Atlas social de la France
ISSN : 3100-0797
Éditeur : Espaces et Sociétés (UMR 6590 CNRS)
https://atlas-social-de-france.fr/

Les journées de travail : des clivages spatiaux aux arrangements du quotidien

Maxime Guinepain



Photo : R. Spekking, *P. Klee, Chemin principal et chemins latéraux*, CC BY-SA 4.0.

https://atlas-social-de-france.fr/index.php?id=1389

DOI : https://doi.org/10.48649/asf.1389

Référence électronique

Maxime Guinepain, « Les journées de travail : des clivages spatiaux aux arrangements du quotidien », *Atlas social de la France* [], eISSN : 3100-0797, *Classes et fractions de classe au travail : produire, gagner sa croûte, être exploité·es*, mis en ligne le 17 novembre 2026, consulté le 17 novembre 2026. URL : https://atlas-social-de-france.fr/index.php?id=1389 - DOI : https://doi.org/10.48649/asf.1389

Licence

CC 4.0 - BY

Les journées de travail : des clivages spatiaux aux arrangements du quotidien

Maxime Guinepain



Photo : R. Spekking, *P. Klee, Chemin principal et chemins latéraux*, CC BY-SA 4.0.

RÉSUMÉ

Français

En matière de mobilités quotidiennes, les inégalités sont souvent abordées sous l'angle de l'offre de transports, plus diverse et accessible dans les grandes villes. En intégrant l'analyse des déplacements à celle de l'organisation de l'ensemble de la journée de travail, il est possible d'apporter de la nuance sur ces clivages spatiaux, tout en révélant les effets différenciés des conditions de travail, de l'articulation des activités professionnelles et personnelles et des ressources des ménages.

INDEX

Mots-clés

mobilités quotidiennes, inégalités, clivages spatiaux, temporalités, classes sociales, genre

Glossaire

ménages

SOMMAIRE

Des journées de travail contrastées selon la classe et le genre
Figure 1. Une typologie détaillée des journées de travail des personnes en emploi en France dans la décennie 2010
Une répartition spatiale sensible à la densité de population et à la structure urbaine des territoires, au-delà du clivage urbain/rural
Figure 2. Les logiques spatiales dans la répartition des types de journées de travail, un reflet partiel de la géographie sociale de l'emploi en France
Penser le quotidien à l'échelle des travailleur·euses et de leurs ménages

Figure 3. Contraintes et arrangements à l'échelle du ménage sur quelques journées représentatives de leur type

