

Relations industrielles Industrial Relations



Le chômage frictionnel Frictional Unemployment

Jacques St-Laurent

Volume 12, Number 4, October 1957

URI: <https://id.erudit.org/iderudit/1022513ar>

DOI: <https://doi.org/10.7202/1022513ar>

[See table of contents](#)

Publisher(s)

Département des relations industrielles de l'Université Laval

ISSN

0034-379X (print)

1703-8138 (digital)

[Explore this journal](#)

Cite this article

St-Laurent, J. (1957). Le chômage frictionnel. *Relations industrielles / Industrial Relations*, 12(4), 367–373. <https://doi.org/10.7202/1022513ar>

Article abstract

1.—Beside structural, cyclical and seasonal unemployment, a fourth variety must be isolated which can be called "frictional unemployment".

2.—Frictional unemployment arises from the difficulty which workers from a given "region" — within which several labour markets can be found — find in moving from one market to another. This implies that, within the region, there remain employment opportunities which are not met by unemployed persons who could take advantage of them if they just passed from one market to the other.

3.—Those unemployed, however, fail to do so for lack of information; for lack of continuousness and/or concordance in the length of the periods for which employment is offered or sought; because of the uncertainty which is inherent in mobility; due to increasingly tight regulations imposed by trade organizations; because of the complementarity of the production factors — or, in other words, because of a reduction in the possibilities for substituting some production factors for others; or, finally, because of that complex of psychological and social factors which attach workers to their trade or community.

4.—There are, however, a certain number of steps which could reduce frictional unemployment by increasing manpower mobility. Others would reduce it by tackling the mobility of other factors of production. But the cost element of resorting to one step or the other must be taken into account. For what is economically best is not always what is socially desirable. Social demands involve an economic expenditure: this, one must see clearly.

Le chômage frictionnel

Jacques St-Laurent

L'auteur s'efforce ici de préciser le concept de chômage frictionnel en proposant des exemples de la définition qu'il en donne, en dégagant certains des facteurs qui sont à sa source et en indiquant les possibilités de le réduire.

Introduction

L'instabilité de l'emploi sur le plan national peut être reliée à des bouleversements structurels subséquents à l'introduction d'innovations technologiques ou à des changements dans les goûts des consommateurs; elle peut également se relier à des récurrences cycliques provoquées par l'insuffisance de la demande effective; on peut enfin la rattacher au caractère saisonnier de la production ou de la consommation de certaines marchandises. La première liaison donne naissance à ce qu'il est convenu d'appeler le chômage structurel, la deuxième, au chômage cyclique, et la dernière, au chômage saisonnier.

Mais il est nécessaire de reconnaître une quatrième catégorie de chômage: le chômage frictionnel.

Définition et exemples

Le chômage frictionnel naît de la difficulté inhérente aux travailleurs d'une « région » donnée,¹ à l'intérieur de laquelle existent plusieurs marchés de travail déterminés en fonction du lieu ou de l'occupation, de passer d'un marché à

l'autre. En d'autres mots, le chômage frictionnel naît de l'impossibilité, pour les mécanismes d'ajustement, de jouer à l'échelle de la région considérée. Cett

ST-LAURENT, JACQUES, M.Sc.Soc. (Laval), professeur d'économie du travail au Département des relations industrielles, Faculté des sciences sociales, Université Laval.

(1) Cette région peut être à l'échelle nationale, provinciale ou locale. On parlera donc, selon le cas, de chômage frictionnel au Canada, dans l'Ontario ou à Montréal, et ainsi de suite.

impossibilité se traduit par la multiplication des marchés de travail à l'intérieur de cette région.

A titre d'exemple, supposons que dans la ville de Montréal, considérée ici comme un seul marché, les taux de salaire pour une occupation donnée soient supérieurs à ceux de la ville de Québec, considérée comme un second marché. Aux taux de salaire en vigueur à Montréal, des travailleurs de Québec capables de satisfaire aux exigences de cette occupation accepteraient un emploi. De plus, aux taux de salaire en vigueur à Québec, les entrepreneurs de Montréal engageraient davantage d'hommes. Mais si, pour une raison ou pour une autre, les travailleurs de Québec ne se rendent pas à Montréal et les entrepreneurs de Montréal ne se présentent pas à Québec, chacun demeurant à l'intérieur de son marché respectif, il y aura, dans la région Québec-Montréal, formée par l'agrégat des marchés de travail de Québec et de Montréal, du chômage de friction, *i.e.* du chômage que la mobilité parfaite des facteurs de production résorberait. De plus, à cette occasion, les travailleurs sur le marché de Montréal jouiraient d'une espèce de « rente » de localisation, puisque le taux de salaire y est élevé.

