



HAL
open science

Désynchronisations des temps et dissociation des lieux de travail. Les actifs à mobilités atypiques en Rhône-Alpes

Patricia Lejoux, Pascal Pochet

► **To cite this version:**

Patricia Lejoux, Pascal Pochet. Désynchronisations des temps et dissociation des lieux de travail. Les actifs à mobilités atypiques en Rhône-Alpes. Espace Populations Sociétés, 2019, Synchronisations, désynchronisations : Nouvelles temporalités des territoires, 2019-1, 10.4000/eps.8420 . halshs-02178490

HAL Id: halshs-02178490

<https://shs.hal.science/halshs-02178490v1>

Submitted on 11 Jul 2019

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Désynchronisations des temps et dissociation des lieux de travail. Les actifs à mobilités atypiques en Rhône-Alpes

Patricia Lejoux, Pascal Pochet

patricia.lejoux@entpe.fr; pascal.pochet@entpe.fr;

Référence : Lejoux P., Pochet P. (2019), Désynchronisations des temps et dissociation des lieux de travail. Les actifs à mobilités atypiques en Rhône-Alpes, *Espace Populations Sociétés*, 2019-1, <https://journals.openedition.org/eps/8420>

Résumé : Les mobilités quotidiennes pour le travail ont connu de nombreux changements ces dernières décennies en France. Elles recouvrent aujourd'hui des formes multiples qui semblent liées, notamment, à la diversification croissante des lieux de travail et à l'éloignement entre lieu de résidence et lieu de travail) et de ses temporalités (transformation des rythmes hebdomadaires, horaires décalés de déplacements travail dans la journée). L'enquête déplacements réalisée de 2012-2015 dans la Région Rhône-Alpes offre une base statistique permettant de caractériser les pratiques de mobilité atypiques et les profils des actifs concernés. Nous présentons tout d'abord des éléments de méthode, puis analysons les pratiques de cinq catégories d'actifs à mobilité atypique, définies par leur dimension spatiale (actifs sans lieu de travail fixe, travaillant à domicile, loin du domicile, en dehors de la région Rhône-Alpes) puis temporelle (actifs arrivant tôt sur le lieu de travail, repartant tard, s'y rendant en heure creuse de journée). L'impact des formes de mobilité domicile-travail atypiques sur la mobilité quotidienne et les activités réalisés apparaît fort, tout comme l'est la dépendance automobile des actifs concernés. Les mobilités développées apparaissent fortement contraintes.

Mots-clefs : Actif, mobilité quotidienne, long déplacement domicile-travail, lieu de travail non fixe, horaires décalés, genre, profession, dépendance automobile, enquête ménages déplacements régionale, Rhône-Alpes.

Desynchronization of working time and dissociation of workplace. Workers affected by atypical mobilities in the Rhône-Alpes region

Abstract: Daily commuting and mobilities linked to work have undergone a lot of changes over the last decades in France. Nowadays, they can take a very wide variety of forms, whether they be related to the growing diversification of the places of work, the increasing home to work distance or to its temporalities (weekly work schedules, staggered working hours and commuting trips). The Rhone-Alpes household travel survey carried out between 2012 and 2015 offers a statistical support to characterise different atypical mobility behaviours and the social, demographic, and professional profiles of the active population concerned. First, we present the methodology. Then we present results concerning five atypical work related trips groups defined by its spatial dimension: having no fixed place of work, work far from home, work outside the Rhone-Alpes region; and its temporal dimension: arriving at workplace early in the morning, going back from workplace lately in the evening. The impact of the atypical home to work trips on the daily mobility and activities appears to be strong, as well is the automobile dependence of the concerned working populations. The daily mobilities of these groups are submitted to severe constraints.

Keywords: Active population, daily mobility, long commuting, staggered working hours, flexible place of work, gender, profession, automobile dependence, regional household travel survey, Rhone-Alpes region.

Introduction

Le temps de travail, bien qu'ayant fortement diminué au cours des dernières décennies dans l'ensemble des pays de l'OCDE, reste un marqueur important des temps sociaux. Il continue à imprimer de son rythme les temporalités quotidiennes en raison de la part conséquente qu'il occupe dans l'emploi du temps des actifs et du rôle structurant qu'il conserve dans l'organisation des activités (achats, accompagnement des enfants, loisirs, etc.) (Quételard, 2010). Mais le temps de travail semble aujourd'hui rythmer différemment les temps sociaux. Le rythme collectif du temps de travail, longtemps incarné par les flux d'ouvriers ou d'employés entrant et sortant des usines ou des bureaux aux mêmes horaires, fait place à des rythmes plus individualisés. La synchronisation des temps de travail est mise à mal par le développement d'horaires de travail dits atypiques, en comparaison des horaires standards effectués entre 8 h et 17 h, du lundi au vendredi : travail en horaires décalés (tôt le matin, tard le soir), fractionnés, très variables d'un jour sur l'autre, de nuit, le dimanche, voire pendant le week-end ou les congés. En France, près de deux salariés sur cinq et trois non-salariés sur quatre sont soumis au cours d'un mois à au moins un horaire de travail atypique (Létroublon & Daniel, 2018).

Parallèlement à cette désynchronisation des temps de travail, on assiste à une dissociation et un éloignement des lieux du travail (Coudene & Levy, 2016). A côté du lieu de travail fixe et unique, apparaissent de nouveaux lieux : les différents sites de l'entreprise – parfois très éloignés les uns des autres –, ceux des clients, mais aussi le domicile, les tiers-lieux de travail (espaces de coworking, télécentres, centres d'affaires...), voire les cafés, les hôtels, les transports collectifs. D'après la dernière enquête nationale transports et déplacements, près de 20 % des actifs ayant un emploi ne travaillent pas dans un lieu fixe et régulier : 11,6 % travaillent dans un lieu variable, 5 % travaillent à domicile, 4,6 % dans un lieu fixe mais seulement un à deux jours par semaine (François, 2010).

Cette remise en cause de l'unité de temps et de lieu sur lesquels ont été fondés les modes d'organisation du travail depuis le XIX^e siècle amène à s'interroger sur l'évolution des mobilités quotidiennes liées au travail. Celles-ci ont pendant longtemps été associées au balai incessant des navettes entre le lieu de résidence et le lieu de travail aux heures de pointe et c'est, d'ailleurs, sur cette représentation que s'est construite en grande partie l'offre de transport. Or, le processus de fragmentation temporelle et spatiale du travail mis en évidence par un nombre croissant d'auteurs (Couclelis, 2003 ; Hubers *et al.*, 2008 ; Lenz & Nobis, 2007 ; Alexander *et al.*, 2010) laisse à penser qu'à côté de ces mobilités « typiques » liées au travail, se développent d'autres formes plus « atypiques » de mobilités. Si des travaux se sont déjà intéressés à certaines catégories d'actifs à mobilités atypiques, il reste difficile d'avoir une vision d'ensemble de ce phénomène. Combien d'actifs sont concernés par ces mobilités ? Qui sont-ils ? Quelles sont les incidences de ces mobilités atypiques liées au travail sur leur mobilité quotidienne ? Quels enjeux soulèvent-elles ? Cet article vise à répondre à ces questions à travers la présentation des résultats d'une recherche basée sur l'exploitation de l'enquête déplacements régionale Rhône-Alpes (Medde – Région Rhône-Alpes, 2016a, 2016b)¹. Cinq groupes d'actifs, aux mobilités atypiques sur le plan temporel comme spatial, sont étudiés : les actifs qui arrivent tôt le matin sur le lieu de travail, qui partent tard le soir, qui travaillent dans des lieux variables, dans des lieux éloignés de leur domicile, en dehors de leur région de résidence. Après avoir fait un point général sur l'état des connaissances des mobilités atypiques liées au travail (1) et présenté le dispositif de l'enquête déplacements régionale (EDR) Rhône-Alpes (2), nous identifierons les

¹ Nous remercions la région AURA pour la mise à disposition des fichiers de données de l'EDR Rhône-Alpes.

principales caractéristiques de ces groupes d'actifs et les spécificités de leurs pratiques de mobilité quotidienne (3), puis nous discuterons des enjeux que représentent ces mobilités atypiques liées au travail (4).

