



## **ENQUETE AUPRES DES SALAIRES D'ILE DE FRANCE SUR LES TRANSPORTS EN COMMUN DOMICILE-TRAVAIL**

**Etude réalisée à la demande de l'ORSTIF  
(Observatoire Régional de la Santé au Travail en Ile de France)**

**avec la participation des Services de Santé au Travail  
d'Ile de France**

**et le soutien financier de la branche AT-MP  
de la Sécurité Sociale**

## **RAPPORT FINAL**

**Février 2010**

Observatoire Social de Lyon – 29 rue du Plat ● 69002 LYON  
Tél. 04 78 38 52 00 ● Fax : 04 78 38 52 02 e-mail : [oslyon@yahoo.fr](mailto:oslyon@yahoo.fr)  
[www.observatoire-social.org](http://www.observatoire-social.org)

Association loi 1901 ● SIRET : 414 981 829 00032 ● Code NAF 2008 : 7220Z  
N°TVA intracommunautaire : FR66414981829

## SOMMAIRE

<b>INTRODUCTION</b> .....	3
<b>PREMIERE PARTIE : CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON</b> .....	5
I.1. Répartition par sexe .....	5
I.2. Structure par âge .....	5
I.3. Nombre d'enfants de moins de 11 ans .....	6
I.4. Secteur d'activité .....	6
I.5. Taille de l'entreprise .....	7
I.6. Temps de travail .....	7
I.7. Lieu de domicile des enquêtés .....	8
I.8. Lieu de travail des enquêtés .....	10
<b>DEUXIEME PARTIE : DESCRIPTION DES TRAJETS DOMICILE – TRAVAIL</b> .....	12
II.1. Les trajets domicile – travail : directs ou indirects ? .....	12
II.2. Les horaires et temps de déplacement domicile – travail .....	13
II.3. Le mode d'accès au premier transport en commun .....	15
II.4. Les types de TC utilisés .....	16
II.4. Les correspondances .....	17
II.5. Le temps passé dans les transports .....	18
II.6. Les conditions d'attente .....	19
II.7. Les conditions de voyage .....	20
<b>TROISIEME PARTIE : LES CONDITIONS DE TRANSPORT DOMICILE – TRAVAIL</b>	
<b>EN GENERAL</b> .....	21
III.1. Les retards et leurs conséquences .....	21
III.2. Les gênes ressenties au cours des déplacements domicile – travail .....	23
III.3. Les risques d'accident perçus .....	24
III.4. Les accidents effectifs .....	26
III.5. Les désagréments liés aux trajets domicile – travail .....	27
III.6. Les conséquences sur la vie professionnelle, la vie privée et la santé .....	30
III.7. Les conditions de transport et l'entreprise .....	37
<b>ANNEXE 1 : Les Services de Santé au travail contributeurs</b> .....	39
<b>ANNEXE 2 : Le questionnaire</b> .....	40



## INTRODUCTION

*« Les moyens de transport en commun, les temps de trajet, les temps d'attente, les conditions de déplacement, le confort, les pannes, les incidents et les accidents, les désagréments ressentis au cours du trajet et leurs conséquences sur la vie professionnelle et privée des salariés en Ile de France, sont autant d'éléments dont l'évaluation nous fait défaut.*

*Leur appréciation quantitative et qualitative devrait permettre d'instruire utilement l'ensemble des acteurs sociaux, économiques et politiques dont la responsabilité est engagée directement ou indirectement dans la prévention des risques liés au transport des salariés.*

*Les enquêtes sur le transport en commun et le risque trajet des salariés ne manquent pas. Il apparaît cependant que l'approche retenue par l'ORSTIF n'a pas de précédent. Dans ces circonstances, le projet proposé se trouve en mesure d'apporter des enseignements originaux venant compléter ceux résultant des études déjà conduites par l'IAURIF, le STIF, les grands opérateurs (SNCF, RATP) l'ARACT Ile de France et la CRAMIF. »<sup>1</sup>*

Cette enquête a été réalisée sur la base d'un questionnaire élaboré par l'ORSTIF, avec la collaboration de sa Commission Consultative (paritaire).

Opérateur de cette étude, l'ORSTIF s'est assuré la collaboration :

- des Services de Santé au Travail d'Ile de France, pour la diffusion et la documentation du questionnaire
- de la CRAMIF, qui a mis à disposition ses capacités logistiques (reprographie du questionnaire, distribution, transmission à l'OSL, valorisation...).
- de l'Observatoire Social de Lyon (OSL), pour la validation technique et la mise en forme du questionnaire, la saisie des réponses, l'exploitation, l'analyse et la présentation des résultats.

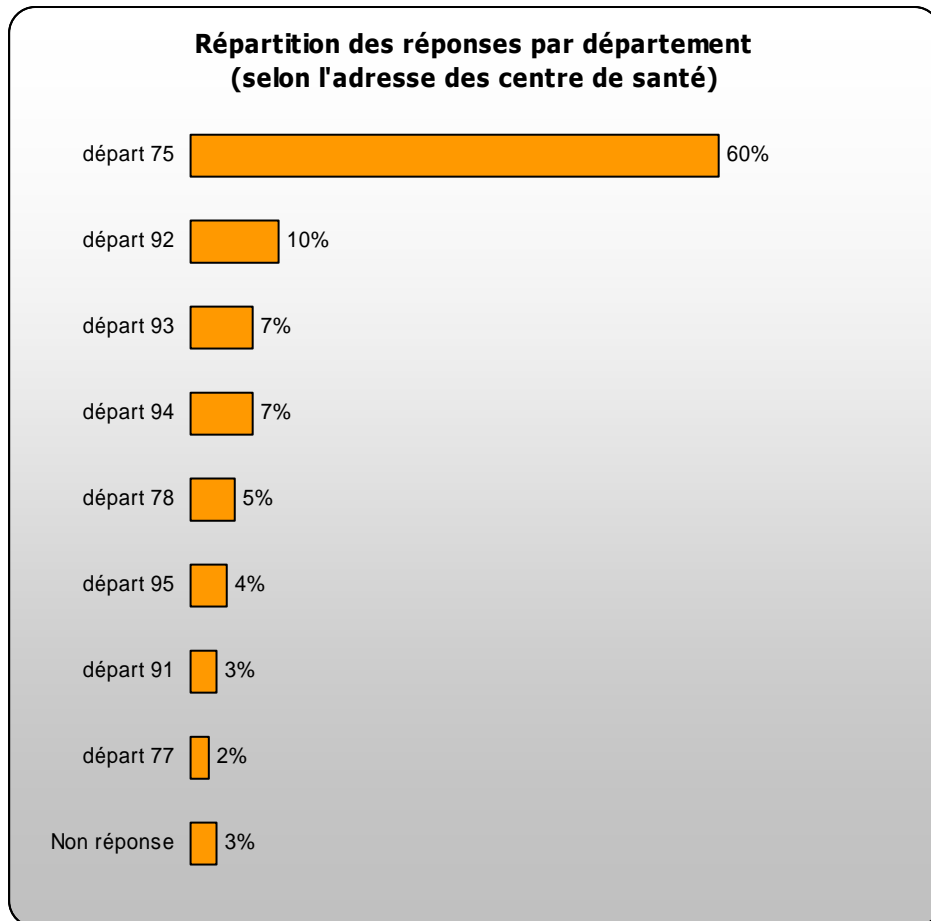
L'enquête a donc été réalisée par questionnaire auto-administré, rempli par les salariés volontaires lors de leur visite dans les salles d'attente des Centres de santé au travail, du 20 octobre au 20 décembre 2009.