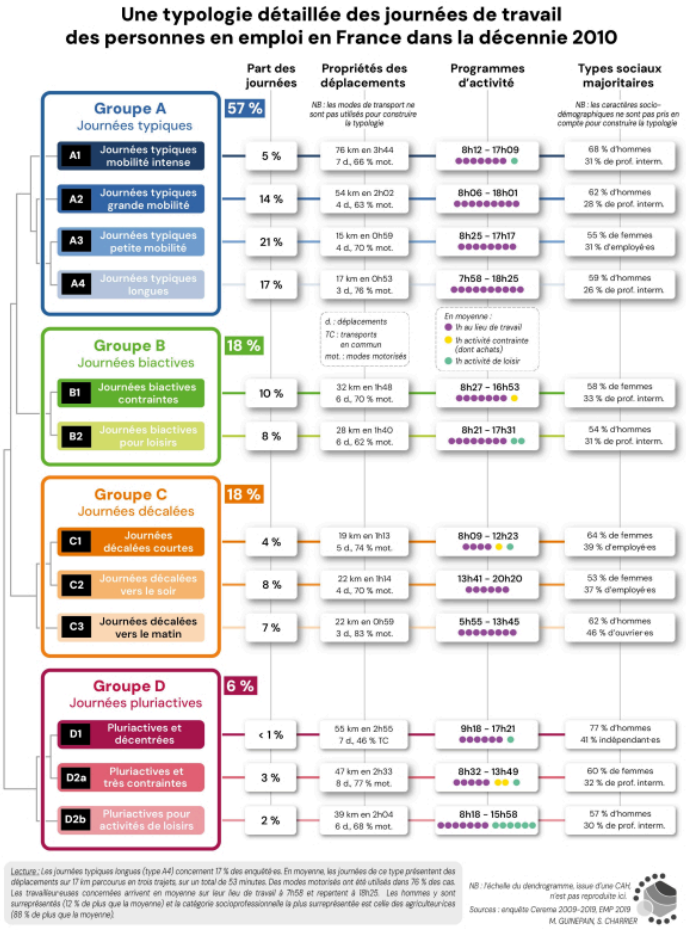
TEXTE INTÉGRAL

Des journées de travail contrastées selon la classe et le genre

1 Les mobilités du domicile au(x) lieu(x) d'emploi ne se résument pas à une distance. À l'échelle d'une journée, elles se caractérisent aussi par un temps passé en déplacement, un nombre de trajets effectués à des heures déterminées et des activités qui peuvent être réalisées en chemin. La typologie présentée sur la figure 1 combine ces différents éléments.

2 Elle permet en premier lieu de distinguer un type majoritaire « typique » à l'échelle nationale (horaires commençant à 8h et se finissant autour de 17 à 18h, navette domicile-travail relativement simple). Parmi ces journées de travail, qui représentent à elles seules 57 % de l'ensemble, un clivage lié au lieu de résidence et à la distance apparaît comme attendu, mais recouvre en partie un effet de classe et de genre : le type A3 (« typique petite mobilité ») est plus féminin et plus populaire que le type A2 (« typique grande mobilité »). Le type A1 (« mobilité intense ») concerne même des hommes dans plus de deux cas sur trois, parmi lesquels les indépendants (dont la part excède la moyenne de 43 % dans cette catégorie), mais aussi les cadres, sont surreprésentés.

Figure 1. Une typologie détaillée des journées de travail des personnes en emploi en France dans la décennie 2010



Lecture : Les journées typiques longues (type A4) concernent 17 % des enquêté·es. En moyenne, les journées de ce type présentent des déplacements sur 17 km parcourus en trois trajets, sur un total de 53 minutes. Des modes motorisés ont été utilisés dans 76 % des cas. Les travailleur·euses concernées arrivent en moyenne sur leur lieu de travail à 7h58 et repartent à 18h25. Les hommes y sont surreprésenté·es (12% de plus que la moyenne) et la catégorie socio-professionnelle la plus surreprésentée est celle des agriculteur·ices (88 % de plus que la moyenne).

Sources : enquête Cerema 2009-2019, EMP 2019.