1. Désynchronisation des temps et dissociation des lieux de travail : quels impacts sur la mobilité quotidienne ?

Des études basées sur l'exploitation de l'enquête nationale transports de 1994 montraient que les actifs travaillant sur un lieu unique avec des horaires fixes du lundi au vendredi ne représentaient que la moitié de la population active en France (Orfeuil, 1995). Les mobilités atypiques liées au travail ne correspondent donc pas à un phénomène nouveau, mais il est difficile aujourd'hui d'en connaître l'ampleur et d'en avoir une vision globale. D'une part, si ces mobilités sont enquêtées dans les enquêtes nationales transport, elles sont peu étudiées, les exploitations restant logiquement centrées sur les mobilités vers un lieu de travail fixe et régulier afin d'identifier les comportements les plus fréquents en termes de modes de transport utilisés, d'horaires, de durées et d'origines-destinations (François, 2010 ; Roux, 2012). D'autre part, les travaux portant sur les mobilités atypiques liées au travail restent marginaux et s'intéressent, soit à leur dimension spatiale (1.1), soit à leur dimension temporelle (1.2), mais rarement aux deux.

1.1 Dissociation des lieux du travail et diversité des formes de mobilités atypiques

Sous l'effet de la tertiarisation, de l'évolution des modes d'organisation des entreprises, de l'essor des technologies numériques, de l'augmentation des coûts de l'immobilier d'entreprise, du développement de l'emploi non salarié et des formes d'emploi précaires, on assiste à une diversification croissante des lieux où le travail est réalisé : sites de l'entreprise, des fournisseurs, des clients, travail à domicile, travail dans des lieux très éloignés du domicile (Crague, 2005 ; IAU Ile-de-France, 2016).

En France, les enquêtes nationales transport permettent d'avoir quelques repères sur ce phénomène de dissociation des lieux de travail grâce à la distinction qu'elles établissent entre différentes catégories de lieu de travail. Ainsi, dans les enquêtes de 1981 et 1993, étaient identifiés : le lieu de travail fixe hors du domicile, le lieu de travail variable hors du domicile, le travail à domicile. On constate ainsi dès 1993 qu'exercer son activité professionnelle dans un lieu qui n'est pas le lieu fixe habituel est loin de constituer une exception, puisqu'un actif sur quatre est concerné et que ce phénomène a connu une forte croissance entre 1981 et 1993 (Crague, 2003). Les catégories de lieu de travail ont apparemment été construites de façon différente en 2008, aussi il n'est pas possible de les comparer strictement avec les résultats cités précédemment. En 2008, près d'un actif sur six ne travaille pas dans un lieu fixe et régulier et le fait de travailler dans un lieu fixe uniquement une à deux fois par semaine augmente fortement entre 1994 et 2008 (François, 2010).

Pour avoir une connaissance plus précise des actifs concernés par cette dissociation des lieux de travail et de leurs effets sur la mobilité quotidienne, il faut se tourner vers des travaux portant sur des catégories spécifiques d'actifs à mobilités atypiques : les télétravailleurs, les actifs travaillant dans des lieux variables et les actifs travaillant loin de leur lieu de travail. Les effets du télétravail sur la mobilité quotidienne ont fait l'objet d'une littérature abondante au cours des dernières décennies (Rallet *et al.*, 2009). L'un des enjeux principaux était de savoir si le fait de télétravailler (à domicile, chez des clients, dans un télécentre, etc.) contribuait à augmenter ou à diminuer le nombre de déplacements quotidiens. Après plusieurs décennies de

controverses scientifiques, les chercheurs s'accordent aujourd'hui à dire que les effets d'induction entre mobilités physiques et virtuelles prévalent sur les effets de substitution : si certains déplacements sont réduits par la communication à distance, d'autres sont générés (Mokhtarian, 2009).

Le travail sur des lieux variables, qu'il soit appelé « travail mobile » (Belton-Chevallier, 2009 ; Kakihara & Sørensen, 2004), « mobile working » (Thomsin & Tremblay, 2006) ou « travail nomade » (Moriset, 2004), a été moins étudié. Les travaux ont porté sur l'analyse de l'enchaînement des lieux de travail (Thomsin & Tremblay, 2006), sur l'articulation entre sphère professionnelle et privée dans le cadre de ces mobilités (Belton-Chevallier, 2009), et ont amené à questionner le concept même de mobilité (Kakihara & Sørensen, 2004). Les actifs travaillant loin de leur domicile ont fait l'objet de recherches récentes en raison de l'accroissement de ce phénomène dans différents pays européens (Viry & Kaufmann, 2015). Ainsi, en France, la proportion de navetteurs réalisant des trajets compris entre 20 et 50 km tend à augmenter depuis le début des années 2000 (Coudene & Levy, 2016). Si au-delà de 10 kilomètres, 80 % des actifs utilisent leur voiture pour se rendre au travail, la part des transports en commun n'est pas négligeable sur ces longs trajets (Tallet & Vallès, 2017). D'ailleurs, l'augmentation de ces pendularités de longue distance et de longue durée semble, en partie, liée à l'amélioration de la performance des systèmes de transport collectif (TGV, TER) et des systèmes de communication portatifs (ordinateur portable, smartphone) qui permettent de rendre le temps de trajet utile (Vincent-Geslin & Ravalet, 2016). Une recherche portant sur les actifs travaillant dans une autre aire urbaine que leur aire urbaine de résidence a contribué à mettre en évidence la diversité de leurs profils sociodémographiques, leur forte dépendance automobile et les enjeux que pourrait représenter le report modal de la voiture vers les transports ferroviaires dans le cadre de ces longs trajets (Conti, 2016).

Si les travaux portant sur ces différentes catégories d'actifs à mobilités atypiques sont riches d'enseignements, l'hétérogénéité des définitions et des sources de données utilisées ne permet malheureusement pas de les mettre en perspective et d'avoir une idée plus générale du profil des actifs concernés par ces mobilités atypiques liées à la dissociation des lieux de travail et de leurs incidences en matière de mobilité quotidienne.

1.2 Désynchronisation des temps de travail et profils d'actifs à mobilités atypiques

La synchronisation des temps de travail héritée de la révolution industrielle s'est longtemps organisée autour de la norme collective d'une durée journalière de travail de huit heures, effectuée le plus souvent entre 8 heures et 17 heures, cinq jours par semaine, avec un repos hebdomadaire de deux jours consécutifs (samedi, dimanche) (Thoemmes, 2000). Mais depuis les années 1980, cette norme semble remise en cause par le développement d'horaires et de rythmes de travail atypiques (Devetter & de Coninck, 2012), amenant de nombreux auteurs à parler de désynchronisation des temps de travail (Rosa, 2012 ; Mallet, 2014 ; Giotto & Thoemmes, 2015).

Grace aux enquêtes menées régulièrement par la Dares, nous avons une bonne connaissance du nombre et du profil des actifs concernés par cette désynchronisation des temps de travail. Le fait de travailler, pour une partie ou pour la totalité de ses horaires, le soir, la nuit, le samedi ou le dimanche, que ce soit sur son lieu de travail ou à domicile, concerne 44 % des salariés et 76 % des non-salariés (Létroublon & Daniel, 2018). Selon cette étude, les horaires atypiques concernent légèrement plus les hommes que les femmes, ils sont plus fréquents chez les jeunes et les personnes seules, même lorsque l'on tient compte de la profession. Ils touchent toutes les

catégories socio-professionnelles mais selon des modalités différentes : les cadres travaillent davantage le soir, les ouvriers la nuit et les employés les week-ends. La pratique d'horaires atypiques de travail est plus répandue dans certaines professions : les services de soin (infirmiers, aides à domicile, etc.), la protection et la sécurité des personnes et des biens (policiers, pompiers, agents de gardiennage, etc.), les services permettant d'assurer la continuité de la vie sociale (caissiers, serveurs, conducteurs) et le commerce de détail. Les conditions de travail des salariés à horaires atypiques apparaissent plus éprouvantes que celles des salariés à horaires standard. Ils ont tendance à avoir des durées de travail plus longues, à cumuler les horaires atypiques (travailler le soir et de nuit, travailler le dimanche et avoir des horaires habituels variables d'une semaine sur l'autre) et à avoir des horaires davantage contrôlés. Par ailleurs, travailler en horaires atypiques présente de fortes contraintes au regard de la conciliation entre temps de travail et temps hors travail, en raison de la rigidité des organisations quotidiennes ou hebdomadaires du travail que cela implique (horaires fractionnés dans la journée, absence de deux jours de repos consécutifs) et du débordement fréquent du travail sur la vie personnelle et familiale.