On pourrait illustrer de la même façon le chômage frictionnel dû à l'immobilité occupationnelle. Dans ce dernier cas, certains travailleurs jouiraient d'une « rente » occupationnelle. En égard à l'emploi, cependant, le résultat est le même: dans les deux cas, certains ouvriers chôment alors que le nombre d'emplois offerts, aux salaires qu'ils désirent, seraient suffisants pour les mettre au travail.

Il convient ici de noter que le chômage de friction implique qu'il reste des possibilités d'emploi non satisfaites, et ce, indépendamment du fait que les marchés de travail soient établis en fonction de la localisation ou de l'occupation de la main-d'oeuvre. Il serait absurde de supposer le contraire. Car, de toute façon, on ne peut pas s'attendre que des ouvriers sans travail se déplacent d'un marché à l'autre pour le seul plaisir d'être chômeurs dans une localité ou une occupation où les taux de salaire sont plus élevés.

Il convient de noter également que le chômage frictionnel ne réfère pas à la mobilité en tant qu'elle affecte le passage d'un emploi à un autre, que ce passage implique un changement d'employeur, d'industrie, d'occupation, de région ou d'une combinaison quelconque de ces derniers; mais bien seulement à la mobilité en tant qu'elle aide ou empêche le déplacement *d'un sans-travail* d'une localité ou d'une

occupation à l'autre, *alors même que ce déplacement lui vaudrait un emploi*. Notre préoccupation n'est pas de connaître les raisons pour lesquelles un travailleur depuis longtemps collé à un emploi refuse de se rendre là où les salaires sont meilleurs. Il ne s'agit pas non plus de considérer des sans-travail qui sont tels parce qu'ils ne pourraient pas satisfaire aux exigences de l'occupation offerte, mais de ceux qui, tout en pouvant y satisfaire, demeurent quand même inoccupés.

Il convient enfin de noter que les difficultés propres à l'élimination du chômage frictionnel ou — ce qui revient au même, l'un étant fonction de l'autre — à l'accroissement de la mobilité des sans-travail seront d'autant plus grandes que la « région » considérée comprendra un nombre plus considérable de marchés de travail et que le degré de différenciation des uns et des autres ira croissant — que cette différenciation se fasse sur le plan occupationnel ou sur le plan de la localisation.

Causes

Qu'est-ce qui, à l'intérieur d'une région donnée, formée d'un groupe soit de pays, de provinces, de comtés ou de localités, empêche des travailleurs sans emploi de se déplacer d'un endroit à l'autre et d'une occupation à l'autre? En d'autres termes, quels sont les facteurs qui président au morcellement de ces régions en un certain nombre de marchés, isolés plus ou moins irrémédiablement les uns des autres?

Et, de tous ces facteurs, quels sont ceux qu'il nous serait loisible d'influencer afin de réduire les arrêts de travail dus à la friction? On devrait-on faire appel à des facteurs extérieurs au phénomène?

On pourrait classer les causes du chômage frictionnel selon qu'elles concernent le passage du travailleur d'un lieu à un autre ou d'une occupation à une autre. Nous ignorerons cependant cette classification car les causes, la plupart du temps, sont communes à l'un et à l'autre.

1. La première qui nous vient à l'idée, la plus élémentaire aussi, c'est l'insuffisance de l'information, i.e. l'absence, dans la plupart des cas, d'une des conditions nécessaires à la réalisation d'un marché pur.

Il est important de prendre toutes les mesures nécessaires pour éviter que des travailleurs sans emploi et des employeurs qui ont besoin de main-d'œuvre se cherchent mutuellement, alors que les services offerts

par les uns seraient exactement ceux exigés par les autres. Il faut créer les conditions nécessaires à ce que la rencontre des uns et des autres se fasse dans le plus bref délai possible, afin d'éviter un magasinage inutile aux deux parties. Les bureaux d'information ou de placement des gouvernements provinciaux et fédéral, des compagnies et de certaines unions font à cet égard un travail des meilleurs. Il reste, cependant, que des informations plus complètes et surtout plus-rapides au sujet des *offres d'emploi* amélioreraient la situation. Quant aux *demandes d'emploi*, elles sont toujours connues beaucoup plus rapidement, et pour cause!