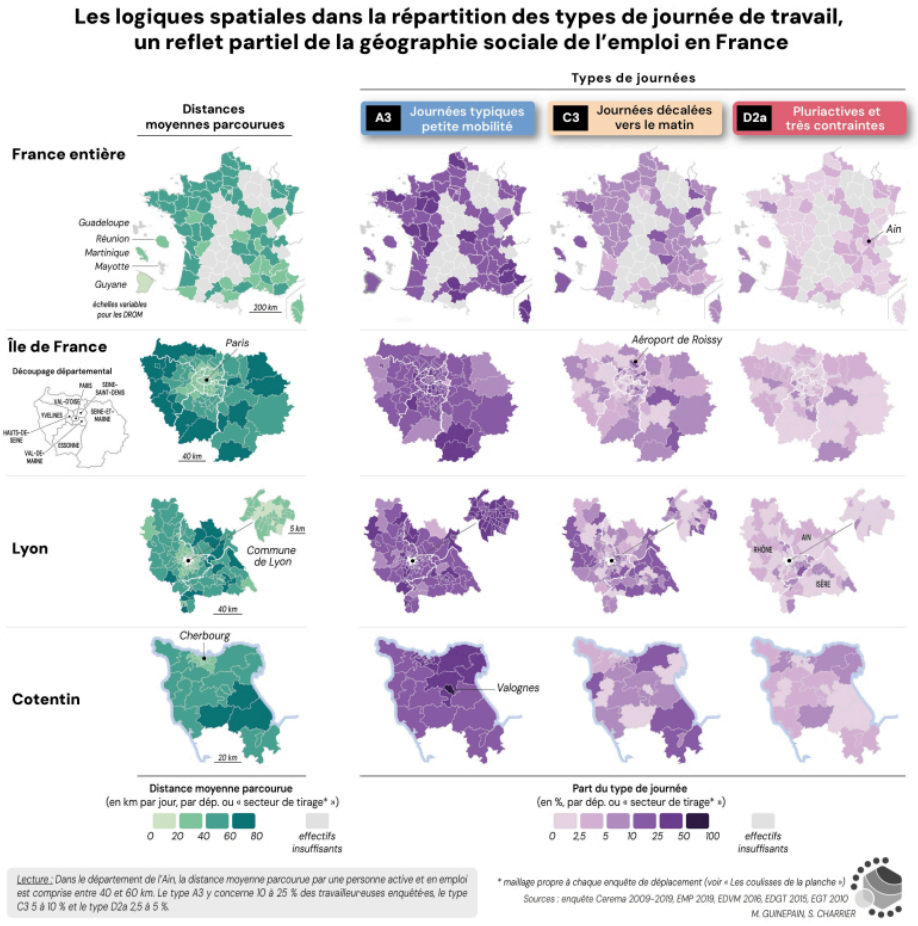
3 Les journées qui s'écartent de ces schémas ont également une coloration sociale. Les types C, aux horaires peu standards, concernent bien plus que la moyenne des employé·es et des ouvrier·es. Par exemple, le type C3, qui réunit les journées commençant très tôt sur le lieu de travail (5h55 en moyenne, sans les plages entamées avant 4h), est particulièrement ouvrier et masculin. Les types B et D présentent des

journées structurées davantage par des activités non professionnelles et ne reflètent sans doute pas une situation qui se reproduit chaque jour pour les enquêté·es. La position sociale, cependant, y joue un rôle important. Les activités de loisirs concernent plus souvent des hommes de catégorie supérieure. Si les programmes d'activités contraints (achats, consultations médicales, démarches, accompagnement…) concernent en général plus des femmes et témoignent de la division genrée du travail domestique qui prévaut dans les couples hétérosexuels, comme dans le cas du type D2a, le type D1 se démarque par sa part de travailleur·euses indépendant·es (presque neuf fois plus nombreux·ses dans cette classe que dans toute la population).

Une répartition spatiale sensible à la densité de population et à la structure urbaine des territoires, au-delà du clivage urbain/rural

4 L'espace joue un rôle certain dans la différenciation des schémas d'activité comme de mobilité. La partie gauche de la figure 2 confirme ainsi que les travailleur·euses qui vivent dans le centre d'une aire urbaine tendent à se déplacer sur de moindres distances que celles et ceux qui en habitent la périphérie. Les exemples de Paris, Lyon et Cherbourg le montrent, avec des aires d'influence d'une surface qui décroît avec leur rang dans la hiérarchie urbaine.

Figure 2. Les logiques spatiales dans la répartition des types de journées de travail, un reflet partiel de la géographie sociale de l'emploi en France



Lecture : Dans le département de l'Ain, la distance moyenne parcourue par une personne active et en emploi est comprise entre 40 et 60 km. Le type A3 y concerne 10 à 25 % des travailleur·euses enquêté·es, le type C3 5 à 10 % et le type D2a 2,5 à 5 %.

Sources : enquête Cerema 2009-2019, EMP 2019, EDVM 2016, EDGT 2016, EDGT 2015, EGT 2010.