Les travaux traitant des effets de cette désynchronisation des temps de travail sur les mobilités quotidiennes sont peu nombreux et de deux ordres. Les premiers s'intéressent aux effets potentiels de cette désynchronisation des temps de travail sur les flux de déplacement, les seconds sur les pratiques de mobilité quotidienne. La désynchronisation des temps de travail ne se traduit pas par des changements majeurs dans les flux de déplacements. En particulier, la réduction attendue des heures de pointe, et donc de la congestion dans les transports, par le développement de rythmes de travail plus individualisés ne se vérifie pas. Le principal changement réside dans l'étalement des heures de pointe des déplacements domicile-travail vers des horaires plus tardifs le matin comme le soir et un remplissage des heures creuses (He, 2013 ; IAU Ile-de-France, 2016 ; Munch, 2017). Si les effets de cette désynchronisation des temps de travail sur la mobilité quotidienne semblent peu perceptibles à l'échelle collective, ils le sont davantage à l'échelle individuelle. Le fait d'avoir une coupure importante entre deux plages de travail augmente, par exemple, le nombre de trajets domicile-travail dans la journée (Zilloniz, 2015). De même, l'usage de la voiture apparaît plus répandu chez les actifs dont les horaires sont décalés par rapport aux horaires standard, en particulier le matin (Zilloniz, 2015), et chez ceux qui ont des horaires flexibles (François, 2010).

2. Données d'enquête et méthodologie

Ces travaux laissent entrevoir un impact non négligeable de la dissociation des lieux de travail ou de la désynchronisation des temps de travail sur la mobilité quotidienne des actifs, mais ils ne permettent pas de donner une vision d'ensemble de ce phénomène. Cet article souhaite contribuer à combler, en partie, ce déficit en analysant conjointement les caractéristiques des actifs à mobilités atypiques, sur le plan spatial comme temporel, ainsi que leurs pratiques de mobilité quotidienne au sein de la région Rhône-Alpes.

La description et l'analyse des pratiques des actifs à mobilité atypique s'appuient sur l'EDR Rhône-Alpes réalisée de 2012 à 2015 (Hurez & Tebar, 2014 ; Medde – Région Rhône-Alpes, 2016a, 2016b, Pochet *et al.*, 2017). Outre la description précise des déplacements de la veille (lundi au vendredi) des individus enquêtés, l'EDR fournit des informations caractérisant l'individu et son ménage. Notre base de départ est constituée des 16 995 individus (soit 2 671 000 actifs résidant en Rhône-Alpes en valeurs pondérées), dont 81,3 % travaillent à temps plein et 18,7 % à temps partiel. Cet échantillon de taille conséquente autorise à s'intéresser à différents groupes d'actifs atypiques. Nous avons considéré comme atypiques les déplacements

domicile-travail qui diffèrent fortement des déplacements pendulaires classiques, soit du fait de leurs horaires décalés, soit du fait de l'absence d'un lieu de travail fixe ou de l'éloignement important du lieu de travail vis-à-vis du domicile (+ de 25 km). Dans le cadre de cet article, nous avons distingué cinq catégories d'actifs dont les mobilités atypiques liées au travail ont de fortes implications sur la mobilité quotidienne (Tableaux 1 et 2). Les trois groupes construits à partir du lieu de travail l'ont été à l'aide de questions posées à tous les actifs, qu'ils se soient déplacés ou non la veille pour le travail. Ils sont mutuellement exclusifs les uns des autres.

Tableau 1. Catégories d'actifs atypiques selon la dimension spatiale

	Effectif brut	% des actifs de Rhône-Alpes s'étant rendus au travail la veille
Lieu non fixe – Actifs sans lieu de travail fixe	980	7,2
Hors Région – Actifs dont le lieu de travail, fixe, est situé au-delà des limites de la région Rhône-Alpes	625	4,8
Loin – Actifs dont le lieu de travail, fixe, dans la région Rhône-Alpes est à plus de 25 km du domicile à vol d'oiseau	1054	8,0

Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

Tableau 2. Catégories d'actifs atypiques selon la dimension temporelle

	Effectif brut	% des actifs de Rhône-Alpes s'étant rendus au travail la veille
Tôt – Actifs arrivant avant 7 h du matin au travail	1879	13,9
Tard – Actifs repartant après 20 h du travail	646	5,1

Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

Les groupes définis à partir des horaires de travail l'ont été à partir des actifs qui ont travaillé la veille en dehors du domicile (78,6 %). En effet, le questionnaire ne comportant pas d'informations sur les horaires habituels de travail, les catégories ont été construites à partir des heures d'arrivée au travail le matin et de départ du travail en fin de journée. Les actifs atypiques selon la dimension temporelle peuvent appartenir aux deux groupes (Tôt, Tard), mais ils sont très peu nombreux dans ce cas (3 % des effectifs cumulés de ces deux catégories).

Les caractères atypiques spatiaux et temporels ne sont pas mutuellement exclusifs. Près d'un actif à horaires décalés sur cinq est également caractérisé par un lieu de travail atypique, soit une proportion proche de celle observée chez les actifs s'étant rendus au travail la veille (Tableau 3).

Tableau 3. Lien entre les caractères atypiques selon les dimensions temporelle et spatiale

	% Lieu non fixe	% Hors région	% Loin
Actif arrivant tôt sur le lieu de travail	5,0	6,7	7,7
Actif repartant tard du lieu de travail	6,0	5,1	6,2
<i>Ensemble des actifs s'étant rendus au travail la veille</i>	7,2	4,8	8,0

Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

Notre objectif est d'apporter des éclairages, à partir d'analyses statistiques descriptives, sur le profil de ces actifs à mobilités atypiques et leurs pratiques de mobilité quotidienne. Ils permettront de mettre en évidence les contraintes spécifiques auxquelles sont confrontés ces actifs en matière de choix du mode de transport pour accéder au travail, de gestion des activités autres que professionnelles et les ressources de mobilité mises en œuvre pour y faire face. Le profil des actifs à mobilités atypiques est établi à partir des caractéristiques sociodémographiques (genre, âge, taille du ménage), socioéconomiques (profession, travail à temps plein / partiel, revenus du ménage), résidentielles (lieu de résidence, type de logement et statut d'occupation du logement) et les ressources de mobilité (permis de conduire, abonnement de transport en commun ; nombre de voitures du ménage). La compréhension des pratiques de mobilité nécessite de prendre en compte l'ensemble des déplacements (Massot & Orfeuill, 2005). L'analyse mobilise des indicateurs de niveau (nombre de déplacements, budget-temps de transport et budget-distance) et de structure (répartitions par motif et par mode de transport). Les chiffres présentés sont pondérés et portent, pour chacun des cinq groupes, sur les journées travaillées. Les principaux enseignements de cette analyse des cinq catégories d'actifs à mobilités atypiques sont présentés à partir de leurs traits les plus saillants, tant en termes de mobilité que de composition.

3. Un portrait des actifs à mobilités atypiques : des profils marqués, des pratiques sous contraintes

Dans quelle mesure les caractéristiques sociales et les pratiques de mobilité quotidienne des actifs à mobilités atypiques diffèrent-elles de l'ensemble des actifs ? Après avoir exposé les principales caractéristiques sociales des actifs à mobilités atypiques (3.1), nous étudierons les pratiques de mobilité quotidienne des actifs à mobilités atypiques sur le plan spatial (3.2) et sur le plan temporel (3.3).

3.1. Caractéristiques des catégories d'actifs à mobilité atypique

Afin de caractériser les groupes, leurs contraintes et ressources propres, nous présentons dans un premier temps leurs spécificités résidentielles, socio-démographiques, professionnelles et économiques, en les situant par rapport à la moyenne des actifs s'étant rendus au travail la veille.

