

LES TEMPS DE DÉPLACEMENT ENTRE DOMICILE ET TRAVAIL

Des disparités selon l'organisation des horaires de travail

L'aller-retour entre le domicile et le lieu de travail prend, en moyenne, 50 minutes chaque jour.

Cette moyenne cache des différences importantes entre la région parisienne et les autres zones géographiques.

Selon l'organisation de la semaine de travail, les temps de déplacement varient également : dans les semaines où les durées journalières travaillées sont les plus faibles (semaine de demi-journées et semaine aux journées courtes ou variées), les temps de trajet sont moindres.

29 % des actifs en emploi effectuent plus d'un aller-retour quotidien entre leur domicile et leur travail, le plus souvent pour le déjeuner.

Ces déplacements sont plus fréquents pour les actifs qui connaissent une coupure importante entre deux moments travaillés dans la journée.

Pour se déplacer de leur domicile à leur lieu de travail, 74 % des actifs en emploi utilisent une voiture et 11 % empruntent les transports en commun. L'usage de la voiture apparaît plus répandu dans les semaines aux journées dont les horaires sont décalés par rapport aux horaires standard, en particulier le matin.

Le temps de déplacement entre le domicile et le lieu de travail s'ajoute au temps de travail. Il n'est pas considéré comme un temps de travail effectif et ne donne pas droit, sauf exceptions, à un décompte et à une rémunération (encadré 1). La durée du trajet, ainsi que les modes de transport à disposition, sont des enjeux importants pour les personnes car ils peuvent constituer un obstacle à la mobilité et à l'accès à l'emploi (1) et constituer une source de fatigue.

En 2010, les actifs en emploi (2) ont consacré en moyenne 50 minutes par jour travaillé pour aller et revenir de leur domicile à leur lieu principal de travail (encadré 2). Cette durée, qui peut inclure un détour (3), s'est accrue de 10 minutes depuis 1998 (4).

La durée quotidienne de trajet est inférieure à la demi-heure pour 34 % des actifs en emploi, comprise entre une demi-heure et une heure pour 31 %, et d'une heure ou plus pour 35 % (graphique 1). En 1998, davantage d'actifs en emploi faisaient un trajet de moins de 15 minutes par jour (17 % contre 13 % en 2010) alors que ceux dont le trajet était supérieur à 1 heure 30 par jour étaient moins nombreux (12 % contre 16 %).

Des trajets deux fois plus longs en région parisienne que dans les petits pôles urbains

Les trajets sont plus longs à Paris et en région parisienne avec, en moyenne, 68 minutes pour faire l'aller-retour entre le domicile et le lieu de travail (graphique 2).

(1) Cette difficulté est, par exemple, prise en compte depuis 2008 dans les modalités de mise en œuvre du projet personnalisé d'accès à l'emploi. Après six mois d'inscription sur la liste des demandeurs d'emploi, l'emploi offert est raisonnable dès lors qu'il entraîne, à l'aller comme au retour, un temps de trajet en transport en commun d'une durée maximale d'une heure ou une distance à parcourir d'au plus 30 km.

(2) L'analyse est restreinte aux seuls actifs occupés ayant renseigné une semaine dite « normale » de travail dans le semainier d'activité de l'enquête, c'est-à-dire sans jour de congé ou de RTT, et qui résident en France métropolitaine (encadré 2).

(3) Il s'agit d'un détour lors du trajet domicile-travail pour déposer un enfant à l'école, aller le chercher, faire des courses, etc. 18 % des actifs en emploi déclarent effectuer habituellement un tel détour.

(4) Les trajets ne tiennent pas compte de la distance parcourue, laquelle n'est pas renseignée dans cette enquête.

Les distances à parcourir sont plus courtes mais la vitesse est plus faible à cause des embouteillages et de l'usage plus répandu des transports en commun [3]. Pour les résidents des autres aires urbaines, le temps d'un aller-retour varie selon les zones, de 35 minutes pour les petits pôles urbains et leur couronne, à 57 minutes pour les couronnes des grands pôles urbains, moins bien pourvues en emplois que les pôles urbains [4].

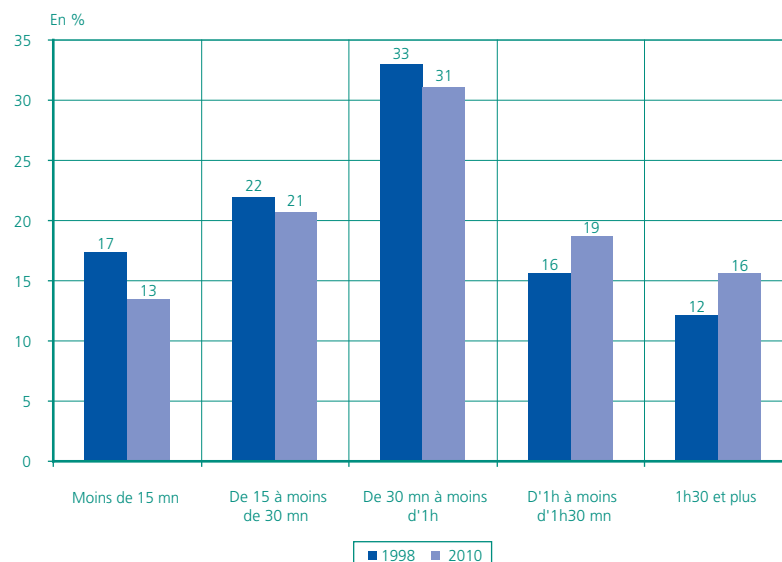
Les déplacements domicile-travail sont le plus souvent identiques tous les jours : ils ne varient que pour 14 % des actifs en emploi en 2010. La régularité des trajets professionnels des salariés va de pair avec celle de leurs horaires de travail. Lorsque les horaires de travail sont les mêmes chaque jour ou qu'ils sont alternés (2x8, 3x8), les déplacements sont plus souvent réguliers. Pour ceux qui ont des trajets variables (qui travaillent chez des clients par exemple), la durée d'un aller-retour est en moyenne de 62 minutes, contre 47 minutes pour ceux qui ont des trajets réguliers.