2. Le manque de coïncidence dans la longueur des périodes pour lesquelles le travail s'offre et se demande explique aussi une part du chômage frictionnel. L'arrêt de travail peut n'être que temporaire. On refusera de la sorte une offre de situation permanente. On le fera d'ailleurs d'autant plus à son aise que les prestations d'assurance-chômage sont là pour permettre de faire le pont avec moins de misère. D'un autre côté, la période pour laquelle on offre un emploi est peut-être trop courte pour motiver un déplacement. La discontinuité dans la longueur des périodes pour lesquelles le travail est offert et demandé est donc un nouvel élément de friction qui vient s'ajouter à celui de l'insuffisance de l'information.

3. L'incertitude inhérente à la mobilité en est aussi un autre élément. Parce qu'on n'est pas sûr de se plaire dans l'occupation offerte, on préférera attendre que s'en présente une autre où les chances de s'y plaire sont meilleures.

4. La réglementation faite quant aux exigences d'appartenance à un corps de métier peut aussi augmenter la friction, quand elle empêche des gens qui en auraient la compétence de passer d'un métier ou d'une occupation à une autre. Il est vrai qu'on assure alors la sécurité d'un certain groupe de travailleurs, mais c'est au dépens de la mobilité des autres.

5. Il convient peut-être de signaler aussi le chômage qui existe lorsque les facteurs de production ne se retrouvent pas dans les combinaisons techniques désirables pour commencer la production. Les travailleurs sont là, mais la machinerie tarde à venir. Il manque un ingénieur et tous les travaux sont retardés. Les exigences de la *technique*, en rendant complémentaires une série de facteurs de production, augmentent les risques de chômage de friction, puisque la pénurie d'un seul facteur entraîne alors l'inactivité des autres.

6. Il est enfin un ensemble de facteurs très importants qui fixent les travailleurs à une usine, un métier, une localité. C'est cet ensemble de facteurs psychologiques et sociaux qui fait qu'on appartient à un milieu dont on se détache difficilement et qu'on préfère demeurer dans une localité ou un métier aux possibilités d'emploi limitées et lointaines plutôt que d'aller là où ces mêmes possibilités sont plus nombreuses et immédiates.

Remèdes

Mais si le travail — pour toutes sortes de raisons valables, dont cette appartenance à un milieu — manque de mobilité, pourquoi ne pas diriger alors les industries vers les régions ou les villes où il existe un surplus de main-d'oeuvre? Si l'on accorde aux hommes une dignité que les choses inanimées n'ont pas, pourquoi alors les laisser se déplacer à la remorque du capital? Inviter les industries à venir s'établir chez soi, les attirer par différents moyens, ce serait là une élégante solution au problème de l'instabilité de l'emploi causée par l'immobilité de la main-d'oeuvre. C'est là une suggestion dont la réalisation exige la solution d'un tas de difficultés.

Car le capital aussi a ses exigences. Souventes fois il est physiquement impossible de le déplacer. On ne pouvait pas songer, par exemple, à déménager le minerai de fer du Nord du Québec, où la main-d'oeuvre était inexistante, vers Rimouski ou la Vallée de la Matapédia où les jeunes qui s'offrent sur le marché du travail sont plus nombreux que les ouvertures d'emploi, mais où l'on ne trouve aucun minerai économiquement exploitable. Dans ces conditions, même si l'on accepte la supériorité de l'homme sur les choses, il faut bien se soumettre aux exigences de la nature.

Par contre, il est certains capitaux qu'il est physiquement possible de mouvoir. Cependant, s'ils se sont déjà situés ailleurs c'est, selon toute vraisemblance, que par le truchement habituel du mécanisme des prix, cela s'avérait la solution économique la plus intéressante. Ceci implique que toute autre localisation comporterait un coût supplémentaire, *i.e.* ne serait pas la plus économique. Ce qui n'exclut pas qu'elle puisse être *socialement* la plus désirable. Car il faut bien distinguer entre ce qui est physiquement possible, économiquement meilleur et socialement désirable. *Et il est important de signaler le coût économique de nos exigences sociales.* L'immobilité qui en est le résultat, si elle occasionne

du chômage frictionnel, coûte quelque chose au chômeur. Ce quelque chose s'exprime par une réduction de son standard de vie pour la période de chômage ou d'autres périodes, si, pour vivre, il emprunte sur ses revenus futurs ou passés; elle coûte quelque chose aussi à la région économique considérée parce que les facteurs de productions ne produisent pas alors autant que les conditions économiques le permettent. Nos exigences sociales comportent un coût économique dont il faut bien se rendre compte.

