

## Temps de trajet et organisation du travail

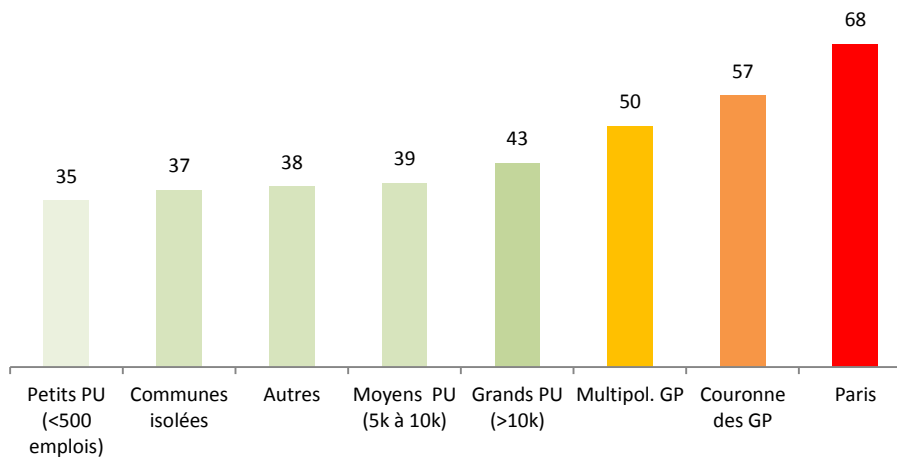
Vendredi 27 mai 2016

Le présent flash s'intéresse aux enjeux économiques liés à l'allongement des temps de déplacement entre le domicile des salariés et leur lieu de travail.

### 1. Trajet domicile-travail : des temps de déplacement qui s'allongent

En France, le **temps de trajet aller-retour** entre le domicile et le lieu de travail aurait pris aux salariés **50 minutes** par jour travaillé en 2010. Une **forte disparité** se cache derrière cette moyenne nationale, avec un rapport de 1 à 2 entre le trajet le plus court (35 minutes dans les petits pôles urbains) et le trajet le plus long (plus d'une heure en région parisienne). Le **mode de déplacement** dominant est de loin la **voiture** (74 %, contre seulement 11 % pour les transports en commun, y compris le train).

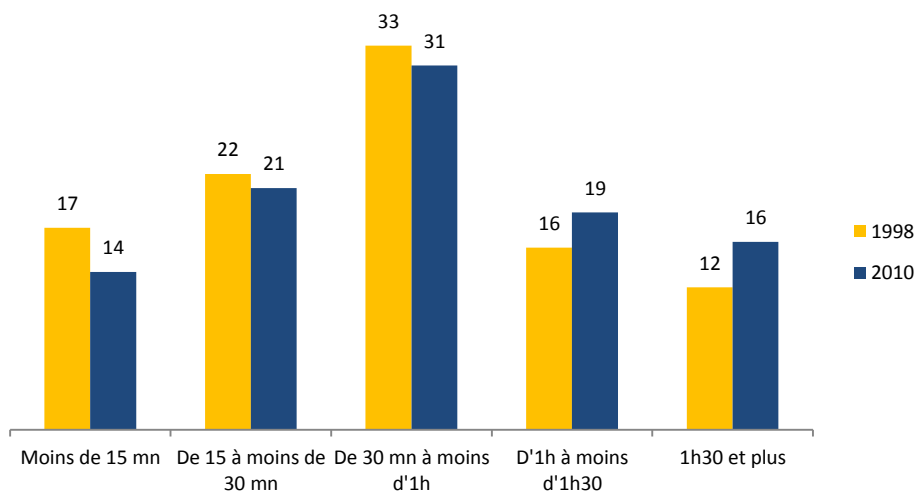
**Temps moyen d'un aller-retour selon le lieu de résidence, en minutes**



Source : Afep à partir de DARES/INSEE. PU : pôle urbain, GP : grand pôle.

L'évolution depuis 1998 fait apparaître un **net allongement des temps de déplacement** (le temps de trajet moyen était de 40 minutes en 1998) : ainsi, bien que **7 salariés sur 10 effectuent un trajet dont la durée est inférieure à une heure**, cette part a fortement reculé au profit de durées supérieures (progression respective de 3 et 4 points pour la tranche « 1h -1h30 » et celle « 1h30 et plus »), ce qui est tout à fait significatif en seulement une décennie.

**Répartition des actifs en emploi selon le temps de trajet, en %**



Source : Afep à partir de DARES/INSEE.