29 Services de Santé au travail ont participé à cette opération<sup>2</sup>, qui a permis de recueillir 5242 questionnaires exploitables.

60% des questionnaires ont été remplis dans un centre de santé parisien. La durée de l'enquête a cependant permis de recueillir un nombre significatif de réponses provenant de tous les départements d'Ile de France. Seuls les centres de santé de Seine et Marne a renvoyé un nombre de questionnaires inférieur à 100. La moindre utilisation des transports collectifs dans ce département peut largement expliquer ce résultat. D'autre part, si 81 questionnaires seulement ont été remplis dans un centre de santé de Seine et Marne, plus de 400 répondants résident dans ce département, comme on le verra plus loin ; or c'est cette variable qui prévaut au regard des objectifs de l'enquête, plus que la localisation du centre de santé dont dépendent les salariés.

<sup>1</sup> Extrait du préambule à la convention ORSTIF / OSL

<sup>2</sup> La liste des Services de Santé au Travail contributeurs figure en annexe 1



Le questionnaire<sup>3</sup> comprenait 3 grandes parties :

- informations concernant le salarié
- description des **trajets domicile / travail réalisés la veille de l'enquête** (selon la méthodologie classique des enquêtes ménages déplacements)
- **appréciation sur les conditions de transport domicile – travail** en général **et leurs conséquences** sur la vie professionnelle des salariés, leur vie privée et leur santé.

La structure de ce rapport reprend celle du questionnaire.

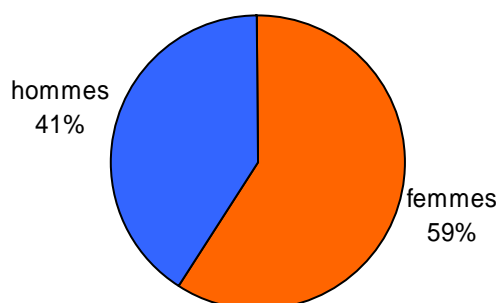
<sup>3</sup> Le questionnaire figure en annexe 2

## PREMIERE PARTIE : CARACTERISTIQUES DE L'ECHANTILLON

### I.1. Répartition par sexe

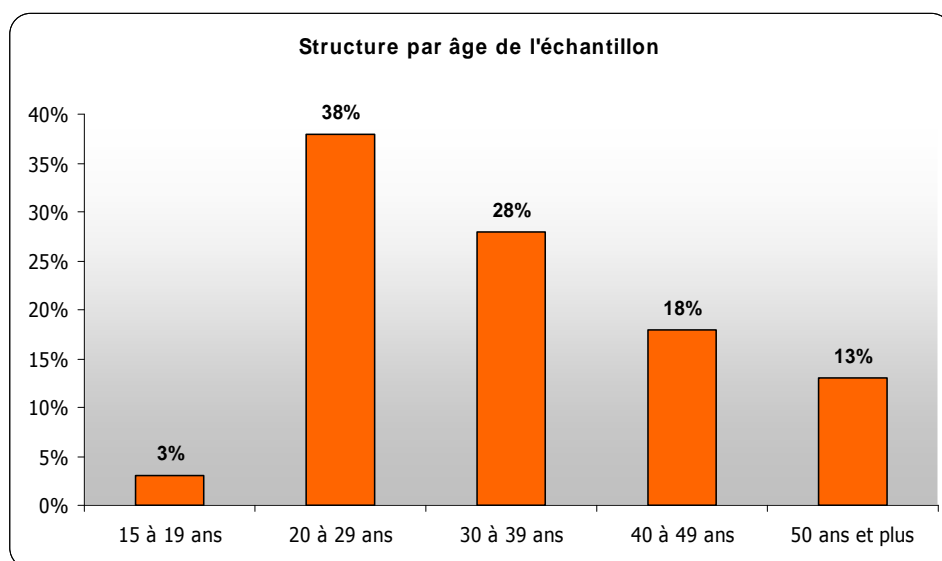
sexe	Nb.	%.
Non réponse	14	0%
femme	3082	<b>59%</b>
homme	2146	41%
TOTAL	5242	100%

Sexe du répondant



### I.2. Structure par âge

Classe d'âge	Nb.	%.
Non réponse	27	1%
60 ans et plus	91	2%
entre 50 et 59 ans	567	11%
entre 40 et 49 ans	944	18%
entre 30 et 39 ans	1452	28%
entre 20 et 29 ans	2010	<b>38%</b>
entre 15 et 19 ans	151	3%
TOTAL	5242	100%



► **La moyenne d'âge de l'échantillon est de 35 ans.**

On ne dispose pas de données de référence sur les salariés d'Ile de France utilisateurs des transports collectifs, permettant d'apprécier la représentativité de cet échantillon. Sa structure démographique apparaît cependant en cohérence avec les données globales sur les clients des transports collectifs en Ile de France. D'après la dernière Enquête Globale de Transport, **les femmes représentaient en 2001 55,1% de la clientèle des TC et les 15 – 34 ans 46,3%** (scolaires et étudiants inclus)<sup>4</sup>.

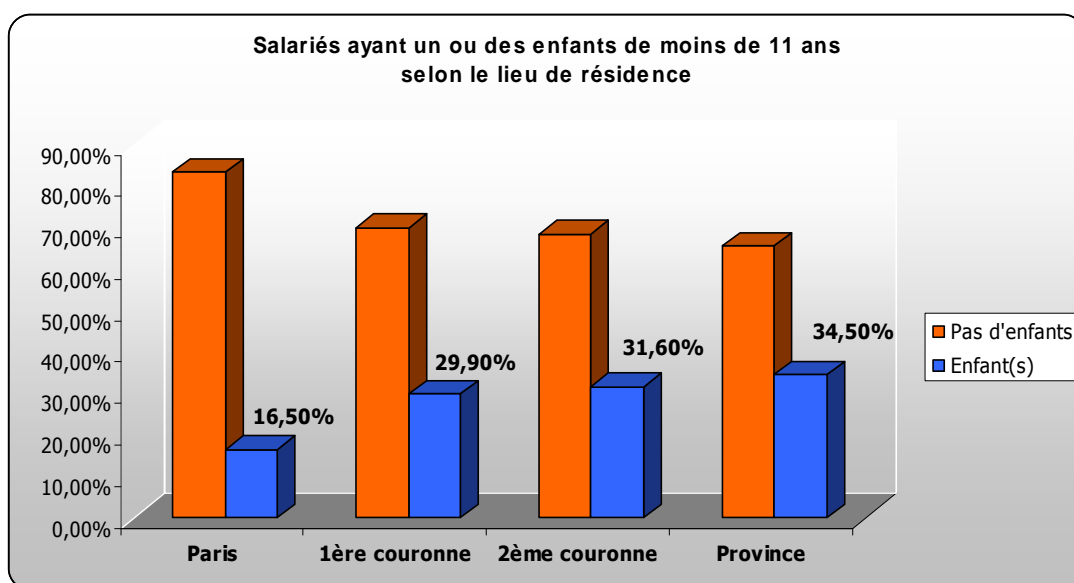
<sup>4</sup> Les Cahiers de l'Enquête Globale de Transport, juin 2005, p.15