Les caractéristiques résidentielles des actifs à mobilités atypiques sur le plan spatial se différencient de l'ensemble des actifs (Tableau 4). Les actifs résidant dans le périurbain lyonnais ou dans des espaces multipolarisés sont sur-représentés parmi les actifs travaillant loin de leur domicile. La coloration périurbaine de cette catégorie est également visible à travers le taux élevé de propriétaires (ou accédant à la propriété) (+8 points) et le fait de vivre en maison individuelle dans plus de sept cas sur dix (+15). Dans la catégorie des actifs travaillant hors de la région, la forte sur-représentation des actifs résidant dans des aires urbaines de plus de 200 000 habitants est liée à la proximité de Genève, dont l'aire d'attraction s'étend côté français (trois actifs sur quatre de la catégorie sont dans des travailleurs transfrontaliers). En revanche, les actifs sans lieu de travail fixe sont proches du profil résidentiel moyen.

La localisation résidentielle des actifs à mobilités atypiques sur le plan temporel diffère peu du profil moyen, même si les résidents du pôle urbain lyonnais sont relativement peu nombreux chez les actifs arrivant tôt au travail, à l'inverse des actifs résidant dans de petites aires urbaines.

Les habitants du pôle lyonnais sont également sous-représentés chez les actifs repartant tard du travail, contrairement aux résidents des pôles urbains de taille intermédiaire.

Tableau 4. Localisation résidentielle des trois groupes d'actifs à mobilités atypiques sur le plan spatial (%)

	Lieu non fixe	Hors Région	Loin	Référence*
Aire urbaine lyonnaise, pôle urbain	31,1	2,5	24,9	29,8
Aire urbaine lyonnaise, espaces périurbains	6,7	0,5	11,7	5,8
A.U. > 200 000 habitants, pôle urbain	23,4	44,1	19,7	25,2
A.U. > 200 000 habitants, espaces périurbains	5,3	16,5	6,2	5,1
A.U. < 200 000 habitants, pôle urbain	5,9	7,5	5,8	5,4
A.U. < 200 000 habitants, espaces périurbains	16,3	17,6	16,1	17,5
Communes multipolarisées	7,5	8,5	13,4	8,3
Communes rurales (hors influence urbaine)	3,8	2,8	2,2	2,9
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

A.U. : Aire Urbaine (zonage 2010 Insee). Référence : ensemble des actifs s'étant déplacés la veille.

Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

Sur le plan des caractéristiques sociodémographiques, les trois groupes d'actifs atypiques sur le plan spatial sont majoritairement masculins, un trait particulièrement marqué chez les actifs travaillant loin de leur domicile (Tableau 5). La grande majorité vit dans des ménages de trois personnes ou plus, notamment 68 % chez les actifs travaillant loin de leur domicile (+5 points), 67 % chez les actifs sans lieu de travail fixe (+4). Parmi les actifs à mobilités atypiques sur le plan temporel, les actifs arrivant tôt sur le lieu de travail se distinguent par leur profil très masculin. La catégorie des actifs repartant tard du lieu de travail est la seule qui soit constituée d'une majorité de femmes. Un peu plus jeune que la moyenne (+4 points pour les moins de 35 ans), ils comptent légèrement plus de personnes vivant dans des ménages de 3 personnes et plus (+2).

Tableau 5. Répartition selon le genre des cinq groupes d'actifs à mobilités atypiques (%)

	Lieu non fixe	Hors Région	Loin	Tôt	Tard	Référence*
Femmes	41,7	44,5	36,6	30,4	50,8	49,3
Hommes	58,3	55,5	64,4	69,6	49,2	50,7
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Référence : ensemble des actifs s'étant déplacés la veille.

Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

Au plan socio-professionnel et économique, les actifs sans lieu de travail fixe comptent plus de non-salariés que l'ensemble de la population active (+ 9 points, 15 % contre 6 %), ils travaillent un peu plus souvent à temps partiel (+5), et appartiennent légèrement plus souvent à des ménages à bas-moyens revenus (Tableau 6). Les actifs travaillant à l'extérieur de la région, à l'inverse, font souvent partie de ménages à revenus élevés, du fait d'une sur-représentation de cadres (+5 points), mais aussi de la part importante de travailleurs transfrontaliers. Enfin, les revenus des ménages des actifs travaillant loin sont relativement élevés, en lien avec la part importante d'actifs à temps plein (+6 points) et de cadres (+14).

Tableau 6. Répartition des cinq groupes d'actifs à mobilités atypiques selon le revenu mensuel du ménage (%)

	Lieu non fixe	Hors Région	Loin	Tôt	Tard	Référence*
Revenus bas à moyens (<3000 €)	46,5	21,7	34,6	54,6	44,2	43,5
Revenus moyens à hauts (>=3000 €)	42,3	61,3	53,7	32,6	44,5	43,7
Non-réponse	11,2	17,0	11,7	12,8	11,2	12,8
<i>Total</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>	<i>100</i>

Référence : ensemble des actifs s'étant déplacés la veille.

Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

Les profils socio-professionnels des deux groupes d'actifs à mobilité atypique sur le plan temporel apparaissent encore différents des trois catégories précédentes. Les actifs arrivant tôt au travail se caractérisent par une forte présence des ouvriers (+12 points), au côté des employés (+4) à l'inverse des cadres (-11) et professions intermédiaires (-4). Bien que travaillant plus souvent à temps plein que la moyenne (+9 points), les revenus du ménage sont peu élevés (Tableau 6). Les actifs repartant tard du travail sont le groupe dont les caractéristiques socio-professionnelles se rapprochent le plus du profil moyen, avec toutefois un peu plus de non-salariés (+3 points), de professions intermédiaires (+2) et d'actifs à temps plein que la moyenne (+4), pour une distribution de revenus très proche de la moyenne.

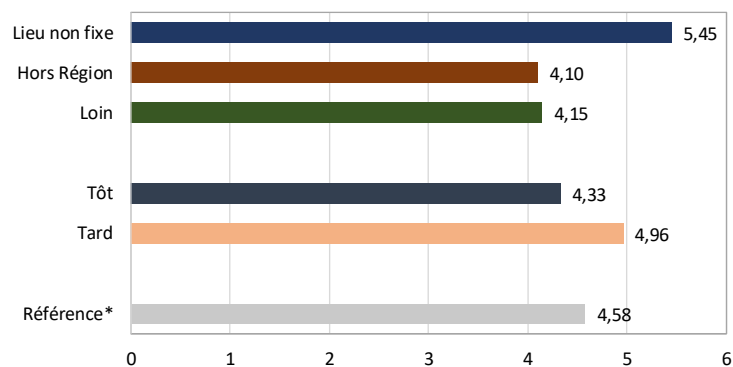
3.2 Dissociations spatiales et temps de transport élevés

Les actifs de Rhône-Alpes s'étant rendus au travail la veille constituent le point de référence pour l'analyse des groupes d'actifs à mobilités atypiques. Leur mobilité journalière s'élève, en moyenne, à 4,6 déplacements en 1h33, sur 39 km (distances à vol d'oiseau). Appartenant pour les deux tiers à un ménage multi-motorisé et détenteurs du permis de conduire pour 95 % d'entre eux, ils ne sont que 12 % à détenir un abonnement de transport en commun. Aussi, lors des journées de travail, ont-ils très largement recours à la voiture pour leur mobilité (72 % de leurs déplacements, contre 18 % à pied, 2 % à vélo, et moins de 6 % en transport public, urbain, départemental ou régional). Les deux tiers de leurs déplacements sont réalisés lors des sorties motivées par des activités professionnelles, les autres sorties du domicile se répartissant entre activités liées au ménage (pour les trois quarts) et de loisirs (pour un quart). Dans les sorties pour les activités professionnelles, la grande majorité des déplacements liés au travail sont des déplacements directs entre le domicile et lieu de travail, mais les déplacements secondaires (sans extrémité au domicile) ne sont pas rares (plus du quart des déplacements) et articulent le plus souvent travail et hors travail. Ce motif est plus souvent une activité liée au ménage (63 %) qu'une activité de loisirs (35 %). Enfin, l'inscription spatiale de la mobilité des actifs les jours de travail est le reflet assez fidèle de la forte concentration humaine et d'activités dans et autour des pôles urbains avec environ 85 % des déplacements qui s'inscrivent dans le périmètre des aires urbaines (en particulier dans l'aire urbaine lyonnaise et les aires urbaines de plus de 200 000 habitants) et une concentration dans les pôles urbains, au sein desquels sont réalisés sept déplacements sur dix.

