

Quelles pratiques de mobilité pour les salariés francs-comtois après l'application des « 35 heures » ?

Emmanuel FAIVRE, ThéMA, CNRS-UMR 6049, Université de Franche-Comté

La Réduction du Temps de Travail (RTT), entrée en vigueur en 2000 pour les établissements de plus de 20 salariés, contribue fortement à l'évolution des modes de vie des Français. Ainsi, les nouveaux rythmes de travail qu'elle impose influencent considérablement les pratiques de mobilité des salariés. D'ailleurs, les politiques temporelles à l'œuvre aujourd'hui en France (conduites par la DATAR à Poitiers, à Belfort, en Gironde...) et en Europe (Italie, Allemagne, Finlande...) intègrent très souvent des questions de mobilité : transport en soirée, accès en continu aux transports collectifs...

Des entretiens, réalisés en juin 2002, auprès de 151 salariés francs-comtois soumis à la RTT depuis au moins un an, permettent d'identifier leurs changements de mobilité : évolutions du nombre de déplacements, des modes de transport utilisés, des destinations et des temporalités de déplacements. Nous avons également différencié trois types de déplacements : les déplacements domicile-travail, la mobilité locale hors-travail (aller à la salle de sport, faire des achats sur le bassin de vie) et la mobilité touristique (au moins une nuit hors du domicile).

La RTT, un temps libéré pour se déplacer davantage

Avec l'application de la RTT, les salariés ont, en très peu de temps, multiplié le nombre de leurs déplacements (fig. 1). La mobilité locale hors-travail et la mobilité touristique augmentent avec l'application de la RTT (en moyenne 20 % de déplacements en plus) : 56 % des « RTTistes » enquêtés réalisent plus de déplacements locaux hors-travail et 43 % davantage de départs touristiques. Ces progressions sont parfois très fortes puisque environ 10 % des salariés interrogés ont, par exemple, augmenté leurs déplacements touristiques de 80 % et plus, en seulement un an. À l'inverse, la diminution du temps travaillé engendre, dans 15 % des cas,

une légère baisse des migrations alternantes liées au travail (fig. 2).

Des changements de mobilité très hétérogènes

Par-delà ces évolutions globales, se dissimulent des situations très différentes. Quatre caractères influent sur les nouveaux comportements de mobilité :

— le type de RTT des salariés interrogés agit sur les trois genres de déplacements et demeure le principal critère de différenciation entre individus : en règle générale, les RTT à la semaine (1/2 journée par semaine) et en jours de récupération (en jours RTT) suscitent plus de changements de mobilité que la RTT en journée (quelques minutes de travail en moins par jour) ;