Un temps de déplacement plus court dans les semaines de travail aux durées journalières les plus faibles

Le temps de déplacement est fortement lié à l'organisation des horaires de travail. La description d'une semaine normale de travail (encadré 2) permet de distinguer neuf cas-types : semaine standard, longue, de demi-journées, décalées vers le matin, vers l'après-midi/la soirée ou vers la nuit, fragmentée, aux journées courtes ou variées, peu travaillée (encadré 3), [5] et [6].

Les personnes qui ont travaillé une semaine de demi-journées ou une semaine aux journées courtes (ou variées) ont un temps de trajet plus court que les autres (5) (environ 30 minutes), (tableau 1). Ces semaines sont plus souvent celles d'employés

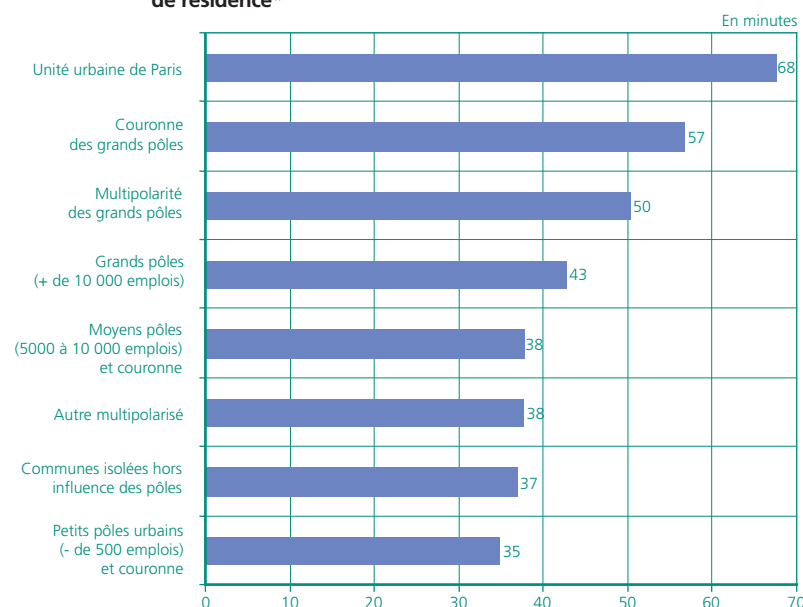
Graphique 1 • Répartition des actifs en emploi selon le temps de trajet domicile-travail



Lecture : en 2010, 16 % des actifs en emploi, dont le lieu de travail principal n'est pas le domicile, mettent en moyenne plus d'1h30 pour faire un aller-retour (détour éventuel compris) entre leur domicile et leur lieu principal de travail ; en 1998, c'était le cas de 12 % des actifs en emploi.

Champ : actifs occupés ayant renseigné une semaine normale dans le semainier (encadré 2) et qui n'exercent pas principalement leur activité professionnelle à domicile ; France métropolitaine.

Graphique 2 • Temps moyen d'un aller-retour entre domicile et travail selon le lieu de résidence*



* Il s'agit du zonage en aires urbaines du lieu de résidence, fondé sur les données du recensement de la population de 2008. L'aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine offrant plus de 10 000 emplois) et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci. Le zonage en aires urbaines permet d'obtenir une vision des aires d'influences des villes sur le territoire [2].

Lecture : en 2010, la durée de trajet domicile-travail d'un aller-retour (détour éventuel compris) est en moyenne de 68 minutes dans l'unité urbaine de Paris ; elle est de 35 minutes dans les petits pôles urbains et leur couronne.

Champ : actifs occupés ayant renseigné une semaine normale dans le semainier (encadré 2) et qui n'exercent pas principalement leur activité professionnelle à domicile ; France métropolitaine.

non qualifiés (employés de commerce et personnels de services directs aux particuliers) ou d'enseignants (le plus souvent des professeurs). Ces professions sont plus uniformément réparties sur le territoire [7], ce qui peut expliquer des temps de transports moindres, en comparaison avec d'autres professions plus spécialisées et plus concentrées dans des bassins d'emploi spécifiques. Les salariés concernés par ces types de semaine sont en outre plus souvent à temps

Source : Insee, enquêtes Emploi du temps 1998-1999 et 2009-2010.

Source : Insee, enquête Emploi du temps 2009-2010.

(5) « Toutes choses égales par ailleurs », les actifs ayant une semaine de demi-journées et ceux ayant une semaine aux journées courtes (ou variées) ont, par rapport à ceux qui travaillent selon une semaine de journées standard, une probabilité moins élevée d'avoir un temps de trajet aller-retour du domicile au travail de plus de 40 minutes (médiane). Les variables de contrôle sont : le sexe, l'âge, la zone de l'aire urbaine de résidence, le revenu par unité de consommation, le type de ménage, le type de semaine de travail et les modes de transport utilisés.