Mais, même si on réussit à éliminer le chômage frictionnel en déplaçant artificiellement les autres facteurs de production, il en coûterait encore quelque chose. L'exemption de taxe accordée à une compagnie pour qu'elle vienne s'installer chez soi doit être supportée par le reste de la collectivité, soit que les taxes soient augmentées ou que les services soient moindres qu'autrement. La nouvelle localisation implique donc d'abord une subvention forcée d'un groupe à un autre groupe. Elle implique ensuite un coût d'opération plus élevé, puisqu'on suppose au point de départ que la localisation précédente était celle qui réalisait les conditions d'optimum économique — mais pas nécessairement d'optimum social.

Malgré le coût d'un tel déplacement, il se peut cependant qu'il soit socialement désirable, parce que des valeurs autres que des valeurs économiques sont en cause et qu'on leur donne préséance.

Il reste quand même qu'il est nécessaire de bien voir le coût économique de la proposition qu'on vient de mentionner, et le fait que l'intervention de l'Etat que cela suppose comporte des avantages et des désavantages dans un système d'entreprise privée — à condition évidemment que ce soit celui-là qu'on désire.

Si l'on accepte l'inertie de la main-d'oeuvre comme une donnée, il est une autre façon, plus directe celle-là, d'éviter le chômage frictionnel, comme d'autres chômages aussi: c'est de réduire le nombre de travailleurs en réduisant le travail requis par unité de production. L'introduction d'innovations technologiques qui augmentent la productivité y conduit. Evidemment, ces innovations, à cause des perturbations temporaires qu'elles occasionnent, nécessitent la prise de mesures facilitant la réadaptation des travailleurs déplacés. Mais ce sont là des perturbations nécessaires, si l'on veut profiter des bénéfices de « longue période » amenés par l'innovation, une longue période dont l'échéance d'ailleurs est

de nos jours de plus en plus rapprochée du moment de l'introduction de l'innovation.

Conclusion

Il est donc certaines mesures qui réduiraient le chômage frictionnel, en accroissant la mobilité de la main-d'oeuvre: une information plus adéquate au sujet des possibilités d'emploi actuelles et futures; l'élimination des réglementations empêchant les travailleurs de passer facilement d'une occupation à l'autre et d'un lieu à l'autre; l'amélioration des moyens de transport, ce qui permettrait à l'ouvrier de se déplacer sans avoir à déplacer sa famille; enfin, une formation technique qui permettrait une plus grande versatilité professionnelle.

Il en est d'autres qui réduiraient le chômage frictionnel en s'attaquant à la mobilité des autres facteurs de production. Les réductions ou les exemptions de taxes aux industries sont de celles-là.

Il en est enfin qui les réduiraient en rendant le travail moins nécessaire à l'obtention d'un standard de vie: l'introduction rationnelle d'innovations technologiques susceptibles d'augmenter la productivité est de celles-là.

Frictional Unemployment

1.—Beside structural, cyclical and seasonal unemployment, a fourth variety must be isolated which can be called "frictional unemployment".

2.—Frictional unemployment arises from the difficulty which workers from a given "region" — within which several labour markets can be found — find in moving from one market to another. This implies that, within the region, there remain employment opportunities which are not met by unemployed persons who could take advantage of them if they just passed from one market to the other.

3.—Those unemployed, however, fail to do so for lack of information; for lack of continuousness and/or concordance in the length of the periods for which employment is offered or sought; because of the uncertainty which is inherent in mobility; due to increasingly tight regulations imposed by trade organizations; because of the complementarity of the production factors — or, in other words, because of a reduction in the possibilities for substituting some production factors for others; or, finally, because of that complex of psychological and social factors which attach workers to their trade or community.

4.—There are, however, a certain number of steps which could reduce frictional unemployment by increasing manpower mobility. Others would reduce it by tackling the mobility of other factors of production. But the cost element of resorting to one step or the other must be taken into account. For what is economically best is not always what is socially desirable. Social demands involve an economic expenditure: this, one must see clearly.