### I.3. Nombre d'enfants de moins de 11 ans

N enfants moins de 11 ans	Nb.	%.
Non réponse	511	10%
Pas d'enfant de moins de 11 ans	3435	66%
1 enfant	769	15%
2 enfants	408	8%
3 enfants et plus	119	2%
TOTAL	5242	100%

**25%** seulement des répondants ont 1 ou plusieurs enfants de moins de 11 ans

Comme l'illustre le graphique ci-dessous, la présence de jeunes enfants est étroitement corrélée à la zone de résidence : plus les répondants habitent loin de Paris, plus ils ont des jeunes enfants.



### I.4. Le secteur d'activité

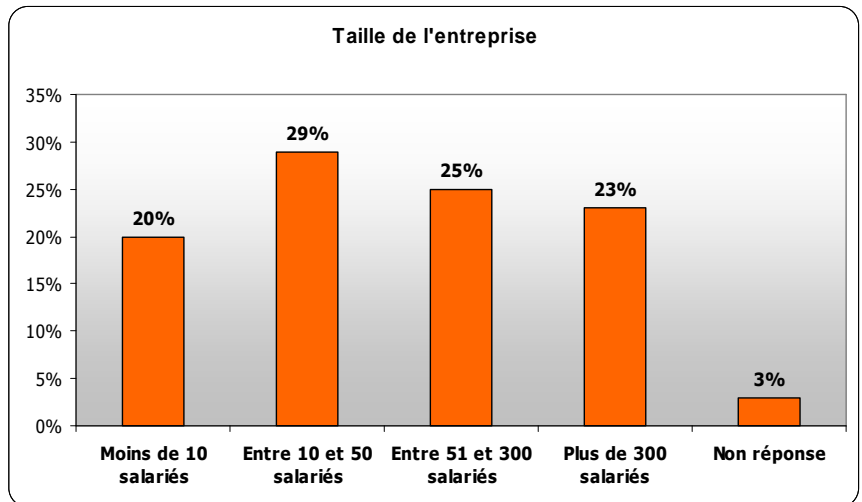
Secteur d'activité	Nb.	%
Non réponse	147	3%
bureau	2551	<b>49%</b>
industrie	188	4%
commerce	943	18%
bâtiment	214	4%
autres	1199	23%
TOTAL	5242	100%

**La moitié des répondants occupe un emploi « de bureau ».**

L'industrie représentait 12% des emplois salariés en Ile de France en 2008 et la construction 6%. On peut faire l'hypothèse que la propension à utiliser les TC est moindre dans ces 2 secteurs que dans le tertiaire. L'usage de la voiture y est d'ailleurs souvent contraint, en raison de la localisation des emplois.

### I.5. La taille de l'entreprise

Taille entreprise	Nb.	%
Non réponse	152	3%
Moins de 10 salariés	1041	20%
Entre 10 et 50 salariés	1538	29%
Entre 51 et 300 salariés	1291	25%
Plus de 3000 salariés	1220	23%
TOTAL	5242	100%



- L'échantillon offre une ventilation équilibrée des répondants par taille d'entreprise

### I.6. Le temps de travail

83% des salariés répondants travaillent à temps plein. 20% des femmes et 12% des hommes travaillent à temps partiel :

Sexe/Tps travail	Non réponse	Temps plein	Temps partiel	TOTAL
Non réponse	0,0%	78,6%	21,4%	100%
femme	0,7%	79,5%	<b>19,7%</b>	100%
homme	1,0%	87,0%	<b>12,1%</b>	100%
TOTAL	0,8%	82,6%	<b>16,6%</b>	100%

Les données les plus récentes sur l'emploi en Ile de France<sup>5</sup> indiquent que 20% des femmes travaillent à temps partiel et 5% des hommes.

Parmi les 16,6% de salariés (soit 870 personnes) travaillant à temps partiel, un tiers travaille moins de 21 heures par semaine :

Tps partiel	Nb. cit.	%
Non réponse	184	21,1%
15h et moins	117	13,4%
entre 16 et 20h	166	19,1%
entre 21 et 25h	153	17,6%
entre 26 et 30h	174	20,0%
Plus de 30h	76	8,7%
TOTAL	870	100%

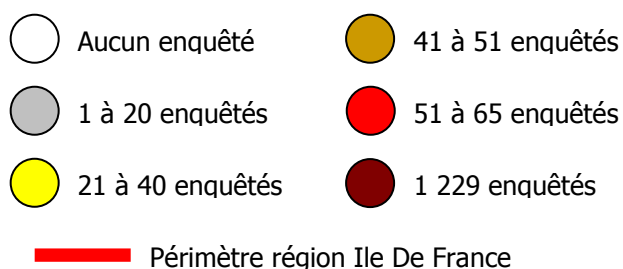
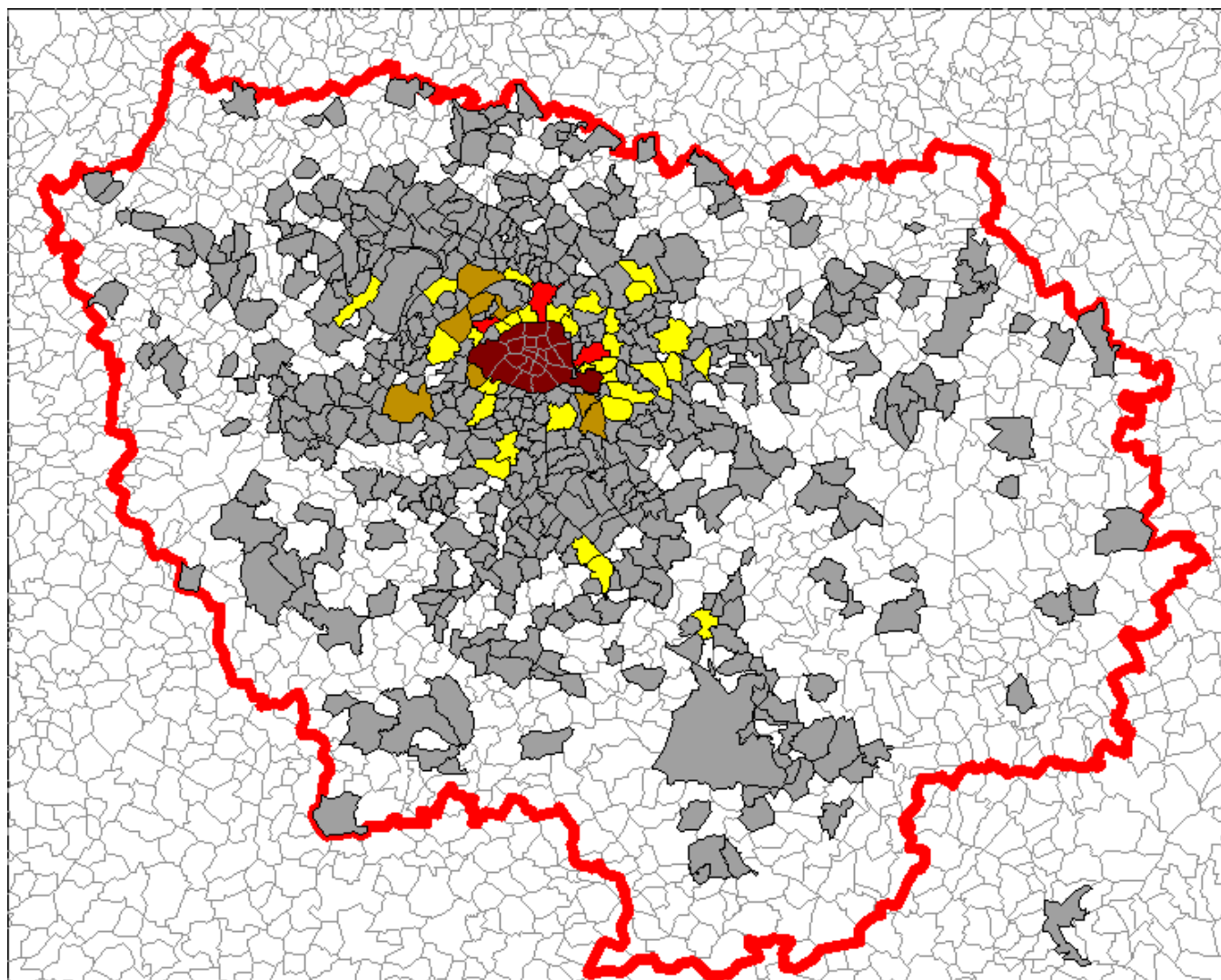
Base : personnes travaillant à temps partiel