Tableau 1 • Durée du travail par semaine et temps de trajet selon le type de semaine de travail*

	%	Nombre moyen d'heures travaillées dans la semaine	Nombre moyen de jours travaillés dans la semaine	Temps moyen d'un aller-retour domicile-travail en minutes (hors travail à domicile)
Semaine standard.....	44	37h55	5,0	50
Semaine longue.....	24	51h55	5,6	50
Semaine de demi-journées.....	4	26h00	5,0	35
Semaine décalée le matin.....	6	35h15	4,7	45
Semaine décalée l'après-midi ou en soirée.....	5	36h25	5,0	50
Semaine décalée la nuit.....	3	39h35	5,5	45
Semaine fragmentée.....	3	46h15	5,7	45
Semaine aux journées courtes (ou variées).....	4	30h35	5,5	30
Semaine peu travaillée.....	6	22h10	3,0	45
Ensemble.....	100	39h35	5,0	50

* Voir l'encadré 3 pour la définition des types de semaine de travail.

Lecture : en 2010, 6 % des actifs occupés ont une semaine de journées décalées le matin ; cette semaine est travaillée en moyenne 35 heures 15 minutes sur 4,7 jours par semaine ; pour les actifs de ce type de semaine, qui n'exercent pas principalement leur activité à leur domicile ou dans un local attenant, la durée moyenne du trajet domicile-travail est de 45 minutes pour un aller-retour.

Champ : actifs occupés ayant renseigné une semaine normale dans le semainier (encadré 2) ; France métropolitaine.

Source : Insee, enquête Emploi du temps 2009-2010.

partiel, en particulier dans les semaines de demi-journées, où ils cumulent plus fréquemment plusieurs activités rémunérées (ce qui peut induire un temps de trajet supplémentaire entre les différents lieux de travail, non pris en compte ici). Ces salariés, dont les durées totales travaillées par jour sont les plus faibles, pourraient donc chercher à rationaliser davantage la durée de leurs déplacements relativement à leur durée de travail.

Les déplacements des femmes, moins longs et comportant plus souvent un détour

Les temps de déplacement des hommes sont plus longs que ceux des femmes avec une moyenne de 52 minutes pour un aller-retour contre 46 minutes pour les femmes. Ces dernières travaillent, en général, plus près de leur domicile mais réalisent plus de déplacements quotidiens (pas uniquement professionnels) [8]. 24 % des femmes contre 13 % des hommes effectuent habituellement un détour lors de leur trajet domicile-travail pour déposer un enfant, aller le chercher, faire des courses. C'est le cas de 33 % des femmes avec au moins un enfant et de 16 % des hommes dans la même situation.

Moins d'allers-retours lorsque le temps de trajet est long

En plus de leur aller-retour quotidien (encadré 2), 29 % des actifs en emploi effectuent un ou plusieurs allers-retours domicile-travail dans la journée, pendant la pause-déjeuner pour une large majorité d'entre eux (6). Plus le temps de trajet est long et moins les personnes en emploi font d'allers-retours : 64 % des personnes dont le trajet d'un aller-retour est de moins de 15 minutes en font quotidiennement au moins

deux contre 10 % de ceux ayant un trajet d'1 heure 30 minutes ou plus.

62 % des actifs en emploi faisaient en 1998 un seul aller-retour par jour, ils sont 66 % en 2010. Cette réduction du nombre de déplacements est principalement due à l'éloignement entre lieux de résidence et lieux de travail [9]. Les personnes en emploi rentrent notamment plus rarement à leur domicile pour y déjeuner : 32 % déclarent déjeuner le plus souvent à leur domicile en 2010 contre 41 % en 1998.

La souplesse et la régularité des horaires de travail influent sur le nombre de déplacements. Les actifs travaillant en horaires alternés, dont les horaires de travail sont relativement contraints, effectuent plus souvent un seul aller-retour (87 %). Ceux dont les horaires diffèrent d'un jour à l'autre ont plus souvent un nombre de trajets variable (8 %).

Dans certaines professions exercées par des indépendants, en particulier les artisans et les chefs d'entreprise, la réalisation de l'activité a plus fréquemment lieu chez différents clients et exige plus de déplacements : ainsi, 37 % des non-salariés font, lorsqu'ils ne travaillent pas à leur domicile ou dans un local attenant, au moins deux allers-retours par jour contre, par exemple, 18 % des cadres.

Davantage d'allers-retours en cas de coupure importante entre deux périodes de travail

Les personnes qui connaissent quotidiennement une durée non travaillée d'au moins trois heures entre deux périodes travaillées (semaine fragmentée) font plus de trajets que les autres : 69 % d'entre elles font deux allers-retours ou plus par jour travaillé contre 44 % des actifs avec une semaine aux journées courtes ou variées (tableau 2). Les personnes qui ont une semaine de journées longues - la moitié d'entre elles sont

(6) Le lieu de déjeuner le plus fréquent est le domicile pour 74 % de ceux qui déclarent faire en général au moins deux allers-retours par jour travaillé contre 13 % de ceux qui n'en font qu'un. Dans l'ensemble, 44 % des actifs déclarent déjeuner le plus fréquemment sur leur lieu de travail.

Tableau 2 • Nombre d'allers-retours effectués du domicile au travail selon le type de semaine de travail*

En %

	Nombre d'allers-retours par jour travaillé		
	Un aller-retour	Deux allers-retours ou plus	Variable
Semaine standard.....	63	34	3
Semaine longue.....	60	28	11
Semaine de demi-journées.....	75	24	1
Semaine décalée le matin.....	88	10	2
Semaine décalée l'après-midi ou en soirée.....	80	17	3
Semaine décalée la nuit.....	90	8	2
Semaine fragmentée.....	28	69	3
Semaine aux journées courtes (ou variées).....	52	44	4
Semaine peu travaillée.....	71	26	3
Ensemble.....	66	29	5

* Voir l'encadré 3 pour la définition des types de semaine de travail.

