

UMR LVMT

Unité Mixte de Recherche
Laboratoire
Ville Mobilité Transport
laboratoire commun
École des ponts
INRETS
UMLV

La mobilité dans le travail et le travail dans la mobilité : ce qui a changé

Frédéric de Coninck et Marie-Hélène Massot

En quelques décennies, le contenu et les modes de réalisation du travail ont profondément évolué. C'est le cas de l'organisation de la production, marquée à la fois par le développement de la sous-traitance, la décentralisation de la production et la centralisation des lieux de décision, le tout sur un fond de généralisation des techniques de communication à distance. La structuration du temps du travail a fait l'objet de modifications d'ordre institutionnel (la RTT) et organisationnel (croissance de flexibilité de la production et gestion en juste à temps entraînant la multiplication des contrats à durée variable). Les emplois relèvent de plus en plus du secteur tertiaire et la population active s'est féminisée.

Les temporalités et les lieux sont des notions centrales pour analyser les évolutions des modes de réalisation du travail et les transformations des mobilités qui y sont associées. Nos recherches concernent les mobilités urbaines au quotidien. Elles explorent le rôle de la mobilité et son évolution dans la définition des modalités du travail et dans les modes de vie des actifs.



Institut national de recherche sur
les transports et leur sécurité



► La mobilité dans le travail

La mobilité dans le travail a changé radicalement de sens à partir du début des années 80. Dans l'imaginaire collectif, le travailleur mobile s'identifie encore au cadre en voyage d'affaires. Le stéréotype est vrai en 1981 comme en témoigne l'enquête nationale sur le transport. Pour un jour de travail donné, 31% des cadres et 25% des travailleurs indépendants sont, alors, mobiles. Les professions intermédiaires le sont deux fois moins et les ouvriers, trois fois moins. En 1993, lors de l'enquête suivante, tout a changé. La mobilité des cadres s'est tassée (27%) et celle des ouvriers les a presque rejointe (21%). Les professions intermédiaires sont, pour leur part, aussi mobiles que les cadres. Il n'y a pas eu d'enquête nationale depuis, mais au travers de plusieurs enquêtes qui fournissent des indices indirects, on peut estimer que la situation s'est globalement maintenue depuis cette date.

Le grand changement dans la mobilité liée au travail s'est par conséquent produit entre 1981 et 1993, au moment où les organisations du travail ont connu deux mutations majeures.

La première est le rapprochement des entreprises avec le client. Les activités de service se sont développées et une partie de ces services suppose, pour être effective, la co-présence du prestataire et du bénéficiaire. Les activités industrielles, de leur côté, ont intégré une dimension de service de plus en plus importante dans leurs produits et l'adaptation voire le « cousu main » sont devenus la règle. Tout cela a provoqué une mobilité importante, spécialement chez les ouvriers de type artisanal, envoyés de plus en plus souvent chez le client. La catégorie devenue, de très loin, la plus mobile est celle des travailleurs indépendants : en 1993, plus de 40 % d'entre eux sont mobiles un jour donné et des estimations récentes font penser que ce chiffre pourrait avoir encore augmenté. Pour eux, le travail se passe de plus en plus chez le client.

La seconde mutation est l'extension de l'échelle de raisonnement des grandes entreprises. Depuis 1980,

les stratégies de production et d'achat ont été centralisées au niveau européen. Les logiciels d'interconnexion entre les différents sites se sont développés et la production d'un bien ou d'un service est vue désormais comme un flux qui part du fournisseur pour arriver jusqu'au client au travers d'une série d'interconnexions.

La mobilité des cadres n'a pas embrayé directement sur l'extension des horizons. La centralisation et l'outillage informatique des décisions stratégiques ont produit une grande volatilité dans l'affectation des productions. Des techniciens (plus que des cadres) doivent désormais intervenir pour mettre au point les nouvelles installations, valider les contrôles qualité ou former le personnel sur site. Du côté des cadres supérieurs, la situation est différente. Du fait de cette volatilité des décisions, leur mobilité s'effectue désormais dans un contexte plus délicat. Ils doivent se déplacer pour régler des crises ou pour rencontrer des interlocuteurs qu'ils connaissent mal. Dans tous ces cas, les déplacements correspondent à des situations tendues et à des laps de temps de plus en plus brefs. Lorsqu'ils le peuvent, ils délèguent ce genre de missions devenues peu valorisantes.