<sup>5</sup> INSEE Ile de France, Faits et Chiffres n° 225, février 2010.

## I.7. Lieu de domicile des enquêtés

### 7.1. Lieu de domicile des enquêtés : répartition par commune

Carte n°1 – Répartition des enquêtés par commune de résidence

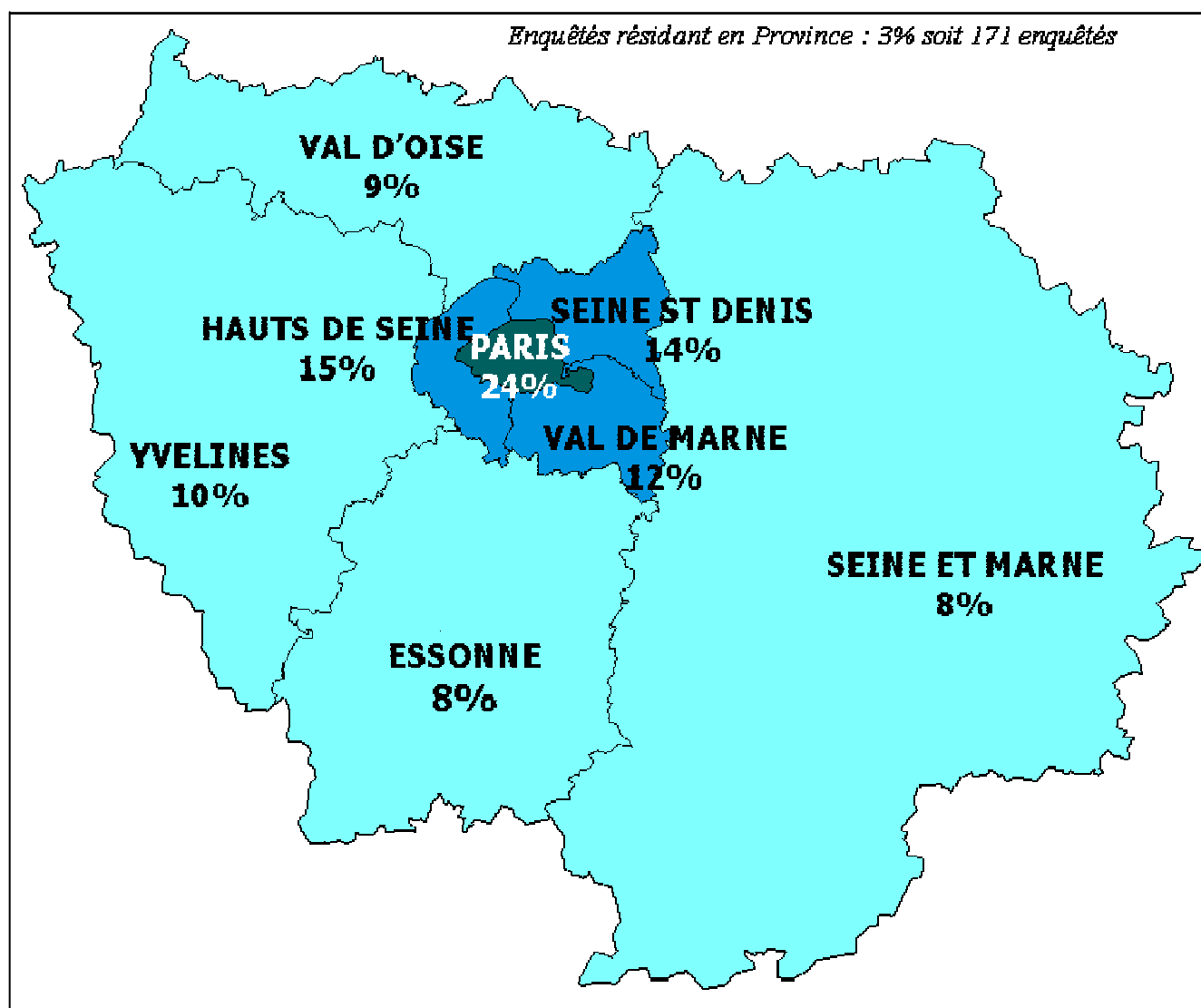


Communes concentrant le plus grand nombre de répondants

Commune	N
Paris	1229
Montreuil	63
Saint-Denis	60
Courbevoie	53
Colombes	50

### 7.1. Lieu de domicile des enquêtés : répartition par département

Carte n°2 - Répartition des enquêtés par département de résidence



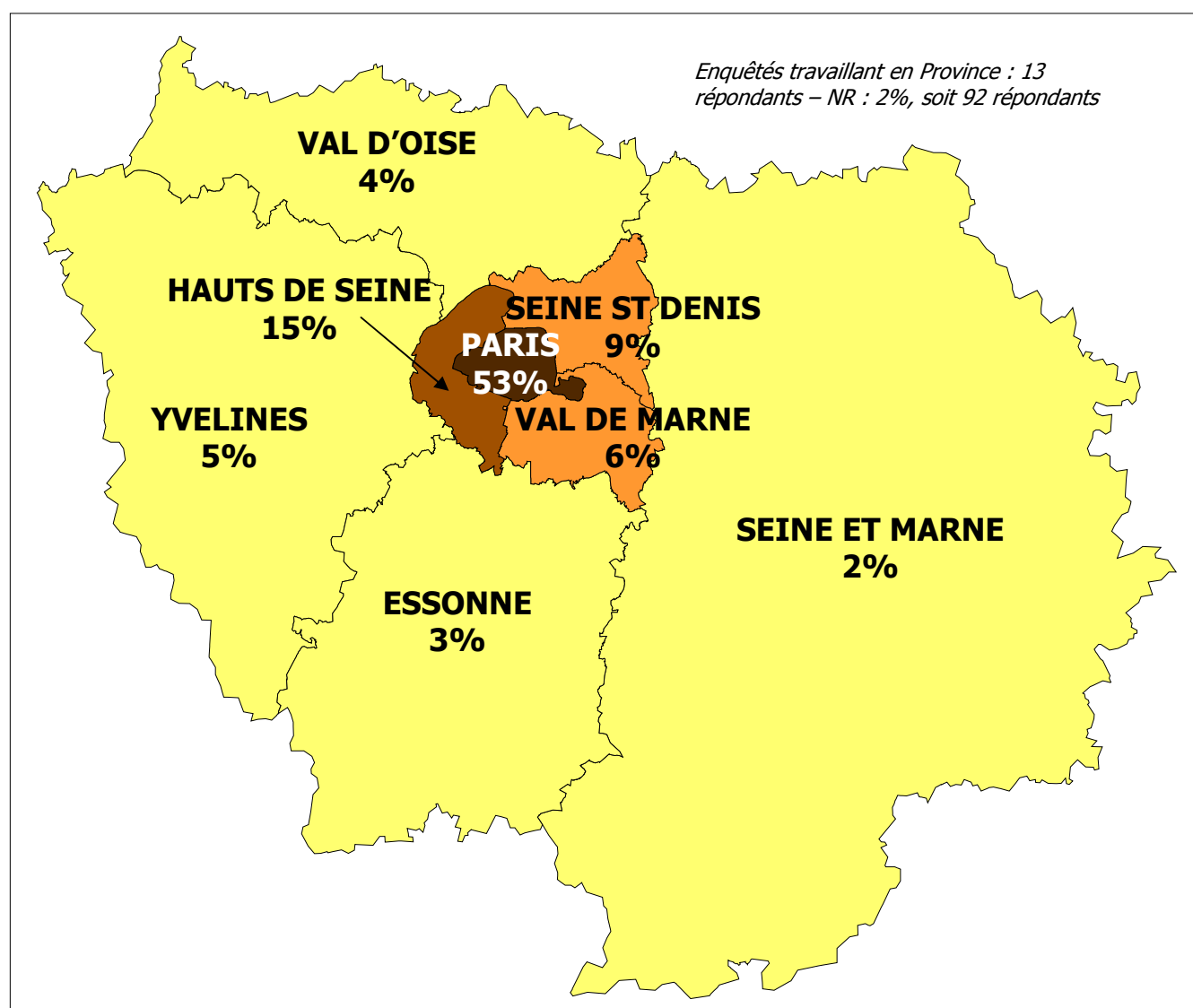
Comme on le constate, les enquêtés sont inégalement répartis sur le territoire d'Ile de France, Paris et la première couronne étant mieux représentés que les départements de seconde couronne. L'une des explications évidentes de cette réalité est que l'enquête ne visait que les salariés utilisant habituellement les transports collectifs pour