Lecture : en 2010, 88 % des actifs occupés qui travaillent selon une semaine de journées décalées le matin font un seul aller-retour par jour, 10 % en font deux ou plus et 2 % ont un nombre de trajets quotidiens variable.

Champ : actifs occupés ayant renseigné une semaine normale dans le semainier (encadré 2) et qui n'exercent pas principalement leur activité professionnelle à domicile ; France métropolitaine.

Source : Insee, enquête Emploi du temps 2009-2010.

non-salariées - déclarent plus souvent un nombre variable d'allers-retours.

Une analyse « toutes choses égales par ailleurs » confirme l'importance de la proximité entre domicile et travail (tableau 3) mais aussi celle, à durées comparables, de l'organisation de la journée de travail sur le nombre de déplacements.

Ainsi, les résidents de l'unité urbaine de Paris font moins d'allers-retours : seuls 14 % d'entre eux font plusieurs allers-retours entre leur domicile et leur travail, soit significativement moins, « toutes choses égales par ailleurs », que les actifs résidant dans une autre zone d'aire urbaine.

Une coupure importante entre deux plages de travail, comme dans la semaine aux journées fragmentées, augmente la probabilité de faire au moins deux allers-retours par jour. Au contraire, avoir une semaine peu travaillée, une organisation du travail sur une seule plage de travail, comme dans la semaine de demi-journées, ou une semaine avec des horaires de travail décalés (le matin, l'après-midi/en soirée ou la nuit), la diminue.

Un usage plus fréquent de la voiture pour les personnes travaillant en journées décalées

74 % des personnes qui se rendent à leur travail utilisent une voiture (à titre principal ou secondaire), (tableau 4). Les transports en commun (7), dont les frais font, pour partie, l'objet d'une prise en charge par l'employeur (encadré 4), sont empruntés par 11 % des personnes en emploi. Entre 1998 et 2010, le recours aux transports en commun (15 % contre 11 %) et la marche à pied (17 % contre 7 %) ont baissé.

Le choix du mode de transport dépend de la distance, de l'offre de transport, de la taille du ménage, du stationnement, du coût... Il varie également selon la zone de résidence : si la voiture est le mode de transport privilégié, en particulier

dans les zones moins bien desservies par les transports en commun [11], elle est moins utilisée à Paris et dans les grands pôles urbains.

Les actifs travaillant en semaine fragmentée utilisent plus fréquemment les transports en commun (16 % contre 11 % en moyenne), (tableau 4). L'utilisation de la voiture est plus fréquente lorsque les horaires ne sont pas les mêmes d'un jour à l'autre ou décalés par rapport aux horaires standards de travail, en particulier le matin (8). Les salariés confrontés à des horaires particuliers rendant impossible l'utilisation de transports en commun peuvent, dans le cadre d'un accord d'entreprise ou, à défaut, par décision de l'employeur, bénéficier d'une prise en charge totale ou partielle des frais de carburant ou d'alimentation de véhicule électrique engagés pour leurs déplacements entre leur domicile et leur lieu de travail (encadré 4).

Les trajets domicile-travail, source de fatigue pour 15 % des actifs en emploi

36 % des actifs en emploi déclarent être toujours fatigués à la fin d'une journée normale de travail et 50 % l'être parfois. Ils étaient plus nombreux en 1998 à se déclarer parfois fatigués (57 %) et moins nombreux à dire l'être toujours (29 %).

L'intensité de la journée de travail (64 %) et du rythme de travail (60 %) sont les causes de fatigue les plus fréquemment citées et celles aussi qui ont le plus augmenté depuis 1998 : elles concernaient à l'époque respectivement 57 % et 49 % des actifs en emploi. La fatigue liée à la pénibilité du travail s'est également accrue, mais dans une moindre mesure, passant de 34 % à 38 % entre 1998 et 2010.

Les déplacements entre le domicile et le travail sont moins souvent cités que l'intensité ou le rythme du travail comme cause de fatigue : seuls 15 % des actifs en emploi l'évoquent.

(7) Les transports en commun regroupent les modalités suivantes : le train, les autres transports collectifs sur rail (RER, métro) et les transports collectifs sur route (bus, tram).

(8) Les écarts que l'on observe entre les types de semaine sont confortés par une régression logistique qui modélise le fait d'utiliser une voiture ou de ne pas en utiliser entre le domicile et le lieu principal de travail. Les variables de contrôle sont : le sexe, l'âge, la zone de l'aire urbaine de résidence, le revenu par unité de consommation, le type de ménage et le type de semaine de travail.

Tableau 3 • Déterminants de la fréquence des allers-retours du domicile au lieu de travail