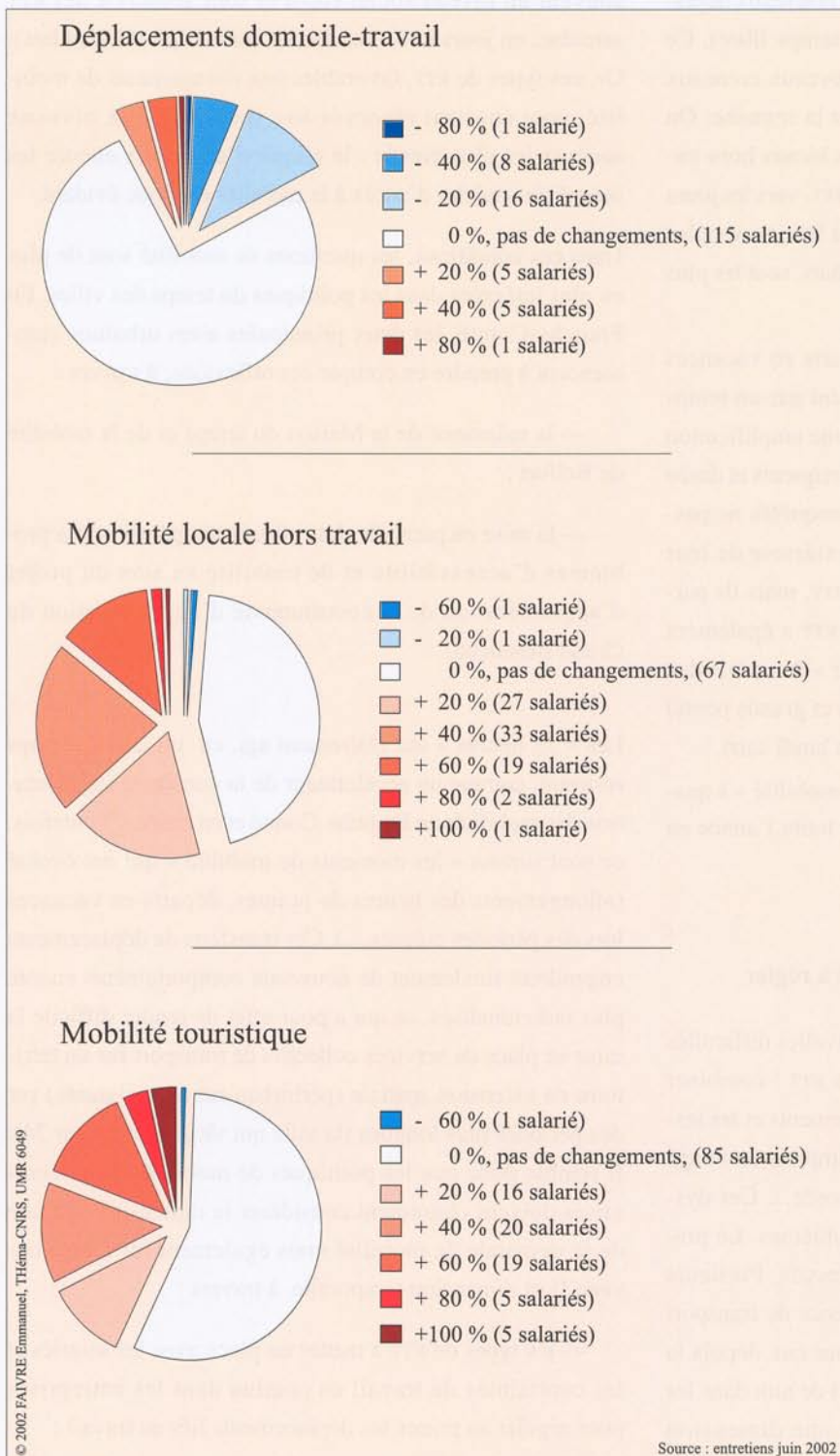
— le niveau social des enquêtés influence principalement la mobilité touristique : plus il est élevé, plus l'augmentation des déplacements touristiques est forte ;

— le sexe des salariés interrogés influence la mobilité locale : les femmes semblent modifier leurs déplacements locaux hors-travail davantage que les hommes ;

| Types de déplacements | Évolution avant / après RTT |
|-------------------------------|-----------------------------|
| Déplacements domicile-travail | - 2,25 % |
| Mobilité locale hors travail | + 21,05 % |
| Mobilité touristique | + 20,53% |

Fig. 1 - Taux d'évolution moyen du nombre de déplacements entre avant et après la RTT, par types de déplacement pour la population enquêtée

Fig. 2 - Répartition des 151 individus enquêtés, par taux d'évolution entre avant et après la RTT, par types de déplacements



— l'âge des enquêtés intervient pour les trois types de déplacements : plus les individus sont jeunes, plus ils ont fait évoluer leurs comportements de mobilité, dans la plupart des cas en se déplaçant davantage.

Avec la RTT, les Francs-Comtois ne se déplacent pas « autrement » mais à « d'autres moments »

L'application de la RTT n'a pas conduit les salariés francs-comtois à utiliser de nouveaux modes de transport (l'hégémonie de l'automobile demeure) ou à conquérir de nouveaux espaces (notamment par de nouvelles destinations touristiques). En revanche, les temporalités auxquelles sont effectués leurs déplacements évoluent clairement, dictées par un étalement dans le temps des instants de mobilité sur la journée, la semaine et l'année.

La baisse des déplacements domicile-travail due à la RTT concerne principalement le retour au domicile pour le déjeuner, à la mi-journée. On peut donc se demander si la RTT n'engendre pas une certaine homogénéisation des modes de vie en calquant les modèles de déplacements en Franche-Comté sur ceux d'Ile-de-France où le non retour au domicile le midi est généralisé depuis beaucoup plus longtemps. Parallèlement, de nouvelles migrations alternantes apparaissent à d'autres moments de la journée (en soirée), de la semaine (week-end) et de l'année (vacances d'été) en raison du développement du travail en horaires décalés.