En comparaison, les trois groupes d'actifs à mobilités atypiques sur le plan spatial ont en commun une mobilité très chronophage. Les actifs sans lieu de travail fixe, très mobiles (près de 5,5 déplacements par jour en moyenne) (Figure 1), consacrent en moyenne 2h30 à leurs déplacements par jour, soit une heure de plus que la moyenne (Figure 2) et le budget-temps de transport moyen peut atteindre 2h45 lorsqu'ils habitent dans l'aire urbaine lyonnaise ou en en

périurbain d'une aire urbaine de plus de 200 000 habitants. Chez les actifs travaillant loin ou hors de la région, la forte dissociation des lieux d'habitat et d'emploi tend à limiter le nombre de déplacements (Figure 1). Les actifs travaillant loin ont eux aussi un budget-temps de transport élevé (2h20) et assez identique quelle que soit la localisation résidentielle. Chez ce groupe où les périurbains sont surreprésentés, les déplacements prennent plus souvent la forme de liaisons entre les couronnes périurbaines de la région lyonnaise et le pôle urbain lyonnais, ou entre d'autres aires urbaines et le pôle urbain lyonnais. Les actifs qui travaillent hors de la région consacrent 2 h par jour à leurs déplacements. Les budgets-distance quotidiens sont encore un peu plus « hors normes » que les budgets-temps (Figure 2), les vitesses plus élevées sur les longs déplacements permettant de contenir les temps passés à se déplacer. Enfin, ces niveaux sont un peu plus élevés encore pour les hommes, d'une part, et pour les actifs appartenant à des ménages à revenus élevés, d'autre part.

Figure 1. Nombre moyen de déplacements quotidiens tous motifs, tous modes, des cinq groupes d'actifs à mobilité atypique, jours travaillés, en semaine



Référence : Ensemble des actifs qui se sont déplacés pour le travail la veille.
Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

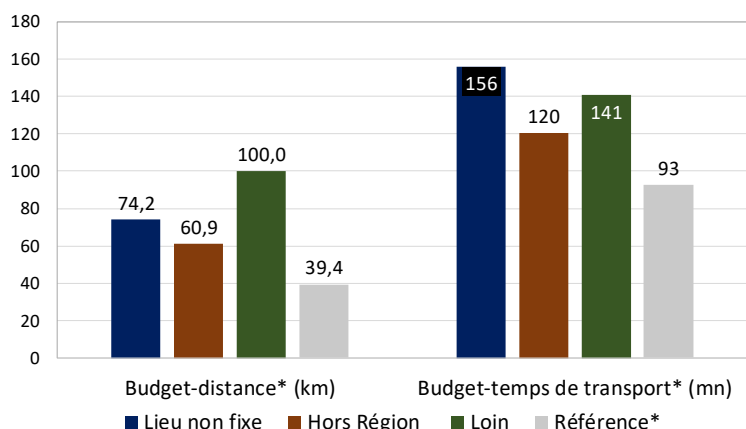
Les actifs qui travaillent loin de leur domicile sont relativement nombreux à détenir un abonnement en transport en commun (18 %) et ce mode assure 8 % de leurs déplacements. Mais, pour ces actifs très motorisés (99 % ont le permis de conduire, 77 % font partie de ménages multi-équipés de voitures), c'est le recours très répandu au véhicule personnel (75 % de leurs déplacements) qui rend cette mobilité possible. L'usage de la voiture dans la mobilité quotidienne est encore plus dominant chez les actifs sans lieu de travail fixe (78 % des déplacements) et les actifs travaillant hors de la région Rhône-Alpes (79 %). Il culmine, pour les premiers, à 92 % lorsqu'ils habitent le périurbain lyonnais, pour les seconds à près de 90 % en périurbain des autres aires urbaines de la région. Il s'agit d'un usage essentiellement individuel : parmi ces trois catégories comme pour l'ensemble des actifs, à peine 5 % des déplacements en voiture sont effectués en tant que passager. De façon générale, les transports collectifs ne représentent une réelle alternative à la voiture que pour les actifs travaillant loin de leur domicile ou en dehors de la région et résidant en agglomération urbaine, dans les grandes villes en particulier (Lyon, Grenoble, Saint-Etienne). En revanche, pour les actifs sans lieu de travail fixe, même dans les zones denses, les transports en commun apparaissent mal adaptés (6 % des déplacements contre 12 % en moyenne dans le pôle lyonnais, et 1,5 % contre 5,5 % dans les pôles des aires urbaines de plus de 200 000 habitants).

Illustration de son caractère incontournable chez ces trois catégories d'actifs à mobilité atypique sur le plan spatial, la voiture est omniprésente quel que soit le niveau de vie des ménages. Les taux d'utilisation de la voiture des actifs à revenus bas-moyen sont très proches des actifs plus

aisés, qu'il s'agisse des actifs dont le lieu de travail est éloigné (-2 points) ou travaillant hors région (+3).

La part des déplacements effectuée en voiture apparaît encore un peu plus dominante chez les femmes que chez les hommes chez les actifs travaillant hors de la région (+ 7 points) ou loin du domicile (+6), et de même niveau chez les actifs sans lieu de travail fixe. Cet usage féminin très dominant de la voiture intervient alors que les budgets-distance des femmes de ces trois groupes sont moins longs que ceux des hommes. L'explication de ce recours à l'automobile est à rechercher dans la souplesse qu'elle offre pour la prise en charge des activités liées à la sphère hors travail, plus fréquente par les femmes actives que par les hommes actifs (*cf. infra*).

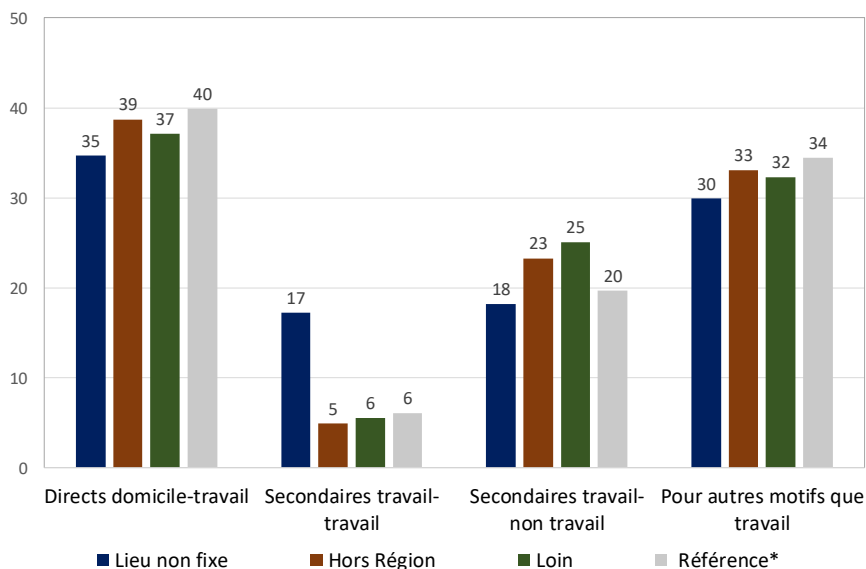
Figure 2. Budget-distance et budget-temps de transport moyens des trois catégories d'actifs atypiques par leur lieu de travail*, journées travaillées, en semaine (km et mn)



* Budget-distance : Distance (à vol d'oiseau) parcourue par jour ; Budget-temps de transport : Temps passé à se déplacer par jour. Référence : Ensemble des actifs qui se sont déplacés pour le travail la veille.

Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

Figure 3. Répartition des déplacements par grande catégorie de motifs chez les trois catégories d'actifs atypiques par leur lieu de travail*, journées travaillées, en semaine (%)



Référence : Ensemble des actifs qui se sont déplacés pour le travail la veille.