	Actifs en emploi faisant plusieurs allers-retours ou un nombre de trajets variable (en %)	Probabilité de faire plusieurs allers-retours ou un nombre de trajets variable	
		Odds-ratio	Significativité
Ensemble	34		
Sexe			
Homme.....	32	Réf.	Réf.
Femme.....	37	1,13	NS
Âge			
De 15 à 29 ans.....	34	1,07	NS
De 30 à 39 ans.....	29	Réf.	Réf.
De 40 à 49 ans.....	36	1,39	***
50 ans et plus.....	36	1,53	***
Zone de l'aire urbaine de résidence (1)			
Unité urbaine de Paris.....	14	0,37	***
Grands pôles (plus de 10 000 emplois).....	37	1,12	NS
Couronne des grands pôles.....	35	0,76	NS
Multipolarité des grands pôles.....	32	0,70	NS
Moyens pôles (5 000 à 10 000 emplois) et couronne.....	37	Réf.	Réf.
Petits pôles urbains (moins de 500 emplois) et couronne.....	56	1,54	NS
Autre multipolarisé.....	44	1,13	NS
Communes isolées hors influence des pôles.....	52	1,80	*
Type de ménage			
Personne seule.....	28	0,77	*
Famille monoparentale.....	33	0,99	NS
Couple sans enfant.....	39	Réf.	Réf.
Couple avec au moins un enfant.....	34	1,00	NS
Autre type de ménage.....	35	1,46	NS
Mode de transport (plusieurs choix possibles)			
Piéton (réf. non).....	53	1,58	***
Vélo (réf. non).....	39	1,22	NS
Deux roues motorisées (réf. non).....	36	1,03	NS
Voiture (réf. non).....	35	1,17	NS
Train (TER, Corail, TGV, train de banlieue,...) (réf. non).....	13	0,49	*
Un autre moyen de transport collectif sur rail (RER, métro,...) (réf. non).....	8	0,56	*
Un autre moyen de transport collectif sur route (bus, tram,...) (réf. non).....	17	1,00	NS
Temps de trajet			
Moins de 15 mn.....	66	Réf.	Réf.
De 15 à 29 mn.....	46	0,52	***
De 30 à 59 mn.....	29	0,28	***
De 60 à 89 mn.....	19	0,15	***
90 mn et plus.....	16	0,17	***
Type de semaine de travail (2)			
Semaine standard.....	37	Réf.	Réf.
Semaine longue.....	40	0,96	NS
Semaine de demi-journées.....	25	0,50	***
Semaine décalée le matin.....	12	0,17	***
Semaine décalée l'après-midi ou en soirée.....	20	0,42	***
Semaine décalée la nuit.....	10	0,19	***
Semaine fragmentée.....	72	2,84	***
Semaine aux journées courtes (ou variées).....	48	1,15	NS
Semaine peu travaillée.....	29	0,66	**
Catégorie socioprofessionnelle			
Non-salariés.....	52	1,96	***
Cadres (hors enseignants).....	23	0,70	**
Professions intermédiaires (hors enseignants).....	32	Réf.	Réf.
Enseignants.....	31	0,77	*
Employés qualifiés.....	33	1,01	NS
Employés non qualifiés.....	41	1,28	NS
Ouvriers qualifiés.....	32	1,02	NS
Ouvriers non qualifiés.....	33	0,80	NS

(1) Voir le graphique 2 pour la définition des zones d'aires urbaines.

(2) Voir l'encadré 3 pour la définition des types de semaine de travail.

Note : les coefficients et les seuils de significativité (NS : non significatif, * à 10 %, ** à 5 %, *** à 1 %) sont issus d'une modélisation logistique. Les employés qualifiés et non qualifiés sont distingués via la nomenclature proposée par Chardon [10].

Lecture : 72 % des actifs en emploi qui travaillent selon une semaine aux journées fragmentées font au moins deux allers-retours par jour ou ont un nombre de trajets variable ; « toutes choses égales par ailleurs », les actifs occupés qui ont une semaine de journées fragmentées ont, par rapport à ceux ayant une semaine standard (modalité de référence), une probabilité significativement plus importante (2,84 fois plus de chances) de faire au moins deux allers-retours par jour ou d'avoir un nombre de trajets variable.

Champ : actifs occupés ayant renseigné une semaine normale dans le semainier (encadré 2) et qui n'exercent pas principalement leur activité professionnelle à domicile ; France métropolitaine.

Source : Insee, enquête
Emploi du temps
2009-2010.

Tableau 4 • **Mode(s) de transport utilisé(s)* habituellement pour se rendre du domicile au lieu de travail selon le type de semaine de travail****

En %

	À pied	En vélo	En moto, mobylette, scooter	En voiture	En transport en commun	Autre
Semaine standard.....	7	3	3	73	12	4
Semaine longue.....	8	3	6	76	12	4
Semaine de demi-journées.....	4	2	2	79	13	7
Semaine décalée le matin.....	3	2	2	80	10	9
Semaine décalée l'après-midi ou en soirée.....	7	5	5	76	12	8
Semaine décalée la nuit.....	7	2	2	81	4	1
Semaine fragmentée.....	14	6	8	53	16	12
Semaine aux journées courtes (ou variées).....	8	8	1	72	4	1
Semaine peu travaillée.....	5	6	5	70	10	1
Ensemble.....	7	3	4	74	11	5

* Plusieurs réponses possibles.

** Voir l'encadré 3 pour la définition des types de semaine de travail.

Lecture : en 2010, 81 % des actifs occupés travaillant selon une semaine de journées décalées la nuit utilisent habituellement la voiture (à titre principal ou secondaire) pour se déplacer entre leur domicile et leur lieu principal de travail.

Champ : actifs occupés ayant renseigné une semaine normale dans le semainier (encadré 2) et qui n'exercent pas principalement leur activité professionnelle à domicile ; France métropolitaine.