5 La corrélation statistique négative entre densité de peuplement au lieu de résidence et distance parcourue se vérifie si l'on considère l'ensemble des individus de l'échantillon. Cependant, cette corrélation ne se traduit pas par des structures spatiales aussi caricaturales qu'on ne pourrait le penser, comme le montre la carte de l'Hexagone où départements plus urbains et plus ruraux ne présentent pas de fortes différences. Lorsqu'on travaille à l'échelle d'une agglomération, il apparaît dans les trois exemples retenus que les personnes qui parcourent les plus grandes distances ne sont pas tant celles et ceux

qui vivent dans les espaces les moins denses que celles et ceux qui vivent dans les couronnes périurbaines éloignées. C'est ainsi le cas des communes des confins de l'Île de France ou de la Plaine de l'Ain, où les moyennes individuelles dépassent 60 km par jour. Au-delà, la moyenne se rapproche à nouveau des valeurs nationales (41 km).

6 En outre, aucun profil de la typologie n'est exclusif aux espaces urbains ou ruraux. Ainsi, si l'on s'intéresse à la répartition des journées typiques présentant une « petite mobilité » (type A3), on s'aperçoit qu'elle n'est pas propre aux quartiers centraux des grandes villes ou aux départements les plus urbains. Ces journées sont ainsi surreprésentées dans les deux départements pourtant assez ruraux de Corse, ou autour de polarités secondaires sur les trois exemples localisés : Fontainebleau au sud-est de l'Île-de-France, Villefranche sur Saône au sud de Lyon, ou encore dans la commune de Valognes (moins de 7 000 habitant·es en 2024) au sud de Cherbourg.

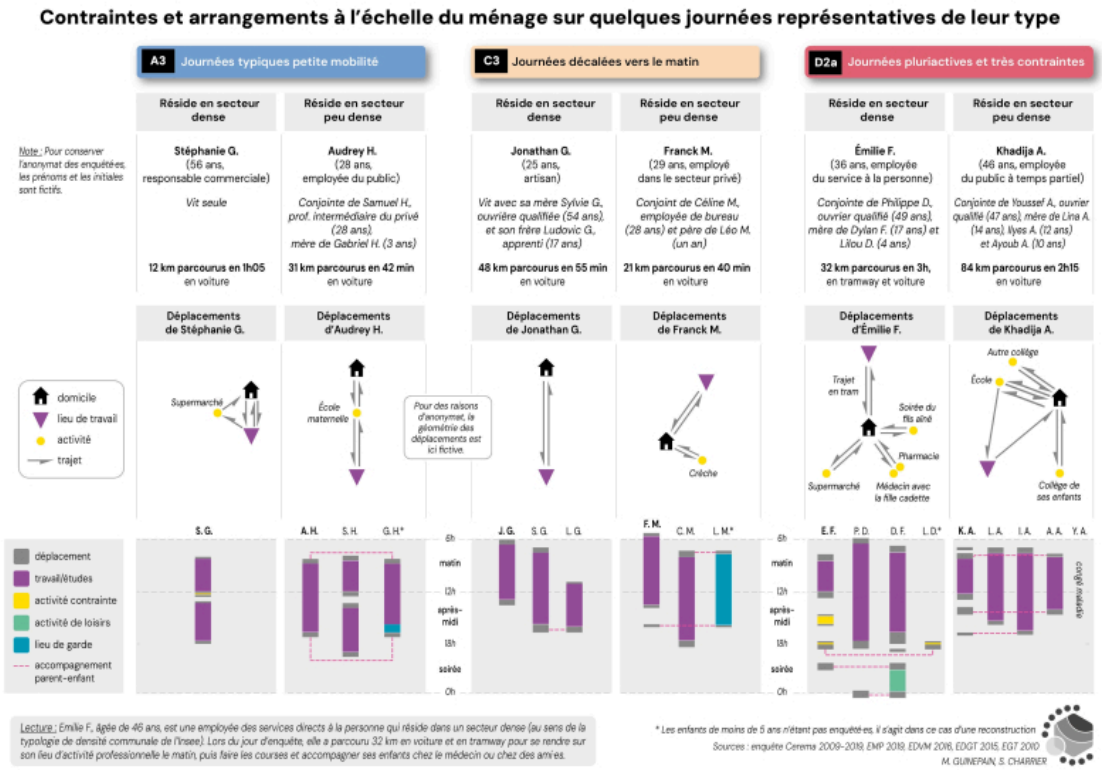
7 Les types plus rares présentent eux aussi une géographie contrastée. Ainsi, le type D2b, avec son programme d'activité fractionné et contraint, semble nettement surreprésenté dans des communes de banlieue ou situées dans la proche couronne périurbaine, pourvus en zones d'activité commerciale par exemple. Les journées de type C3, quant à elles, reflètent en bonne part à l'échelle des aires urbaines la situation des lieux de résidence des ouvrier·es. On voit ainsi ressortir sur la carte les quartiers populaires de l'Est et de l'Ouest lyonnais, et les espaces populaires périurbains situés au-delà (par exemple dans les Monts du Lyonnais, à l'ouest), mais aussi des espaces situés à proximité des pôles d'emploi ouvrier que sont l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle en Île de France ou le site industriel nucléaire de Flamanville à l'ouest de Cherbourg.