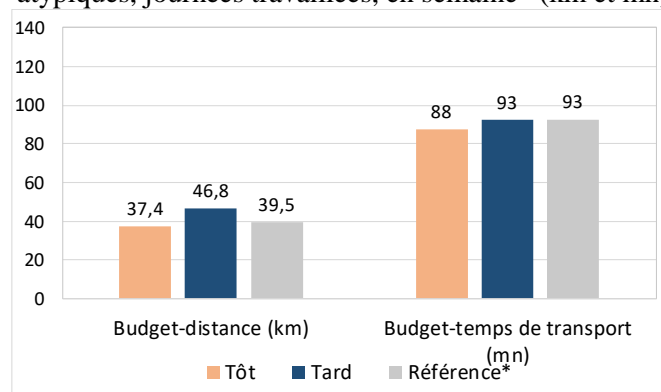
Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

En dépit de longues navettes domicile-travail ou de nombreux déplacements professionnels effectués dans la journée, les structures de motifs sont proches de celles qui caractérisent l'ensemble des actifs (Figure 3). Ce résultat suggère une permanence des activités hors travail à réaliser (achats, accompagnement des enfants, etc.) quel que soit le lieu de travail, même si l'on perçoit des arrangements légèrement différents selon les groupes. Pour les actifs sans lieu de travail fixe, la mobilité élevée pour motifs professionnels va de pair avec une mobilité un peu moins présente pour les autres activités du quotidien. Pour les actifs, hommes ou femmes, travaillant loin de leur lieu de résidence ou hors de la région, l'adaptation prend la forme d'une intégration un peu plus fréquente des activités hors travail dans les sorties pour le travail (activités réalisées sur le trajet aller ou retour, à la pause méridienne...). Enfin, s'il est un point commun entre les trois groupes d'actifs à mobilités atypiques sur le plan spatial, ce sont les sorties plus nombreuses du domicile chez les femmes pour des motifs hors travail, reflets des différenciations hommes femmes visibles dans l'ensemble de la population.

3.3 Désynchronisations temporelles, focalisation de la mobilité sur la sphère professionnelle et automobilité généralisée

Les actifs à mobilités atypiques sur le plan temporel ont une mobilité moins chronophage et dévorent nettement moins de kilomètres que les catégories précédentes (Figure 4). Les actifs qui travaillent très tôt le matin ont des budgets distance et temps très proches de la moyenne. Les actifs qui partent tard du travail réalisent un nombre élevé de déplacements (près de 5), sur des distances supérieures de 20 % à la moyenne. Au sein de chaque catégorie, les budgets-distance et budgets-temps dépendent de la localisation résidentielle, le fait de résider dans des espaces périurbains contribuant à les rehausser, à l'image de ce que l'on observe pour l'ensemble des actifs. Ils diffèrent également selon le genre, avec toutefois, pour le groupe des actifs partant tard du lieu de travail, des budgets-distance et temps féminins beaucoup plus proches des indicateurs masculins. Enfin, les budgets-distance sont nettement plus élevés chez les actifs aux revenus élevés (+50 % par rapport aux actifs des ménages à revenus modestes chez les actifs arrivant tôt et +40 % chez ceux repartant tard), tandis que les écarts sur les budgets-temps sont plus limités, de l'ordre de 20 % dans les deux groupes.

Figure 4. Budget-distance et budget-temps de transport des deux catégories d'actifs à horaires atypiques, journées travaillées, en semaine* (km et mn)



* Budget-distance : distance (à vol d'oiseau) parcourue par jour ; budget-temps de transport : temps passé à se déplacer par jour. Référence : Ensemble des actifs qui se sont rendus au travail la veille.

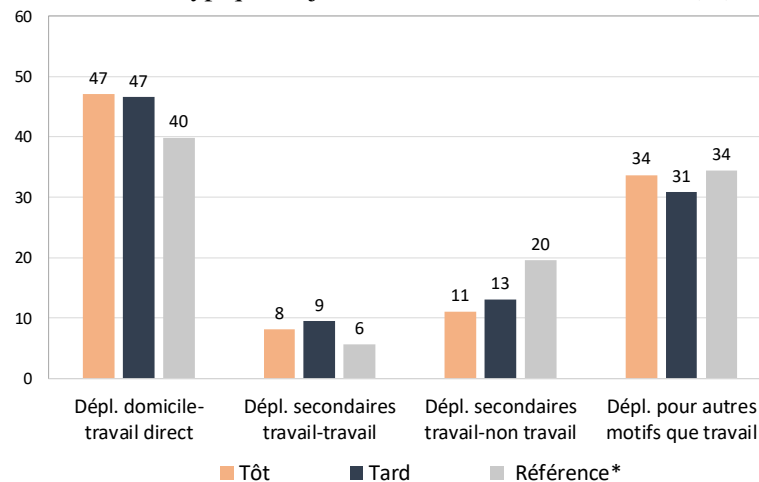
Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

La part de la voiture dans l'ensemble de la mobilité de la veille atteint des niveaux particulièrement élevés (environ 75 % des déplacements, à 95 % comme conducteur du

véhicule), ce qui confirme des résultats précédents (Zilloniz, 2015). Une localisation résidentielle périurbaine porte cette part de la voiture dans les déplacements à plus de 80 %, mais en cela ils ne se distinguent pas des autres actifs résidant dans des espaces périurbains. La part d'abonnés aux transports collectifs est au plus bas (7 à 8 % seulement, -5 points par rapport à la moyenne). Ce mode n'assure pas plus de 3 % des déplacements et n'est un peu plus utilisé (tout comme la marche à pied) que lorsque les actifs résident dans l'agglomération lyonnaise.

Outre une forte dépendance à l'automobile, les deux groupes ont en commun une polarisation de leur mobilité quotidienne autour du travail (Figure 5). Les motifs de déplacement liés au travail, qu'il s'agisse de déplacements directs en lien avec le domicile ou secondaires – faisant le lien entre deux activités liées à la sphère professionnelle –, sont proportionnellement plus nombreux que la moyenne. Le corollaire de ce constat est la place nettement plus réduite des déplacements secondaires pour des motifs hors travail, comme les accompagnements, les achats et services, les démarches. Plus que leurs distances domicile-travail (11,2 et 11,3 km à vol d'oiseau, contre 10,5 km en moyenne pour l'ensemble les actifs qui se sont rendus au travail la veille), ce sont vraisemblablement les horaires décalés qui sont explicatifs de cette mobilité moins tournée que la moyenne vers les activités hors travail. En effet, les possibilités d'enchaîner d'autres types d'activités au sein des sorties pour le travail apparaissent réduites par le fait que cette mobilité est désynchronisée des autres activités du quotidien, comme le montre le plus faible taux de déplacements « secondaires travail – non-travail » (Figure 5). Le fait d'avoir des horaires de travail décalés influence la mobilité des femmes un peu plus fortement que celle des hommes : -11 points contre -7 pour ces déplacements secondaires chez les actifs arrivant tôt au travail et -6 contre -4 chez ceux qui en repartent tard.

Figure 5. Répartition des déplacements par grande catégorie de motifs chez les deux catégories d'actifs à horaires atypiques*, journées travaillées, en semaine (%)



Référence : Ensemble des actifs qui se sont rendus au travail la veille.

Source : EDR Rhône-Alpes 2012-2015, traitements : auteurs.

4. Discussion : quels enseignements tirer des pratiques de mobilité des actifs atypiques ?

L'analyse de l'enquête ménages déplacements régionale Rhône-Alpes sous l'angle des mobilités atypiques pour le travail permet d'apporter de nouvelles connaissances sur les effets de la désynchronisation des temps et de la dissociation des lieux de travail sur les pratiques de mobilité quotidienne des actifs.