Le développement du nombre de déplacements locaux hors-travail concerne principalement ceux qui existaient avant la RTT et, à un degré moindre, la réalisation de nouveaux déplacements (liés à de nouvelles activités de temps libre). Ce type de mobilité occupe également de nouveaux créneaux horaires libérés par la RTT sur la journée et la semaine. On assiste donc à un transfert des déplacements locaux hors-travail réalisés le week-end et le soir avant la RTT, vers les jours ou les demi-journées libérés par la RTT. Dès lors, ce sont les femmes qui, ayant souvent en charge les achats, sont les plus concernées par cette mobilité.

La forte augmentation du nombre de départs en vacances avec la RTT ne s'explique pas nécessairement par un temps libre plus important. Elle résulte surtout d'une amplification du morcellement des séjours (départs plus fréquents et durée du séjour plus courte). Ainsi, les salariés enquêtés ne passent pas plus de temps en vacances à l'extérieur de leur domicile au cours de l'année qu'avant la RTT, mais ils partent plus souvent et moins longtemps. La RTT a également ouvert à « la consommation touristique » les périodes creuses de l'année (hors vacances scolaires et grands ponts) et de la semaine (week-end du jeudi soir au lundi soir).

Finalement, la RTT a élargi les « instants de mobilité » à quasiment toutes les heures, tous les jours sur toute l'année en Franche-Comté et en France (fig. 3).

Vers de nouveaux problèmes de mobilité à régler

Certains Francs-Comtois soulignent de nouvelles difficultés pour se déplacer depuis l'application de la RTT : combiner mobilité et temps de travail avec les déplacements et les instants de la famille, faire correspondre les emplois du temps et des lieux avec l'offre de transport proposée... Ces dysfonctionnements posent deux types de problèmes. Le premier concerne l'accès aux transports collectifs. Plusieurs salariés interrogés déplorent en effet l'absence de transport en commun le dimanche (jour travaillé pour eux depuis la RTT), ou en soirée (de plus en plus de travail de nuit dans les entreprises). Le second problème revêt une dimension

sociale car les individus qui ont le plus augmenté leurs déplacements locaux, hors-travail et touristiques, présentent souvent un niveau social élevé et sont soumis à des RTT semaine, en jours RTT et au forfait annuel (pour les cadres). Or, ces types de RTT, favorables aux changements de mobilité, sont souvent réservés aux individus aux niveaux sociaux les plus élevés : le risque d'accentuer encore les inégalités sociales d'accès à la mobilité est donc évident.

Dans ces conditions, les questions de mobilité sont de plus en plus intégrées dans les politiques du temps des villes. En Franche-Comté, les deux principales aires urbaines commencent à prendre en compte ces réflexions, à travers :