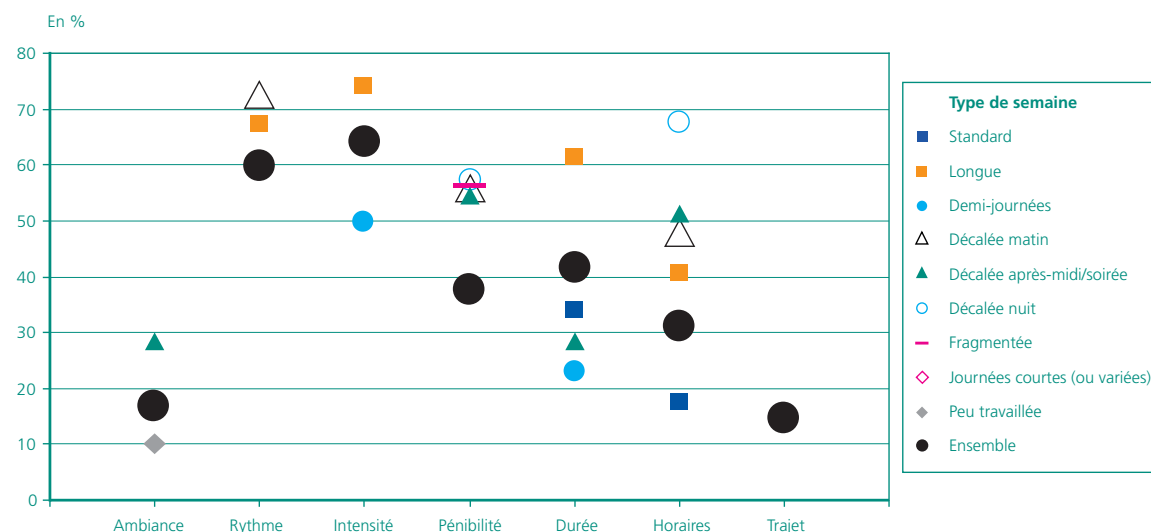
Source : Insee, enquête Emploi du temps 2009-2010.

Cette fatigue provoquée par les trajets apparaît directement liée à la durée des déplacements (9). Ainsi, à partir d'une heure de trajet quotidien, les actifs déclarent plus souvent être fatigués. Et c'est là où les temps de trajet sont les plus longs, à Paris et dans sa région, que les personnes se déclarent le plus souvent fatiguées par les trajets. C'est aussi parmi les cadres, essentiellement basés

dans des zones urbanisées, notamment en Île-de-France, que l'on retrouve une plus grande fatigue liée aux transports. Le mode de transport utilisé a aussi une influence significative : les personnes qui utilisent principalement le train (TER, Corail, TGV, train de banlieue) déclarent plus souvent être fatiguées à cause des trajets.

(9) Les résultats concernant le temps de trajet et le mode de transport utilisé sont confirmés par une régression logistique qui modélise la probabilité d'être fatigué à cause des trajets domicile-travail. Les variables de contrôle sont : le sexe, l'âge, la zone de l'aire urbaine de résidence, le type de ménage, le type de semaine de travail, le secteur d'activité, la catégorie socioprofessionnelle, le temps de trajet et le mode de transport principal.

Graphique 3 • **Fatigue ressentie après une journée normale de travail selon la cause et l'organisation de la semaine de travail***



* Pour plus de lisibilité ne sont représentées sur le graphique que les catégories de semaine où la part d'actifs concernés présente un écart significatif (à 5 %) par rapport à l'ensemble.

Lecture : en 2010, 74 % des actifs occupés qui ont une semaine longue disent être fatigués à cause de l'intensité de la journée de travail ; 68 % de ceux qui ont une semaine de journées décalées la nuit déclarent être fatigués à cause des horaires de travail.

Champ : actifs occupés ayant renseigné une semaine normale dans le semainier (encadré 2) ; France métropolitaine.

Source : Insee, enquête Emploi du temps 2009-2010.

La fatigue liée aux transports concerne entre 8 et 17 % des salariés selon le type de semaine de travail (graphique 3). La durée de la journée de travail, ses horaires et la pénibilité du travail, non seulement sont plus souvent cités comme facteur de fatigue, mais influent également dans des proportions variables selon le type de semaine.

Ainsi, par exemple, 18 % des salariés travaillant en semaine standard sont fatigués en raison des horaires du travail contre 68 % de ceux travaillant en semaine de journées décalées la nuit.

Sandra ZILLONIZ (Dares).

- [1] Données du *Dares Analyses* à télécharger : [http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/xls/Dares_Analyses_081 - Donnees a telecharger-2.xls](http://travail-emploi.gouv.fr/IMG/xls/Dares_Analyses_081_-_Donnees_a_telecharger-2.xls)
- [2] Floch J-M., Levy D. (2011), « Le nouveau zonage en aires urbaines de 2010 », *Insee Première* n° 1375, octobre.
- [3] François D. (2010), « Se rendre au travail : distances et temps de transport s'allongent », *La Revue du CGDD*, La mobilité des Français, décembre.
- [4] Baccaïni B., Sémécurbe F., Thomas G. (2007), « Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation », *Insee Première*, n° 1129, mars.
- [5] Sautory O., Zilloniz S. (2014), « Les rythmes de travail en 2010 », *Document d'études* n° 180, Dares, avril.
- [6] Sautory O., Zilloniz S. (2015), « De l'organisation des horaires de travail à l'organisation de la semaine : des rythmes de travail socialement différenciés », *Économie et statistique*, n° 478-479-480, octobre.
- [7] Van Puymbroeck C. Reynard R. (2010), « Répartition géographique des emplois. Les grandes villes concentrent les fonctions intellectuelles, de gestion et de décision », *Insee Première* n° 1278, février.
- [8] Le Jeannic T., Razafindranovona T. (2009), « Près d'une heure quotidienne de transport : les disparités se réduisent mais demeurent », *France, portrait social* – Édition 2009, novembre.
- [9] Hubert J-P. (2009), « Dans les grandes agglomérations, la mobilité quotidienne des habitants diminue, et elle augmente ailleurs », *Insee Première* n° 1252, juillet.
- [10] Chardon O. (2002), « La qualification des employés », *Document de travail*, n° F0202, Insee, mars.
- [11] Hassaine Z. (2012), « L'éloignement des actifs de leur lieu de travail facilité par l'utilisation de la voiture », *La Revue du CGDD*, Urbanisation et consommation de l'espace, une question, mars.
- [12] Brousse C. (2015), « Travail professionnel, tâches domestiques, temps « libre » : Quelques déterminants sociaux de la vie quotidienne », *Économie et statistique*, n° 478-479-480, octobre.