8 Enfin, on note que les outremers pour lesquels on dispose de données présentent des parts de journées atypiques particulièrement élevées. Sur les îles de la Martinique ou de la Réunion, et plus encore en Guyane, les schémas horaires décalés et les déplacements très fractionnés sont en effet bien plus représentés, quoique sur des distances plus faibles que celles mesurées dans l'Hexagone.

Penser le quotidien à l'échelle des travailleur·euses et de leurs ménages

9 Si ces analyses permettent de mieux comprendre comment position sociale et géographie des lieux de résidence et d'emploi affectent les journées de travail, elles occultent encore une partie importante des arrangements et des contraintes qui structurent la typologie. Pour aller plus loin, il est utile de se placer au niveau le plus fin, celui des ménages et des arrangements (inter)individuels. La figure 3 présente ainsi six exemples archétypaux de journées pour trois types contrastés (« journées typiques petite mobilité » ou A3, « décalées vers le matin » ou C3 et « pluriactives et très contraintes » D2a). Ils sont sélectionnés dans chaque cas parmi les résident·es d'un secteur dense et d'un secteur peu dense. Les prénoms et initiales attribués à ces exemples sont fictifs.

Figure 3. Contraintes et arrangements à l'échelle du ménage sur quelques journées représentatives de leur type



Lecture : Émilie F., qui réside dans un secteur dense (au sens de la typologie de densité communale de l'Insee), est une employée des services directs à la personne âgée de 36 ans. Lors du jour d'enquête, elle a parcouru 32 km en voiture et en tramway pour se rendre sur son lieu d'activité professionnelle le matin, puis faire les courses et accompagner ses enfants chez le médecin ou chez des ami·es.

Sources : enquête Cerema 2009-2019, EMP 2019, EDVM 2016, EDGT 2016, EDGT 2015, EGT 2010.

10 Les exemples d'Audrey H. ou de Franck M. montrent une organisation probablement habituelle à l'échelle du ménage, où l'enfant est accompagné·e à l'école ou à la crèche par un·e ou deux des parents, en fonction des horaires de travail de chacun·e. Ceux d'Émilie F. et Khadija A., classées dans le type plus rare D2a, donnent à voir des situations plus exceptionnelles, où les enquêté·es déploient une organisation très complexe pour assurer le transport des membres de la famille. Émilie F., en marge de sa demi-journée de travail, se mobilise ainsi pour accompagner sa fille Lilou chez le médecin et son fils Dylan sur un lieu de loisir, tandis que son compagnon Philippe D. prend le relai pour aller chercher celui-ci en fin de soirée. Khadija A., quant à elle, accompagne une partie de ses enfants (ainsi qu'une jeune voisine) sur leurs établissements scolaires respectifs, tandis que d'autres prennent les transports en commun dédiés, alors que son conjoint, Youssef A., est en arrêt maladie.