Les NTIC ont-elles changé la donne récemment ? Oui et non. Elles contribuent, incontestablement, à cette dynamique d'élargissement des horizons. Par ailleurs, la communication à distance ne se substitue que partiellement à la communication en face à face.

Les premiers concernés - les salariés mobiles équipés de NTIC - peuvent certes organiser leurs déplacements différemment ; mais l'essentiel du changement concerne davantage le temps que l'espace. Leur difficulté est désormais de construire des plages de temps où ils peuvent s'isoler. Les travailleurs indépendants, en particulier, doivent résister à la demande implicite des clients qui voudraient qu'ils soient disponibles à tout moment. Ainsi, l'effet majeur des NTIC est, de mettre le temps des travailleurs mobiles sous tension.

UMR LVMT

► Le travail dans la mobilité des actifs

Prenons la question à l'inverse : les évolutions dans le temps et dans l'espace de l'organisation du travail ont-elles modifié le rôle du travail dans la mobilité quotidienne des actifs et comment ?

Sur la scène intellectuelle française domine un discours selon lequel les temps consacrés au travail - qui, historiquement, tendent à diminuer - ne rythmeraient plus nos choix de vie. Les déplacements liés au travail seraient devenus marginaux. Ces faits sont discutables comme le montre une analyse des activités et mobilités d'actifs basée sur deux enquêtes de déplacements de la direction régionale de l'Équipement d'Île-de-France : celle de 1981 et de 2001.

En premier lieu, les mobilités liées au travail n'ont que peu diminué dans l'ensemble des mobilités urbaines depuis 20 ans et ce, malgré la croissance du nombre de chômeurs, de retraités, de travailleurs à temps partiel et de journées de RTT. Ainsi, en 2002, les distances quotidiennes parcourues pour le travail en Île-de-France représentent, 33,7% du trafic quotidien francilien ; elles comptaient pour 31,5% en 1981. S'ils sont moins nombreux dans le corps social qu'en 1981, les actifs se déplacent autant pour leur travail un jour donné en 2002 qu'en 1981.

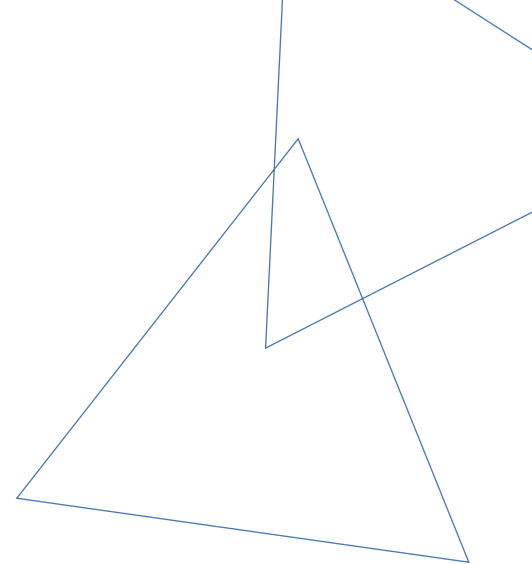
En second lieu, rappelons que « travailler » structure les journées de travail des actifs. Durant les jours de travail, la mobilité des actifs est en effet assez exclusivement organisée autour de l'activité professionnelle. Près de la moitié des kilomètres parcourus dans la journée et du temps passé à se déplacer le sont dans le cadre du travail, contre moins de 15% pour les motifs privés (la somme à 100% étant constituée des retours à domicile). En moyenne, travailler et se déplacer pour travailler occupent plus de 85% du temps passé hors du domicile des actifs un jour de semaine.

La considération d'éléments de contexte des actifs précise ce constat. La distance relative entre le domicile et le lieu de travail joue comme une contrainte forte sur les activités et mobilités des actifs. Les courtes distances au travail favorisent quelque peu les activités hors travail des actifs en semaine et leur permettent de rentrer plus

tôt au domicile. Les distances-temps d'accès au travail structurent la journée de la majorité des actifs franciliens. La réalisation du travail en plusieurs lieux s'avère aussi un déterminant fort de la composition des mobilités et des activités des actifs, même si cette pratique en plusieurs lieux ne concerne que 17% des actifs en 2002. Les actifs qui admettent la plus forte mobilité quotidienne et la plus forte concentration de leurs mobilités sur le travail sont ceux qui se rendent sur un lieu de travail, fixe et habituel et enchaînent sur des déplacements professionnels. Ils sont à cet égard, plus mobiles que les actifs qui n'ont pas de lieu de travail fixe et habituel (les « travailleurs nomades »). Cette très forte concentration sur le travail constitue une tension forte sur leurs usages du temps au quotidien.