TEMPS DE DÉPLACEMENT PROFESSIONNEL ET TEMPS DE TRAVAIL EFFECTIF

La durée du travail s'apprécie par rapport au temps effectif, qui ne correspond pas nécessairement au temps de présence du salarié sur le lieu de travail. Le temps de travail effectif est défini comme le « temps pendant lequel le salarié est à la disposition de l'employeur et se conforme à ses directives sans pouvoir vaquer à ses occupations personnelles » (article L.3121-1 du code du travail).

Le droit du travail distingue plusieurs temps de trajet : le déplacement entre le domicile et le lieu habituel de travail, le déplacement entre deux lieux de travail et le déplacement en dehors des heures habituelles de travail.

Le temps de déplacement professionnel pour se rendre sur le lieu d'exécution du contrat de travail n'est pas un temps de travail effectif.

Selon la jurisprudence de la Cour de cassation, le trajet d'un lieu de travail à un autre lieu de travail est qualifié de temps de travail effectif et doit être rémunéré ou entrer dans le décompte des heures supplémentaires le cas échéant dans la mesure où le salarié est à la disposition de l'employeur et doit se conformer à ses directives sans pouvoir vaquer librement à ses occupations personnelles.

Enfin, le code du travail et les conventions collectives prévoient un régime particulier applicable aux déplacements qui excéderaient le temps normal de trajet entre le domicile et le lieu habituel de travail. Ce temps n'est pas du temps de travail effectif mais doit faire l'objet d'une contrepartie soit sous forme de repos, soit financière, déterminée par convention, accord collectif ou, à défaut, par décision unilatérale de l'employeur prise après consultation du comité d'entreprise ou des délégués du personnel, s'ils existent. La part de ce temps de déplacement professionnel coïncidant avec l'horaire de travail ne doit pas entraîner de perte de salaire. Ce régime concerne particulièrement les salariés amenés à se déplacer en dehors de leur lieu de travail habituel (salariés en formation par exemple), sur de longs trajets (accompagnement de groupe par exemple) ou des salariés ayant plusieurs lieux de travail.

L'ENQUÊTE EMPLOI DU TEMPS

L'enquête Emploi du temps a été réalisée par l'Insee entre septembre 2009 et septembre 2010 en France métropolitaine, Guadeloupe, Martinique et à La Réunion. Elle fait suite à quatre précédentes éditions portant sur des champs plus restreints effectuées en 1966, 1974-1975, 1985-1986 et 1998-1999. Elle permet de recueillir des informations sur la façon dont les individus organisent leur temps et d'offrir des analyses quantifiées de la vie quotidienne. En 2009-2010, un sur-échantillon d'enseignants de France métropolitaine et un questionnaire spécifique visent à connaître plus précisément leur temps de travail. Les ménages enquêtés répondent à plusieurs questionnaires.

- Un **questionnaire ménage** qui porte sur le logement, son environnement, les équipements ménagers, la production domestique (culture ou élevage) et le recours aux services marchands, et notamment sur les modes de garde des ménages ayant de jeunes enfants.
- Un **questionnaire individu** qui permet de détailler les conditions de travail, les loisirs et le jugement porté sur les tâches domestiques. Suite au « Rapport de la commission sur la mesure des performances économiques et du progrès social » dit rapport Stiglitz-Sen-Fitoussi, quelques questions ont été introduites afin de mesurer l'appréciation de la vie sur un sur-échantillon.
- En France métropolitaine, un **carnet journalier** dans lequel les personnes doivent inscrire leurs activités au fil d'une journée (de 10 minutes en 10 minutes) ainsi que le contexte associé à ces activités : ce qu'elles font, avec qui, dans quel endroit, dans quel but et si elles font autre chose en même temps (voir [12] pour une exploitation des carnets journaliers). Dans la dernière enquête, selon la configuration familiale, les personnes doivent remplir un ou deux carnets (un pour un jour de semaine et un pour un jour de week-end). Les carnets du sur-échantillon « Stiglitz » ont été enrichis d'une colonne supplémentaire, invitant les personnes interrogées à qualifier le moment passé d'agréable ou de désagréable.
- En France métropolitaine, pour certains couples ne faisant partie d'aucun sur-échantillon, un module « **décisions dans les couples** » (DDC) consacré aux arrangements financiers, à la gestion quotidienne dans la famille et au partage des responsabilités et des décisions.
- Pour les personnes considérées comme actives occupées (hors répondants au module DDC) : un **semainier de travail**, où sont renseignées les plages travaillées au cours d'une semaine dans le cadre de leur activité principale ou secondaire, hors temps de repas, pauses et temps de trajets du domicile au lieu de travail. Il s'agit à la fois des heures effectuées sur le lieu de travail habituel et celles effectuées au domicile.

L'étude exploite les informations du questionnaire individu et du semainier des actifs occupés qui ont renseigné une semaine dite « normale », sans jour de congé ou de RTT, dans le semainier de travail. Pour pouvoir faire des comparaisons avec l'édition précédente de l'enquête Emploi du temps (1998-1999), le champ est réduit aux personnes résidant en France métropolitaine (3 248 personnes en 2010 et 5 207 en 1998).

