 25 à 55 ans et généralement célibataires, divorcés ou veufs.

Ils ont assez souvent un second emploi en dehors de celui exercé officiellement et possèdent un niveau de formation professionnelle ou de qualifications très différent les uns des autres. Par contre, leur salaire de travail clandestin est inférieur à celui du normal. Les seuls moments propices sont le soir, les jours fériés et les fins de semaines, et moins en été qu'en hiver, et beaucoup moins pendant la période de congés annuels.

D. Causes, conséquences et réactions

Des causes économiques et sociologiques est issu le goût du travail clandestin. D'une part, l'employeur recherche une main-d'œuvre à bon marché, sans charges sociales ni fiscales; d'autre part, la politique économique joue elle aussi un rôle primordial en ce qui concerne la réduction du temps de travail, la limitation des heures supplémentaires, le problème de recrutement, etc. Il faut noter que le travail clandestin répond souvent aux besoins vitaux de certains employés allant jusqu'à l'amélioration d'une condition de vie meilleure.

A cela s'ajoutent plusieurs facteurs permettant le développement incessant du travail clandestin tels que :

- le manque de contrôle des syndicats sur le marché du travail;
- la baisse du nombre d'heures de travail, donc diminution de salaire;
- le système d'horaires flexibles;
- le taux élevé de chômage;
- l'insuffisance de qualifications professionnelles.

Les conséquences de ce phénomène sont, parmi d'autres, les suivantes :

- aspects positifs non négligeables au niveau des revenus et du niveau de vie. Des avantages économiques aussi pour le fournisseur d'ouvrage, car celui-ci paie des salaires horaires inférieurs, lui permettant la souplesse de la production et le maintien de sa compétitivité;
- d'autres personnes observent que le travail au noir éviterait la marginalisation des jeunes, des femmes et des retraités;
- conséquences négatives: souvent on met en relief les conséquences législatives et pénales de cette situation. Elles sont très graves lorsque le travail clandestin constitue l'activité unique des travailleurs;
- en conclusion, on peut dire que les opinions sont très partagées face à ce phénomène. Dans l'ensemble les organisations de travailleurs voient d'un mauvais œil cette pratique. Mais on peut dire que les conséquences et les causes sont souvent multiples et variées selon les pays, les circonstances et les individus.

E. Remèdes

Les efforts entrepris pour freiner ce phénomène sont précaires. Au niveau des employeurs et de leurs organisations, l'opinion est souvent assez contradictoire. Du côté des travailleurs et des syndicats, le problème n'est pas largement discuté.

Les gouvernements portent peu d'intérêt à ce problème. Les mesures prises sont inefficaces et varient selon la nature et les circonstances de l'économie du pays en question.

Le travail clandestin est un phénomène très complexe et multiforme, il a tendance actuellement à mieux s'organiser et se développer dans de nombreux secteurs d'activités.

Une des manières de résoudre ce problème serait de lancer une concertation internationale et nationale entre les différents partenaires sociaux et l'Etat. Certaines questions pourraient être abordées telles que :

- pourquoi ce développement du travail clandestin en relation avec l'évolution économique et sociale?
- quelles mesures peut-on prendre pour résoudre ce problème?
- quelle est la position des jeunes face à ce phénomène et au temps libre?
- quel est le seuil acceptable pour l'économie?

MARIE-NOËL LA NGOC