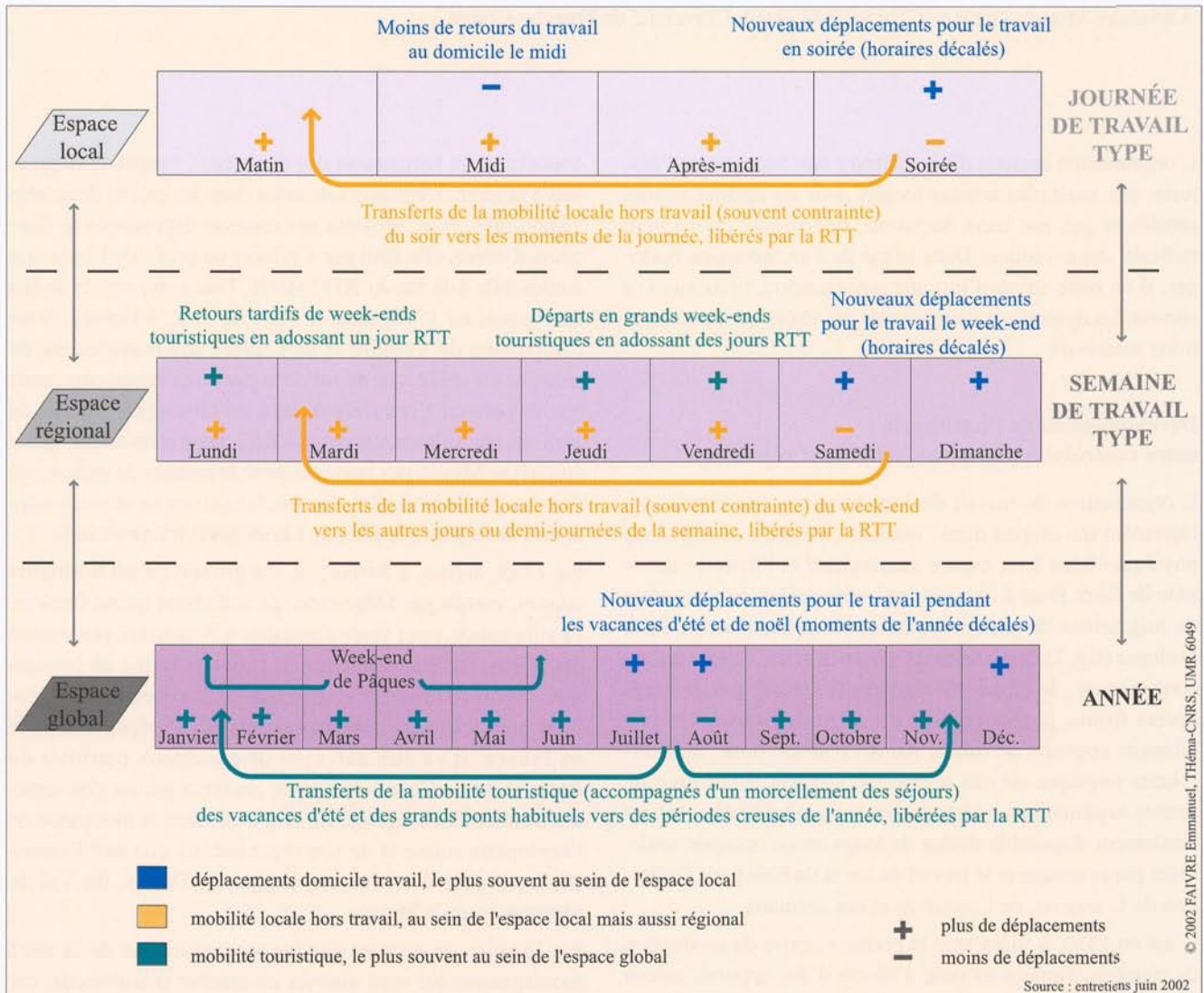
— la naissance de la Maison du temps et de la mobilité de Belfort ;

— la mise en parallèle des rythmes temporels et des problèmes d'accessibilité et de mobilité au sein du projet d'agglomération de la communauté d'agglomération du Grand Besançon.

Les « 35 heures » ont clairement agi, en un laps de temps restreint, comme un accélérateur de la constante augmentation des mobilités en Franche-Comté et en France. Toutefois, ce sont surtout « les moments de mobilité » qui ont évolué (allongements des heures de pointes, départs en vacances lors des périodes creuses...). Ces transferts de déplacements engendrent finalement de nouveaux comportements encore plus individualisés, ce qui a pour effet de rendre difficile la mise en place de services collectifs de transport sur un territoire en extension spatiale (périurbanisation croissante) sur des périodes plus longues (la ville qui vit 24 heures sur 24). Il semble donc que les politiques de mobilités franc-comtoises doivent clairement considérer la dimension spatiale de la demande de mobilité mais également (et c'est nouveau !) sa dimension temporelle, à travers :

— les types de RTT à mettre en place avec les salariés et les contraintes du travail en continu dans les entreprises pour réguler au mieux les déplacements liés au travail ;

Fig. 3 - Vers de nouvelles temporalités de déplacement avec la RTT



— la prise en compte des « nouveaux instants de mobilité » sur le bassin de vie qui s'étendent de plus en plus sur la journée et la semaine (activités de la ville 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7) ;

— les réflexions sur le calendrier scolaire et les types de RTT à initier pour répondre aux nouvelles aspirations de départs en vacances en périodes creuses et en courts séjours. Quoi qu'il advienne des « 35 heures », leur impact sur les déplacements ne sera, selon toute vraisemblance, pas remis

en cause, puisqu'elles semblent avoir répondu aux attentes de mobilité des salariés. Ils ne désirent plus par exemple, de longues plages de repos estival (5 semaines de congés payés) mais apprécient de courtes et nombreuses ruptures dans le cadre d'un travail qui est devenu physiquement moins fatiguant mais beaucoup plus stressant. Dans ces conditions, et avant de s'interroger sur la pertinence de la RTT, il convient d'évaluer toutes ses conséquences sur le travail, mais également sur le temps libre et les pratiques de mobilité ■