11 Ces analyses individualisées, outillées par ailleurs à l'aide de méthodes statistiques, permettent ainsi de mettre en évidence des arbitrages ou des arrangements fréquents qui se structurent en particulier selon l'âge des enfants (le cas échéant) et le genre des adultes. Comme on l'observe pour Audrey H., Sylvie G., la mère de Jonathan G., ou pour Émilie F., ce sont bien plus souvent les femmes qui s'occupent de l'accompagnement des jeunes ; ce sont aussi elles qui sont plus souvent mobilisées pour les activités ponctuelles, imprévues, ou liées au soin, qui semblent caractéristiques du type D2a.

12 Les journées de travail sont ainsi affectées par les rapports sociaux qui structurent les mondes professionnels, mais aussi par ceux qui pèsent au sein des familles et des ménages.

Les coulisses de la planche

Des données issues d'enquêtes de déplacement

La typologie présentée dans cette planche repose sur une analyse statistique de 136 393 réponses d'actif·ves en emploi à un ensemble de 71 enquêtes de déplacement au standard Cerema ou comparables (Enquête Générale Transports en Île-de-France de 2010, Enquête Mobilité des Personnes en 2019). À chaque enquêté·e correspond une journée de travail, renseignée par un relevé de l'ensemble des déplacements et d'une partie de l'emploi du temps de chaque personne la veille du jour d'enquête (de 4h du matin à 4h du lendemain).

Les programmes d'activités peuvent être partiellement reconstruits à partir des motifs donnés par les enquêté·es pour les déplacements, au niveau de détail que permet la nomenclature de motifs utilisée dans ces différentes enquêtes. Les classifications utilisées font ainsi appel à d'importants présupposés, notamment pour définir ce qu'est une activité de « loisirs », qui inclut par exemple les visites effectuées auprès de proches ou d'ami·es.

Ces enquêtes ne recouvrent qu'une partie du territoire français, plus urbaine que la moyenne, sur une période étendue (2009 à 2019). Une repondération est calculée pour limiter, entre autres, la surreprésentation des personnes résidant dans des aires urbaines, et équilibrer celle des régions où ces enquêtes ont été plus fréquentes. Par ailleurs, lorsque les périmètres de deux enquêtes se superposent, seule la plus récente a été retenue. Enfin, les cartes des périmètres des enquêtes de la figure 2 font appel au maillage *ad hoc* en « secteurs de tirage » utilisé dans les enquêtes au standard Cerema. Chaque secteur comprend environ 400 enquêté·es en population générale. La taille d'un secteur va du quartier au regroupement de communes selon la densité de la population.

Pour une partie des répondant·es (plutôt celles et ceux qui résident dans le pôle urbain central du périmètre d'enquête), les informations ont été recueillies pour un jour donné auprès de tous les membres du

ménage âgé·es de plus de 4 ans. Si l'on souhaite en tirer parti, cela introduit un biais supplémentaire de surreprésentation des habitant·es des centres-villes, que la figure 3 s'efforce de prendre en compte.

Au cœur de la typologie, une analyse factorielle multicritères

Pour construire la typologie, une analyse factorielle est dans un premier temps construite à partir de neuf variables quantitatives pour toutes les journées comportant au moins deux déplacements (aller et retour) conduisant sur un lieu d'emploi :

- Une partie de ces variables fait partie de celles habituellement utilisées pour analyser les mobilités : distance totale parcourue en kilomètres, temps en déplacement et nombre de déplacements au sens du Cerema.
- On mesure également le rapport entre la distance parcourue et la distance à vol d'oiseau séparant le domicile du lieu d'emploi principal déclaré par l'enquêté·e, ce qui permet de distinguer des journées où les arrêts sont effectués sur le trajet conduisant à un lieu d'emploi unique et des journées plus complexes avec de multiples lieux d'emploi et/ou d'activité.
- À ces variables s'ajoutent celles qui documentent le programme d'activité des personnes : temps de présence au lieu d'emploi, temps consacré à une activité contrainte (commerces, services médicaux, administration, accompagnement d'une autre personne), à une activité de loisirs, et enfin heure d'arrivée sur le premier lieu d'emploi et de départ du dernier.