Nous constatons, d'abord, qu'être actif à mobilités atypiques est loin de constituer une situation marginale en région Rhône-Alpes, les catégories les plus représentées parmi les actifs qui se sont rendus au travail étant les actifs qui travaillent tôt le matin (13,9 %), loin de leur domicile (8 %) ou sur des lieux variables (7,2 %). Ces éléments témoignent de l'importance que ces formes de mobilité atypiques prennent dans le monde du travail. L'analyse conjointe des mobilités atypiques sur le plan spatial et temporel contribue, par ailleurs, à mettre en évidence le fait que certains actifs peuvent cumuler une désynchronisation de leur temps de travail et une dissociation de leur lieu de travail. Ainsi, près d'un actif rhônalpin à horaires décalés sur cinq se caractérise également par un lieu de travail atypique.

Au sein de la région Rhône-Alpes, les actifs à mobilités atypiques présentent des profils socio-économiques diversifiés. Ces éléments confirment des résultats déjà mis en évidence dans la littérature (Conti, 2016 ; Létroublon & Daniel, 2018) : les mobilités atypiques concernent toutes les catégories socio-professionnelles. Mais la mise en perspective des différents groupes d'actifs à mobilités atypiques, sur le plan spatial comme temporel, montre qu'elles ne les concernent pas de la même façon. Ainsi, les actifs rhônalpins qui travaillent loin de leur domicile ou hors de la région (avec le biais ici des travailleurs transfrontaliers) appartiennent à des profils socio-économiques plutôt favorisés. Ils disposent de revenus plus élevés, sont plus souvent cadres et propriétaires ou accédant à la propriété. A l'inverse, les actifs qui arrivent tôt le matin ou qui travaillent dans des lieux variables présentent des profils socio-économiques moins favorisés. Ils disposent de revenus peu élevés, sont ouvriers/employés à temps plein ou indépendants à temps partiel et plus souvent locataires.

La mobilité quotidienne de ces actifs est-elle réellement particulière ? La réponse est sans ambiguïté : les cinq catégories se différencient de l'ensemble des actifs rhônalpin, dans leurs pratiques de mobilité, les spécificités apparaissant, selon les groupes, dans le nombre de déplacements, la distance parcourue, le temps consacré aux transports, ou encore la part des différents motifs de déplacement. Toutes se caractérisent par une dépendance à l'automobile particulièrement élevée. Les seules possibilités de report modal semblent concerner les actifs qui travaillent loin de chez eux ou en hors de leur région, à travers l'usage plus élevé qu'ils font des transports collectifs régionaux. A la différence des grands mobiles étudiés dans d'autres travaux (Vincent-Geslin & Ravalet, 2016), ce n'est pas tant ici l'usage de modes de transport performants (TGV) qui est en jeu, que celui des transports du quotidien (TER), ces actifs rhônalpins résidant souvent dans le périurbain.

A ce stade, il semble difficile de savoir si ces mobilités atypiques liées au travail sont subies ou choisies. Certaines peuvent être associées à des formes de pénibilité (stress et fatigue liés aux horaires décalés, à la conduite automobile sur de longues distances, etc.), d'autres peuvent provenir de choix de vie clairement assumés et satisfaisants pour ces actifs et leur ménage. Mais le paysage d'ensemble que décrivent ces cinq groupes d'actifs à mobilités atypiques nous paraît mettre en évidence un degré de contrainte temporelle et financière important.

La première de ces contraintes concerne la difficulté à synchroniser les temps et les lieux du travail et du hors travail. Les actifs à mobilités atypiques sur le plan spatial, malgré le caractère non-standard de leurs lieux de travail (loin du domicile, hors de la région de résidence, lieux de travail variables) parviennent à réaliser les autres activités du quotidien (achats, accompagnements, etc.) en intégrant ces déplacements dans leurs déplacements domicile-travail (sur le trajet aller ou retour, à la pause méridienne...). Mais cela se fait au prix de budgets distance et temps de transport particulièrement élevés et d'un usage obligé de l'automobile. Pour les actifs à mobilités atypiques sur le plan temporel, la désynchronisation des temps de

travail se traduit par l'impossibilité de pouvoir réaliser les autres activités quotidiennes, leur mobilité quotidienne restant presque exclusivement centrée sur le travail. La surreprésentation des hommes et la forte présence des familles au sein des actifs à mobilités atypiques laisse penser que le développement de ce type de mobilités peut contribuer à alimenter l'inégale répartition des tâches au sein des ménages. Les contraintes rencontrées par les actifs à mobilités atypiques pour concilier les activités travail et hors travail risquent de rejaillir sur leurs conjoints et nécessiter de fortes adaptations de leur part pour parvenir à gérer les tâches quotidiennes liées à la vie du ménage et les responsabilités parentales. La part de la voiture encore un peu plus élevée chez les femmes des différentes catégories étudiées laisse penser que les mobilités atypiques pour le travail peuvent engendrer chez les femmes des difficultés particulièrement fortes pour concilier au quotidien temps (et lieux) professionnels et temps (et lieux) familiaux.

La deuxième contrainte que rencontrent les actifs à mobilités atypiques est d'ordre financier. L'indispensable motorisation, le multi-équipement en voitures ainsi que, pour les actifs atypiques par le lieu de travail, le nombre de kilomètres parcourus très au-delà de la moyenne y compris lorsque les revenus sont limités, peuvent peser fortement sur le budget des ménages, générant de nouvelles vulnérabilités économiques (Nicolas et al., 2012 ; Lejoux, 2016). Ces mobilités atypiques liées au travail apparaissent ainsi comme des « formes limites » de la mobilité quotidienne, leur réalisation se faisant au prix d'efforts importants. Les capacités physiques des individus à pouvoir faire face à la fatigue occasionnée par l'intensité de ces mobilités, les contraintes qu'elles représentent dans l'organisation de la vie quotidienne, les moyens financiers qu'elles mobilisent représentent autant de facteurs limitants. Si les mobilités atypiques semblent, pour l'instant, se fondre dans la masse des déplacements domicile-travail, les contraintes qu'elles représentent pourraient être révélées au grand jour, notamment à l'aune d'une augmentation brutale des prix du carburant.

Conclusion

Le parti-pris de cette analyse a résidé dans la prise en compte et le croisement des dimensions spatiales et temporelles des mobilités atypiques liées au travail et dans la mise en perspective des profils et des pratiques de mobilité quotidienne de cinq catégories d'actifs à mobilités atypiques : les actifs qui arrivent tôt le matin sur le lieu de travail, qui en partent tard le soir, qui travaillent dans des lieux variables, dans des lieux éloignés de leur domicile, en dehors de leur région de résidence. En s'intéressant aux effets conjoints de la désynchronisation des temps et de la dissociation des lieux de travail sur les pratiques de mobilité des actifs, cet article contribue plus largement à l'étude des conséquences de l'évolution des modes d'organisation du travail sur la mobilité quotidienne. Dans un contexte de difficultés économiques et d'accès à l'emploi, l'intensification de la mobilité quotidienne des actifs, en termes de distance parcourue, de temps passé dans les transports ou de nombre de déplacements effectués dans la journée, amène à questionner les exigences toujours plus grandes vis-à-vis des actifs, en matière de disponibilité temporelle comme de capacité à s'affranchir de la distance géographique. La voiture apparaît aujourd'hui comme le seul mode de transport à même de réaliser ces mobilités atypiques liées au travail et, donc, de répondre aux nouvelles exigences spatiales et temporelles des modes d'organisation du travail, ce qui n'est pas sans poser de problèmes en matière de durabilité environnementale, économique et sociale.

Dans le cadre de cet article, toutes les formes de mobilités atypiques liées à la désynchronisation des temps de travail n'ont pu être étudiées (travail de nuit, travail sur des horaires fragmentés, etc.), ce qui présente une limite des résultats présentés ici. Par ailleurs, en raison de l'absence

de certaines variables dans le questionnaire de l'EDR Rhône-Alpes des pistes de travail n'ont pu être investiguées comme les mobilités atypiques liées au travail se déroulant totalement ou partiellement le week-end, le lien entre mobilités atypiques pour le travail et formes d'emploi atypiques (nature du contrat, quotité de temps de travail, variabilité des horaires, etc.). Enfin, cette analyse quantitative mériterait d'être complétée par des investigations de nature qualitative (entretiens semi-directifs, histoires de vie), permettant de mieux comprendre les circonstances qui amènent les actifs à adopter ces formes de mobilité atypique (choix/contrainte) et le caractère permanent ou transitoire de ces pratiques.