leurs déplacements domicile – travail ; or la propension à utiliser les TC est moindre en 2<sup>ème</sup> couronne qu'à Paris et en première couronne, ne serait-ce que pour des raisons de maillage du territoire par le réseau de transports collectifs et d'accessibilité des zones d'emploi, qui incitent nombre d'actifs à privilégier la voiture.

Ceci étant, au regard de la fiabilité de l'enquête, il convient de considérer **le nombre d'enquêtés en valeur absolue** dans chaque département (cf. tableau des valeurs, page suivante) : le nombre d'enquêtés le plus faible est de 392 pour le département de l'Essonne ; or cet effectif autorise un traitement statistique tout à fait satisfaisant.

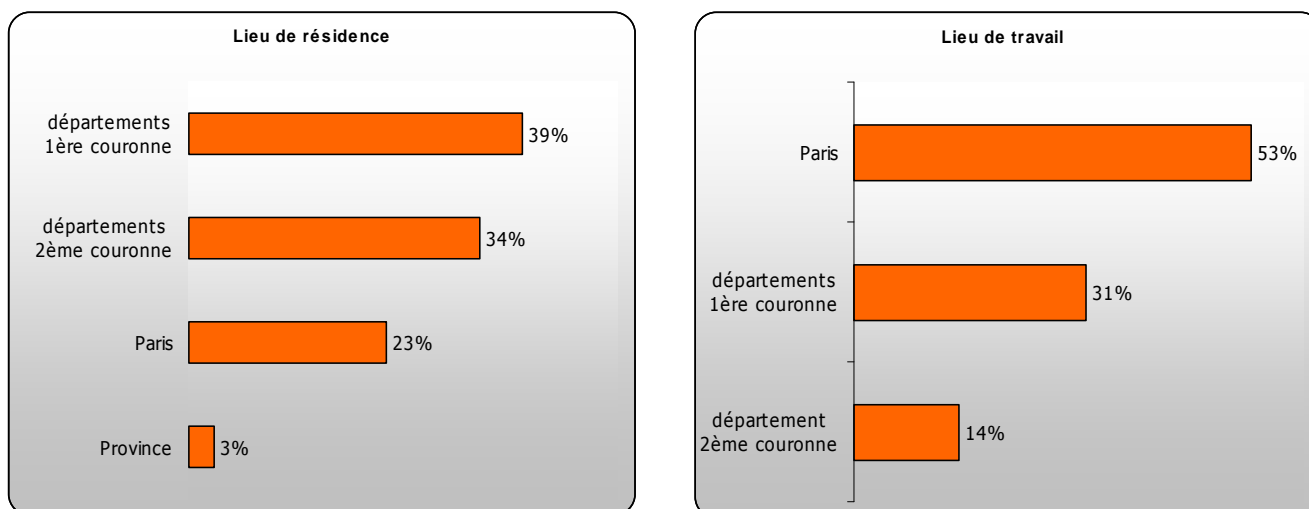
Départ. domicile	Nb. enquêtés
<b>Paris</b>	1228
<b>92</b>	745
<b>93</b>	693
<b>94</b>	609
<b>78</b>	505
<b>95</b>	476
<b>77</b>	421
<b>91</b>	392
<b>Province</b>	171
<b>Non réponse</b>	2
<b>TOTAL</b>	5242