Les coordonnées des journées sur les cinq premiers plans de l'analyse factorielle (une ACP) font ensuite l'objet d'une catégorisation par une classification ascendante hiérarchique, réalisée à l'aide du paquet HCPC sous R. Le dendrogramme, qui rend compte de la proximité variable entre les classes, est partiellement reproduit sur la marge gauche de la figure 1, qui présente le résultat de cette opération. Les quatre premières branches du dendrogramme ont été retenues pour former les quatre catégories principales identifiées par des lettres majuscules. Les sous-catégories ont été créées à partir des branches

suivantes, une variation d'une lettre minuscule indiquant deux catégories très proches.

La part de chaque journée parmi le total des journées des personnes actives, en emploi et s'étant déplacées pour travailler lors du jour d'enquête est enfin utilisée pour réaliser les cartes correspondantes sur la figure 2, tandis que les mesures de distance sont calculées à partir du même échantillon.

L'identification de journées archétypales

Les exemples présentés sur la figure 3 correspondent aux parangons statistiques identifiés pour chaque catégorie de journée parmi les résident·es d'une commune « dense » et celles et ceux d'une commune « peu dense » d'après la Grille de densité de l'Insee (version à quatre niveaux de 2022). Il s'agit des individus dont les mobilités et les programmes d'activité la veille du jour de l'enquête reflètent le mieux leur catégorie dans la typologie sur les plans de l'analyse factorielle.

Il faut ici souligner que la typologie porte sur des journées et pas sur des personnes : cela signifie que les types ne sont pas toujours réguliers, et qu'une partie d'entre eux peut correspondre à des configurations inhabituelles qu'aucun·e travailleur·euse ne rencontre tous les jours.

BIBLIOGRAPHIE

Bacqué Marie-Hélène et Fol Sylvie, 2007, « L'inégalité face à la mobilité : du constat à l'injonction », *Revue suisse de sociologie*, vol. 33, n° 1, p. 89-104, URL : halshs-00250102v1

Cartier Marie, Collet Anaïs, Czerny Estelle, Gilbert Pierre, Lechien Marie-Hélène, Monchatre Sylvie et Noûs Camille, 2021, « Allez, les pères ! : Les conditions de l'engagement des hommes dans le travail domestique et parental », *Travail, genre et sociétés*, 28 octobre 2021, n° 46, no 2, p. 33-53, DOI : 10.3917/tgs.046.0033

Giménez-Nadal José Ignacio, Molina José Alberto et Velilla Jorge, 2022, « Trends in commuting time of European workers: A cross-country analysis », *Transport Policy*, février 2022, vol. 116,

p. 327-342, DOI : 10.1016/j.tranpol.2021.12.016

Guinepain Maxime, 2025, « Réinscrire les mobilités quotidiennes dans leurs contextes. Une typologie des journées de travail des navetteur·ses en France », *Cybergeo: European Journal of Geography*, juillet 2025, DOI : 10.4000/14g7l

AUTEUR.E

Maxime Guinepain

Maxime Guinepain est actuellement chercheur contractuel au sein du CESAER (Centre d'Economie et de Sociologie Appliquées à l'Agriculture et aux Espaces Ruraux) à l'Inrae dans le cadre des programmes de recherche OPOSOM (Observer les Positions Sociales Multilocalisées) et Ruralitic. Après une thèse en géographie et aménagement consacrée aux mobilités quotidiennes de la population active en France, il travaille sur la répartition des groupes sociaux dans l'espace et sur la mobilité résidentielle dans une perspective dynamique et multiscalaire. Ces différents travaux s'appuient sur l'exploitation d'enquêtes de mobilité (type Cerema), de données issues du recensement et d'autres sources (fiscales, notariales). Certains s'appuient également sur une démarche d'enquête de terrain.
maxime.guinepain@posteo.net
IDREF : https://www.idref.fr/275955206
ORCID : http://orcid.org/0009-0009-7675-5809
HAL : https://cv.archives-ouvertes.fr/maximeguinepain