L'analyse en évolution des activités et des mobilités des actifs depuis 1981 permet d'apprécier les stratégies mises en œuvre par les actifs pour « faire tenir » ensemble leurs activités.

En 20 ans, le plus remarquable est la croissance de la distance relative entre le lieu de résidence et de travail des actifs (+30%). Cette croissance s'est accompagnée d'une spécialisation des journées travaillées des actifs sur le travail, quels que soient leur genre ou profession. Cette spécialisation est portée par une baisse des mobilités de toute nature le jour travaillé et à une explosion des mobilités hors travail le jour de semaine non travaillé. La stratégie initiée par les actifs dans la maîtrise de leur temps est celle du report des activités et mobilités hors travail sur les jours non travaillés. Cette spécialisation concerne aussi les actifs les plus mobiles, enchaînant déplacements professionnels et travail en un lieu fixe et habituel. Ces derniers ont initié une double stratégie pour maîtriser leur temps : celle du report des activités hors travail sur les jours non travaillés et celle d'une spécialisation sur le contenu de la journée de travail. Ils se sont transformés en travailleurs nomades un jour et en travailleurs sur lieu habituel fixe un autre. En clair, les actifs les plus mobiles ont diminué en nombre au profit des deux autres catégories d'actifs et ont initié une maîtrise de leurs activités au travail par une baisse de la mobilité liée au travail.



► Perspectives

L'organisation et la localisation du travail structurent les activités quotidiennes des actifs et leurs mobilités, à localisation résidentielle donnée.

Loin d'être passifs, les actifs re-définissent les temporalités de leurs activités hors travail pour coordonner leurs différentes contraintes et aspirations, familiales et résidentielles : à ce jeu, l'aptitude à la mobilité des actifs, notamment économique, est centrale pour donner aux activités et mobilités hors travail un véritable rôle d'ajustement des agendas familiaux.

Au quotidien, les pratiques dont cette recherche rend compte, sont loin de témoigner de la mobilité débridée et zigzagante de la société dite « hypermoderne ». Les pratiques sont sous contrôle du lien familial : le fait est clairement établi pour les femmes. Ces dernières admettent une forte proportion de déplacements privés, en contrepartie pour elles, de distances domicile-lieu de travail plus courtes et de déplacements professionnels de moindre fréquence. Ce dernier aspect, suggère que les femmes auraient tendance à choisir des postes dans lesquels la demande de déplacements professionnels est moindre.

Ces constats en Île-de-France, territoire d'exception en termes de logement et de transport, demandent à être mis en perspective avec d'autres contextes régionaux.

► Remerciements

Le LVMT remercie l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie, la direction régionale de l'Équipement Île-de-France, le PREDIT, l'INSEE et France Télécom pour leur soutien financier et technique.

École des ponts - LVMT
19 rue Alfred Nobel
Cité Descartes - Champs-sur-Marne
77455 Marne la Vallée cedex 2
Tél. : 01 64 15 21 01
contact : jean.laterasse@enpc.fr

Pour en savoir plus

www.inrets.fr/ur/lvmt/index.html

L. Belton et F. de Coninck, « Des frontières et des liens. Les topologies du privé et du professionnel pour les travailleurs mobiles », *in Réseaux*, 2006, N° 140.

G. Crague, « Le travail industriel hors les murs. Enquête sur les nouvelles figures de l'entreprise », *in Réseaux*, 2006, vol. 23, n°134, pp. 65-90.

M.-H. Massot (dir.), A. Aguilera, G. Crague, F. de Coninck et L. Proulhac, « Les mobilités liées au travail », Rapport final de contrat PREDIT, 2006.

► Le LVMT

L'UMR Ville Mobilité Transport (UMR T9403), est un laboratoire commun à l'École des ponts, l'INRETS et à l'UMLV. À l'interface des sciences sociales et des sciences de l'ingénieur, il associe recherches académiques et recherches actions autour d'un ensemble de thématiques relatives à la ville et aux transports de personnes et de marchandises.

Ces thématiques sont structurées autour de 4 axes :

- Interactions entre évolutions des modes de vie, des mobilités et les dynamiques métropolitaines,
- Modélisations de la demande en transport et l'économie des réseaux,
- Analyse des politiques publiques,
- Articulations entre dynamiques spatiales et les réseaux de transport à différentes échelles.

- Personnel permanent : 25
- Doctorants et post-doctorants : 24
- Personnel ITA : 3