### I.8. Lieu de travail des enquêtés

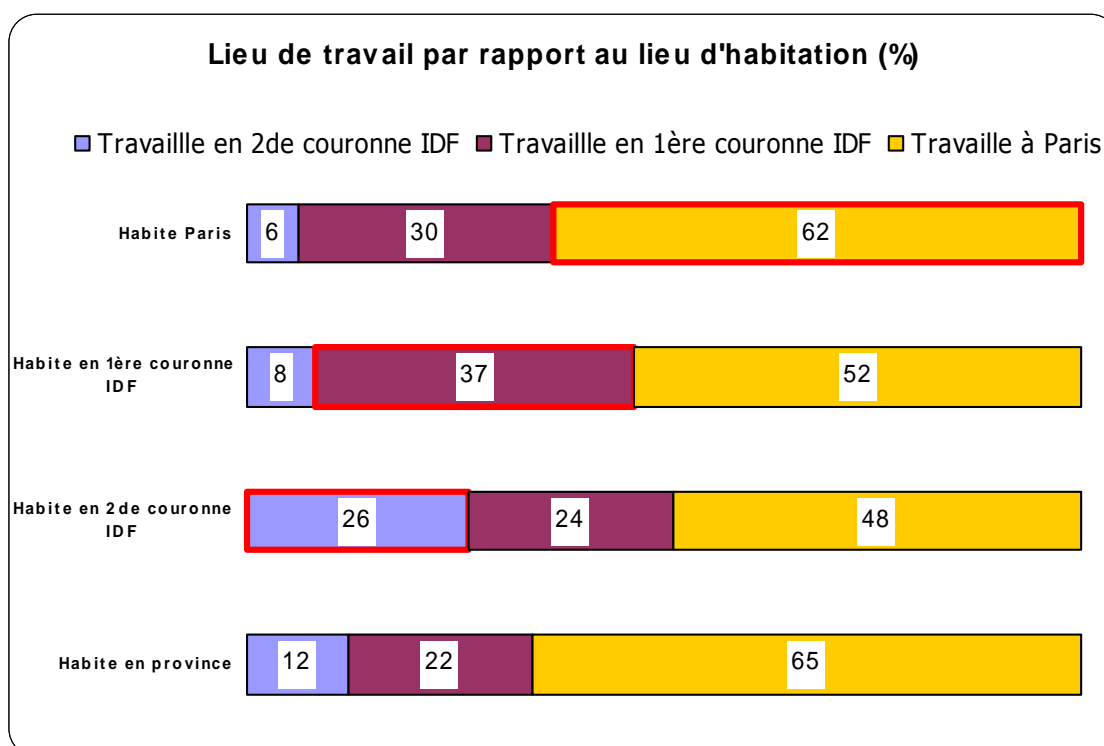
Carte n° 3 - Répartition des enquêtés par département de travail



La comparaison entre les cartes 1 et 2 et la carte 3 met en évidence la relative dispersion de lieux de résidence et la **concentration des emplois** sur Paris et la première couronne<sup>6</sup>.



Néanmoins, une part non négligeable des enquêtés habite et travaille dans la même « zone ». C'est le cas de 62% des parisiens, de 37% des habitants de la première couronne et de 26% des salariés résidant dans la deuxième couronne. Sur l'ensemble de l'échantillon, 39% des personnes sont dans ce cas.



Habitent et travaillent dans la même zone

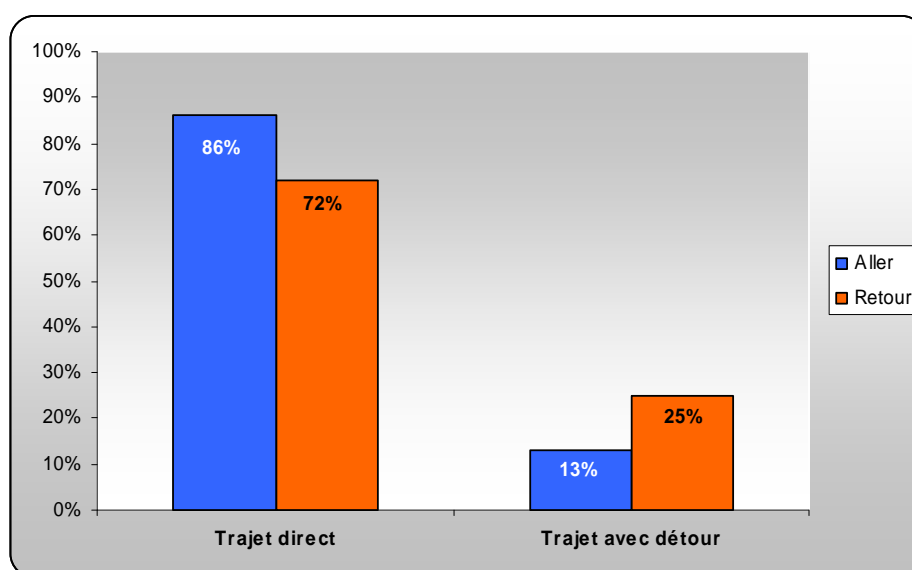
<sup>6</sup> Nous avons défini comme « première couronne » les départements 92,93 et 94 et comme « seconde couronne » les départements 77, 78, 91 et 95.

## DEUXIEME PARTIE : DESCRIPTION DES TRAJETS DOMICILE - TRAVAIL

Dans la seconde partie du questionnaire, les salariés étaient invités à décrire leurs trajets domicile – travail réalisés **la veille de l'enquête**. Cette technique, utilisée notamment dans le cadre des « enquêtes ménages déplacements » labellisée par le CERTU (Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les constructions publiques), permet d'obtenir des informations plus précises que les questions portant sur les déplacements « en général » ou « habituels ». Appliquée à des échantillons quantitativement importants (ce qui est le cas de cette enquête), elle permet d'obtenir une image fidèle de la réalité.

### II.1. Les trajets domicile – travail : directs ou indirects ?

Les trajets domicile – travail sont directs dans la grande majorité des cas (86%). Les détours sont plus fréquents lors des trajets travail – domicile, mais restent minoritaires (25% des cas).



#### • Les motifs de détour

Motif détour	A l'aller	Au retour
enfants (crèche, école...)	<b>64%</b>	28%
parents (visite...)	3%	7%
achats (alimentation...)	18%	<b>45%</b>
sport / loisirs	9%	23%
rendez-vous, réunion	0,4%	0,2%

Base : 676 salariés faisant un détour lors de leur trajet aller et 1300 faisant un détour lors de leur trajet retour

- A l'aller, 10% des femmes et 5% des hommes ont fait un détour pour le motif « enfants » (mais 93% des femmes et 76% des hommes ayant un ou des enfants de moins de 11 ans)

- Au retour, 10% des femmes et 3% des hommes ont fait un détour pour motif « enfants » (75% des femmes et 50% des hommes ayant un ou des enfants de moins de 11 ans), 14% de femmes et 7% des hommes pour le motif « achats », 6% des femmes et 5% des hommes pour le motif « sport / loisirs »

## II.2. Les horaires et temps de déplacement domicile travail

- **Les trajets domicile → travail**

- 65 % des salariés enquêtés quittent leur domicile entre 7 h et 9h
- on soulignera que 15% d'entre eux partent entre 5h et 7h du matin

Heure départ domicile	%
Non réponse	1%
Entre minuit et 4h59	1%
Entre 5h et 6h59	15%
Entre 7h et 7h59	31%
Entre 8h et 8h59	34%
Entre 9h et 11h59	13%
Entre 12h et 15h59	3%
Entre 16h et 19h59	2%
Entre 20h et 23h59	< 1%
TOTAL	100%

} **65% des départs du domicile**

Durée moyenne des trajets domicile → travail  
(porte à porte) : **58 minutes**

Heure arrivée au travail	%
Non réponse	1%
Entre minuit et 4h59	< 1%
Entre 5h et 6h59	4%
Entre 7h et 7h59	10%
Entre 8h et 8h59	32%
Entre 9h et 9h59	37%
Entre 10h et 11h59	8%
Entre 12h et 15h59	4%
Entre 16h et 19h59	2%
Entre 20h et 23h59	1%
TOTAL	100%

} **69% des arrivées au travail**

Le tableau croisé ci-dessous illustre la **forte corrélation entre heure de départ du domicile et zone de résidence**. Plus ils habitent loin de Paris, plus les salariés partent tôt de leur domicile.