Bibliographie

- ALEXANDER B., ETTEMA D., DIJST M., 2010. « Fragmentation of work activity as a multi-dimensional construct and its association with ICT, employment and sociodemographic characteristics », *Journal of Transport Geography*, vol. 18, pp. 55-64.
- BELTON-CHEVALLIER L., 2009. *Mobilités et lien social : sphères privée et professionnelle à l'épreuve du quotidien*, thèse de doctorat en sociologie, Paris, Université Paris-Est, 508 p.
- CONTI B., 2016. *La mobilité pendulaire interurbaine en France face aux enjeux du changement climatique : caractérisation socioéconomique, analyse spatiale et potentiels de report modal*, thèse de doctorat en aménagement de l'espace, urbanisme, Paris, Université Paris Est, 389 p.
- COUCLELIS H., 2003. « Housing and the new geography of accessibility in the information age », *Open House International*, vol. 28, n°4, p. 7-13.
- COUDENE M., LEVY D., 2016. « De plus en plus de personnes travaillent en dehors de leur commune de résidence », *Insee Première*, n°1605, 4 p.
- CRAGUE G., 2003. « Des lieux de travail de plus en plus variables et temporaires », *Economie et Statistique*, n°369-370, p. 191-212.
- CRAGUE G., 2005. « Le travail industriel hors les murs », *Réseaux*, n°135, p. 65-89.
- DEVETTER F.-X., de CONINCK F., 2012. « Une transformation des temps de travail », *Temporalités* [En ligne], 16 | 2012, mis en ligne le 13 décembre 2012, consulté le 23 juillet 2018. URL : <http://journals.openedition.org/temporalites/2304>
- FRANÇOIS D., 2010. « Se rendre au travail : distances et temps de transport s'allongent », *La Revue du CGDD. La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, p. 83-98.
- GIOTTO T. & THOEMMES J., 2015. « La capitalisation du temps de travail », *Cahiers de recherche sociologique*, vol. 59-60, p.113-134.
- HE S., 2013. « Does flexitime affect choice of departure time for morning home-based commuting trips? Evidence from two regions in California », *Transport Policy*, n° 25, p. 210-221.
- HUBERS C., SCHWANEN T., DIJST M., 2008. « ICT and temporal fragmentation of activities: an analytical framework and initial empirical findings », *TESG*, vol. 99, p. 528-546.
- HUREZ C., TEBAR M., 2014. « Connaître la mobilité des Rhônalpins, construction d'un nouveau protocole d'enquêtes », *Congrès ATEC ITS France 2014 « Les Rencontres de la mobilité intelligente »*, 10 p.
- IAU-ILE DE FRANCE, 2016. *Nouveaux modes de travail et enjeux de mobilité*, Paris, Institut d'Aménagement et d'Urbanisme d'Ile-de-France, 39 p.
- KAKIHARA M., SØRENSEN, C., 2004. « Mobile Urban professionals in Tokyo: tales of locational, interactional and operational mobility ». *INFO: The Journal of Policy, Regulation and Strategy for Telecommunication, Information and Media*, vol. 6, n° 3, p. 180-187.
- LEJOUX P., 2016. « Les petites villes face à la montée des contraintes énergétiques : l'augmentation du coût de la mobilité, un facteur de vulnérabilité économique ? », *Territoire en mouvement Revue de géographie et aménagement*, [En ligne], vol. 33, mis en ligne le 16 novembre 2016. <http://tem.revues.org/3860>
- LENZ B., NOBIS C., 2007. « The changing allocation of time activities in space and time by the use of ICT-fragmentation as a new concept and empirical results », *Transportation Research A*, vol. 41, p. 190-204.

- LETROUBLON C., DANIEL C., 2018. « Le travail en horaires atypiques : quels salariés pour quelle organisation du temps de travail ? », *Dares Analyses*, n°30, juin, 12 p.
- MALLET S., 2014. « Les rythmes urbains de la néolibéralisation », *Justice spatiale | spatial justice*, n° 6, juin, <http://www.jssj.org>
- MASSOT M.-H., ORFEUIL J.-P., 2005. « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Les Cahiers Internationaux de Sociologie*, n°CXVIII, p. 81-100.
- MEDDE – REGION AUVERGNE RHONE-ALPES, 2016a. *Enquête déplacements régionale Rhône-Alpes. Guide de l'utilisateur de la base de données de la collecte jour moyen semaine*, mai, 36 p.
- MEDDE – REGION AUVERGNE RHONE-ALPES, 2016b. *Enquête déplacements Régionale Rhône-Alpes. Les premiers résultats-Vagues 1/2/3*, octobre, 106 p.
- MOKHTARIAN P., 2009. « If telecommunication is such a good substitute for travel, why does congestion continue to get worse? », *Transportation letters: The International Journal of Transportation Research*, vol. 1, p. 1-17.
- MORISSET B., 2004. « Télétravail, travail nomade : le territoire et les territorialités face aux nouvelles flexibilités spatio-temporelles du travail et de la production », *Cybergeos*, [En ligne], article 257, 06/02/ 2004.
- MUNCH E., 2017. *Mais pourquoi arrivent-ils tous à la même heure ? Le paradoxe de l'heure de pointe et des horaires de travail flexibles*, thèse de doctorat en sociologie, Paris, Université Paris-Est, 455 p.
- NICOLAS J.-P., VANCO F., VERRY D., 2012. « Mobilité quotidienne et vulnérabilité des ménages », *Revue d'Économie Régionale & Urbaine*, 2012/1, p. 19-44.
- ORFEUIL J.-P., 1995, *Les déplacements domicile-travail dans l'enquête transports Insee 1993-1994*, Arcueil, Inrets, 33 p + annexes.
- ORFEUIL J.-P., 2004. « Accessibilité, mobilité, inégalités : regards sur la question en France aujourd'hui », in Orfeuil J.-P. (dir.), *Transports, pauvretés, exclusions : pouvoir bouger pour s'en sortir*, Paris, Éditions de l'Aube, p. 27-47.
- POCHET P., LEJOUX P., CHEN M. (2017), *Les actifs à mobilité atypique pour le travail à travers l'Enquête déplacements régionale Rhône-Alpes 2012-2015*, Rapport pour la région Auvergne Rhône-Alpes, oct., 68 p.
- QUETELARD B., 2010. « Se rendre au travail ou faire ses courses motive toujours un déplacement quotidien sur deux. Le recours à la voiture se stabilise », *La Revue du CGDD, La mobilité des Français. Panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*, p. 25-48.
- RALLET A., AGUILERA A., GUILLOT C., 2009. « Diffusion des TIC et mobilité : permanence et renouvellement des problématiques de recherche », *Flux*, vol. 4, n°78, p. 7-16.
- ROSA H., 2012. *Accélération – Une critique sociale du temps*, Paris, La découverte, 474 p.
- ROUX S., 2012. *Transition de la motorisation en France au XX^e siècle*, thèse de doctorat en démographie, Paris, Université Paris I-Panthéon Sorbonne, 330 p.
- TALLET F., VALLES V., 2017. « Partir de bon matin à bicyclette... », *Insee Première*, n°1629, 4 p.
- THOEMMES J., 2000. *Vers la fin du temps de travail ?*, Paris, PUF, 225 p.
- THOMSIN L., TREMBLAY D.-G., 2006. « Le “mobile working” : De nouvelles perspectives sur les lieux et les formes du télétravail », *Revue Interventions économiques* [En ligne], 34 | 2006, mis en ligne le 01 juillet 2006, consulté le 06 septembre 2015. URL : <http://interventionseconomiques.revues.org/669>
- VINCENT-GESLIN S., RAVALET E., 2016. « Determinants of extreme commuting. Evidence from Brussels, Geneva and Lyon », *Journal of Transport Geography*, vol. 54, p. 240–247.
- VIRY G., KAUFMANN V., 2015. *High mobility in Europe*, Palgrave MacMillan, London, 232 p.
- ZILLONIZ S., 2015. « Les temps de déplacement entre domicile et travail. Des disparités selon l'organisation des horaires de travail », *Dares Analyses*, n°81, nov., 12 p.