## 2. Covoiturage, télétravail : un état des lieux des alternatives

L'allongement du temps de trajet domicile-travail<sup>1</sup> décrit ci-dessus pose de nombreuses questions pour les entreprises, les salariés et la société dans son ensemble : d'abord, s'agissant d'un **temps « hybride »** duquel ni l'entreprise ni le salarié ne peuvent disposer pleinement, il empiète sur les deux grandes plages horaires que sont le temps de travail et le temps à l'extérieur de celui-ci. Ensuite, il peut provoquer un **sentiment général d'insatisfaction** chez les salariés (hausse du stress et de la fatigue...) qui se répercute sur leur productivité. Enfin, il suscite des interrogations d'un **point de vue environnemental** avec les congestions constatées aux heures de pointe. Parmi les **alternatives** à la situation actuelle, le **covoiturage** est parfois avancé comme un instrument permettant de répondre à cet objectif tout en s'inscrivant dans le schéma classique du trajet domicile-travail. Selon une étude du Commissariat général au développement durable (CGDD)<sup>2</sup>, le **potentiel de réduction des véhicules en circulation atteindrait 16 %** dans les zones urbaines les plus denses lors d'un jour moyen ouvré, d'où une diminution de la consommation de carburants et d'émissions de CO<sub>2</sub> de 4 % en supposant un taux d'occupation de 2 personnes par véhicule. Il faut en effet rappeler que le **taux moyen d'occupation des véhicules lors d'un jour ouvré est de 1**. En passant de 1 à 2, le covoiturage permettrait d'éviter 16 millions de km parcourus/jour, ce qui entraînerait une réduction de la consommation d'essence d'environ 400 000 litres (700 000 litres pour le diesel) et éviterait plus de 2 800 tonnes d'émissions de CO<sub>2</sub>.

Estimation/jour	Km évités (en millions de km)	Economies de carburant (l)	Emissions CO <sub>2</sub> évitées (t)
Basse (2 voyageurs/véhicule)	16,0	1 091 944	2 845,8
Haute (4 voyageurs/véhicule)	25,4	1 740 190	4 563,8

Source : évaluation CGDD (voir note de bas de page n°2).

Touchant directement à l'organisation du travail, la pratique du **télétravail** semble se répandre dans de nombreux pays en **Europe** et aux **Etats-Unis** grâce à la généralisation des technologies de communication. Faute d'un suivi adapté par la statistique publique, il est **difficile de quantifier** précisément le phénomène qui serait, selon des études ponctuelles, surtout développé dans les pays du nord de l'Europe : ainsi, la part de la population salariée ayant pratiqué le télétravail plus de 8h/mois en 2009 était de 32 % en Finlande, 30 % en Belgique et 27 % en Suède. En **France**, si l'accord national interprofessionnel de juillet 2005 et la loi de mars 2012 ont initié la construction d'un cadre juridique, l'estimation de la part du télétravail reste également très approximative, comprise entre **8 %** (Gartner, 2009) et **17 %** (LBMG, 2012). C'est ce dernier ratio qu'a retenu le rapport « Mettling » de septembre 2015, qui rappelle la **variété des modalités du travail à distance** : télétravail à domicile, « télé-local » (centre proche du domicile partagé avec d'autres salariés, espaces dits de « *coworking* »), travail nomade ou mobile... La fréquence du télétravail, la formalisation de ses conditions et la mise à disposition des outils collaboratifs sont elles aussi hétérogènes. Selon un rapport du cabinet Greenworking remis en 2012 au ministre de l'industrie, le télétravail permettrait de dégager chaque jour **45 minutes supplémentaires de sommeil, 37 minutes de temps au profit de la vie familiale** et des gains de productivité estimés à 22 % (réduction de l'absentéisme, meilleure efficacité du travail). Ce dernier aurait toutefois un **coût** d'environ **1 400€/salarié** (formations, équipements informatiques). Bien que non abordé dans l'étude, il serait intéressant de comparer ce coût aux **frais immobiliers** supportés par les entreprises (équivalents à 10 % des coûts hors production, soit le 2<sup>e</sup> poste de frais, selon Roland Berger).

\*\*\*

*Constaté en seulement une décennie, le net allongement du temps de trajet entre le domicile et le lieu de travail doit susciter une réflexion économique large afin de prendre en compte le plus grand nombre de facteurs (impact sur la productivité et l'environnement, coûts immobiliers pour les particuliers et les entreprises...). Parmi les pistes d'évolution, le covoiturage et le télétravail semblent deux alternatives sérieuses afin de répondre à cet enjeu majeur pour les entreprises et les salariés. Leur développement, nécessairement différencié car dépendant du type d'activité exercée dans le cas du télétravail, pourrait bien entraîner des modifications importantes dans la relation de travail : ainsi, la plus grande souplesse et la meilleure conciliation entre vie familiale et vie professionnelle auraient pour contreparties un effacement encore plus net des frontières entre celles-ci et la gestion de problématiques nouvelles (sentiment d'isolement, difficultés de coordination, partage de l'information...).*

<sup>1</sup> Il faut rappeler que celui-ci est, sauf exception, exclu du décompte du temps de travail effectif.

<sup>2</sup> « Le covoiturage pour les déplacements domicile-travail : quel potentiel ? », CGDD, n° 107, juin 2014.