Heure dép. dom / Zone de résidence	Province	2ème cour.	1ère cour.	Paris	TOTAL
Entre minuit et 4h59	2%	1%	1%	0%	1%
Entre 5 et 6h59	48%	20%	13%	7%	15%
Entre 7 et 7h59	35%	39%	30%	19%	31%
Entre 8 et 8h59	8%	25%	36%	48%	34%
Entre 9 et 11h59	4%	9%	13%	21%	13%
Entre 12 et 15h59	1%	3%	4%	3%	4%
Entre 16 et 19h59	2%	2%	3%	2%	2%
Entre 20 et 23h59	1%	1%	1%	0%	1%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

- **Les trajets travail → domicile**

Heure dép. travail	%
Non réponse	2%
Entre minuit et 4h59	1%
Entre 5h et 11h59	3%
Entre 12h et 14h59	4%
Entre 15h et 16h59	13%
Entre 17h et 17h59	27%
Entre 18h et 18h59	27%
Entre 19h et 19h59	14%
Entre 20h et 20h59	6%
Entre 21h et 23h59	4%
TOTAL OBS.	100%

} **54% des départs du travail**

Durée moyenne des trajets travail → domicile  
(porte à porte) : **63 minutes**

Heure arrivée domicile	%
Non réponse	2%
Entre minuit et 4h59	2%
Entre 5h et 6h59	0%
Entre 7h et 11h59	2%
Entre 12h et 14h59	2%
Entre 15h et 16h59	6%
Entre 17h et 17h59	9%
Entre 18h et 18h59	25%
Entre 19h et 19h59	27%
Entre 20h et 21h	15%
Entre 21h et 23h59	10%
TOTAL OBS.	100%

} **52% des arrivées au domicile**

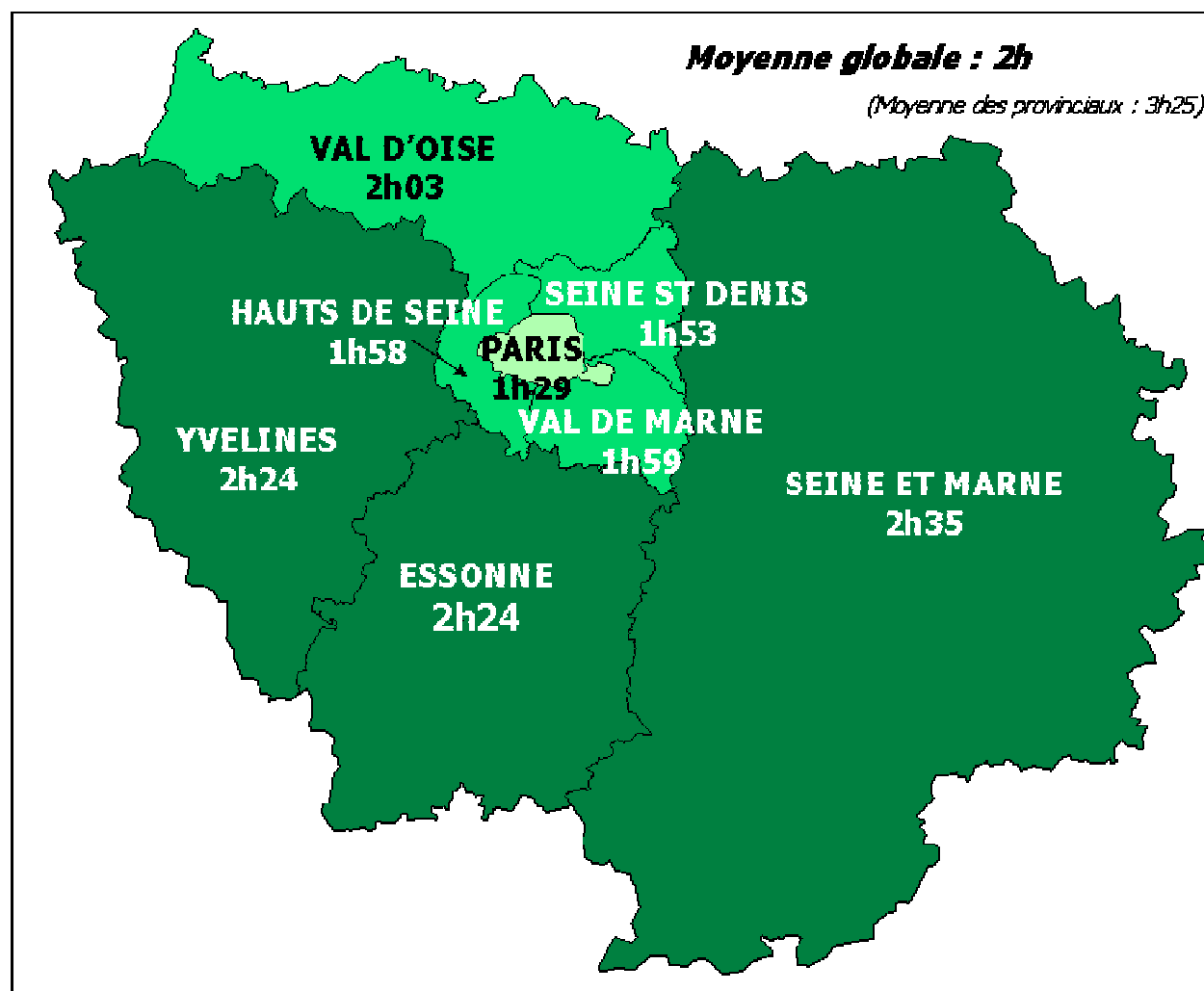
On constate que **les retours sont plus étalés** que les trajets aller (ce qui se traduit dans les transports collectifs par une heure de pointe plus concentrée le matin que le soir). Ainsi les deux tiers des départs du domicile sont concentrés sur une plage de 2 heures (7h – 9h), alors que 54% seulement des départs du travail se concentrent sur la plage 17h – 19h.

De même, 52% des retours au domicile se font entre 18h et 20h, mais 25% des salariés enquêtés rentrent chez eux après 20h.

Du fait de ce phénomène d'étalement plus important des retours, la corrélation observée pour les trajets aller entre heure de départ du domicile et zone de résidence n'a pu être établie pour les trajets retour.