Dans le questionnaire individu de l'enquête Emploi du temps de 2009-2010, un ensemble de questions concernent les trajets effectués du domicile au lieu de travail. Les énoncés des deux principales questions exploitées dans l'étude concernant ces déplacements sont donnés ci-après. Elles sont posées uniquement aux personnes en emploi n'exerçant pas leur activité principalement à leur domicile ou dans un local attenant.

Question permettant de déterminer le temps de trajet domicile-travail

Au total (*y compris le détour éventuel*) combien de temps, aller et retour, mettez-vous pour vous rendre de votre domicile à votre travail ?

Si temps de trajets variables, donner une moyenne.

Question sur la fréquence des allers-retours effectués

Combien d'allers-retours faites-vous en général chaque jour lorsque vous travaillez ?

NEUF TYPES DE SEMAINE DE TRAVAIL

L'exploitation du semainier de l'enquête Emploi du temps de 2009-2010 de l'Insee a permis de définir neuf types de semaine de travail [5] et [6]. Les huit premiers types de semaine sont dominés chacun par l'un des huit types de journée travaillée identifiés : standard, longues, demi-journées, décalées vers le matin, vers l'après-midi ou la soirée, ou vers la nuit, fragmentées, courtes. Le dernier type de semaine, la semaine peu travaillée, est quant à lui constitué de nombreux jours de repos.

44 % des personnes travaillent selon une semaine « standard ». Ces personnes travaillent du lundi au vendredi selon des journées essentiellement standard sur une durée de huit heures en moyenne, et rarement le week-end.

24 % décrivent une semaine « longue ». Les journées sont en moyenne de 52 heures du lundi au vendredi et, le week-end est très fréquemment travaillé.

15 % des personnes en emploi ont des semaines caractérisées par des journées décalées le matin (7 %), l'après-midi ou en soirée (5 %) ou la nuit (3 %). Les personnes en semaine décalée le matin ou l'après-midi travaillent beaucoup plus souvent le dimanche. Celles ayant une semaine décalée l'après-midi travaillent également plus souvent le samedi. Dans les semaines travaillées la nuit, la part de personnes travaillant le week-end apparaît également particulièrement élevée.

Pour 4 % des personnes en emploi, la semaine est composée d'une suite de journées le plus souvent courtes mais pouvant aussi être ponctuellement d'un autre type. Malgré la faible durée des journées courtes (en moyenne 2h30), la durée de travail hebdomadaire atteint 30 heures et 30 minutes. Celle-ci s'explique par l'alternance avec un autre type de journées, et la forte part de travail le week-end.

4 % des personnes en emploi travaillent du lundi au vendredi sur des demi-journées. Le mercredi et le dimanche sont moins souvent travaillés qu'en moyenne alors que le samedi l'est plus souvent. Au total, ces personnes travaillent 25 heures et 25 minutes en moyenne sur cinq jours.

3 % des personnes en emploi ont des semaines de travail, en moyenne de 46 heures 10 minutes, composées majoritairement de journées « fragmentées », soit des journées comportant une plage horaire non travaillée d'une durée d'au moins trois heures entre deux plages travaillées. Elle est la plus travaillée le week-end des neuf types définis de semaines : trois quarts des actifs occupés travaillent le samedi et la moitié le dimanche.

Enfin, les semaines peu travaillées concernent 6 % des actifs occupés et se caractérisent par de nombreux jours de repos dans la semaine, avec seulement trois jours de travail en moyenne. Au total, la durée travaillée cette semaine est faible, en moyenne 22 heures.

LA PRISE EN CHARGE DES FRAIS DE TRANSPORT PAR L'EMPLOYEUR

L'employeur est tenu de prendre en charge une partie du prix des frais de transport de ses salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail. Sa participation aux frais de transports publics de personnes ou de services publics de location de vélos est obligatoire (articles L. 3261-1 à L. 3261-4 du code du travail). Cette obligation s'applique à toutes les entreprises, quel que soit leur effectif. Elle est, en revanche, facultative en ce qui concerne les frais de transports personnels.

Les transports collectifs

La prise en charge par l'employeur des titres d'abonnement est égale à 50 % du coût de ces titres pour le salarié. Elle s'effectue sur la base du tarif le plus économique. Cette prise en charge s'applique au(x) titre(s) de transport permettant au salarié d'accomplir le trajet de la résidence habituelle à son lieu de travail dans le temps le plus court. Le montant de la prise en charge des frais de transports publics ou des frais de transports personnels doit obligatoirement apparaître sur le bulletin de paie et est non imposable.

Les transports personnels

Les employeurs peuvent également prendre en charge les frais de carburant ou d'alimentation de véhicules électriques pour les salariés contraints d'utiliser leur véhicule personnel pour se rendre au travail. Dans ce cas, il n'y a pas d'obligation légale mais, si l'employeur la met en place, elle doit profiter à l'ensemble des salariés dans les mêmes conditions. Cette prise en charge est mise en œuvre soit par accord entre l'employeur et les représentants d'organisations syndicales représentatives dans l'entreprise, soit, pour les autres entreprises, par décision unilatérale de l'employeur après consultation du comité d'entreprise ou, à défaut, des délégués du personnel s'il en existe. Pour le salarié, le bénéfice de cette prise en charge ne peut être cumulé avec celle accordée au titre des frais de transports collectifs. La prise en charge par l'employeur des frais de transports personnels des salariés ouvre droit à des avantages fiscaux et sociaux.

Les salariés concernés sont ceux :

- dont la résidence habituelle ou le lieu de travail est situé en dehors de la région d'Île-de-France et d'un périmètre de transports urbains définis par l'article 27 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs ;
- ou pour lesquels l'utilisation d'un véhicule personnel est rendue indispensable par des conditions d'horaires de travail particuliers ne permettant pas d'emprunter un mode collectif de transport.