Sur l'ensemble de l'échantillon, les salariés d'Ile de France consacrent en moyenne **2 heures par jour** à leurs déplacements domicile – travail. Cette moyenne recouvre des écarts importants selon les zones de résidence : d'une heure 30 pour la parisiens (dont il faut rappeler que 36% ne travaillent pas à Paris) à 2h35 pour les habitants de Seine et Marne (guère moins pour ceux de l'Essonne et des Yvelines) et 3h25 pour les provinciaux (171 personnes enquêtées).

Carte n° 4 – Temps de déplacement moyen par jour – aller – retour, porte à porte – selon le département de résidence

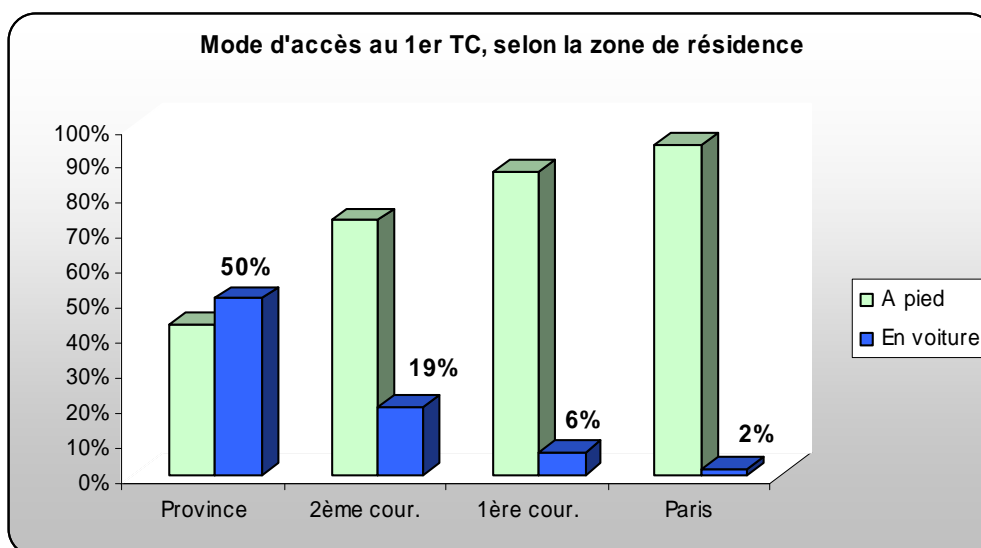


### II.3. Le mode d'accès au premier transport en commun

L'accès aux transports en commun se fait le plus souvent à pied : dans 82% des cas à l'aller et 85% au retour.

Mode d'accès au 1 <sup>er</sup> TC	Aller	Retour
A pied	<b>82%</b>	<b>85%</b>
En vélo	1%	1%
En 2 roues	0%	0%
En voiture	11%	5%
Non réponse	6%	9%
TOTAL	100%	100%

La voiture est le second mode d'accès au premier TC. Pour les trajets aller, ce mode d'accès est fortement corrélé à la zone de résidence : plus celle-ci est éloignée de Paris, plus la voiture est utilisée pour accéder aux transports collectifs :



#### II.4. Les types de TC utilisés

Les types de transport collectif utilisés sont les mêmes à l'aller et au retour. Le mode le plus utilisé par les salariés franciliens est le métro, suivi du bus et du RER à égalité.

Type de TC	Trajet aller	Trajet retour
Métro	<b>58%</b>	<b>58%</b>
Bus	44%	43%
RER	43%	44%
Train	22%	22%
Tramway	4%	4%
NR	0%	1%
TOTAL	-	-

Total des % supérieur à 100 du fait de réponses multiples.

Les types de transport collectif les plus utilisés varient en fonction des zones de résidence des salariés : le métro domine largement à Paris, le bus chez les habitants de la périphérie (1<sup>ère</sup> et 2<sup>ème</sup> couronne), le train chez les provinciaux (ce mode étant également très utilisé par les habitants de la deuxième couronne).

Type de TC / zone de résidence	Province	95-77-78-91	94-93-92	Paris	TOTAL
Métro	53%	41%	57%	<b>85%</b>	58%
Bus	26%	<b>51%</b>	<b>52%</b>	26%	44%
RER	33%	<b>56%</b>	47%	17%	43%
Train	<b>84%</b>	40%	12%	5%	22%
Tramway	6%	2%	7%	3%	4%

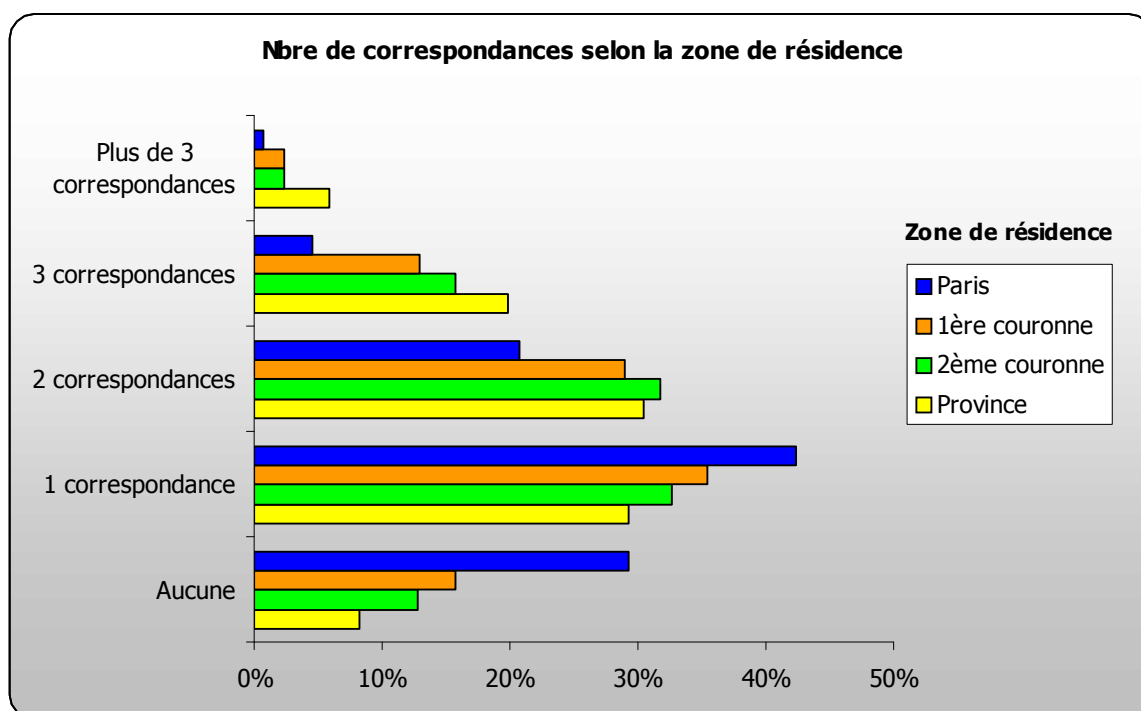
## II.4. Les correspondances

### • Nombre de correspondances

De même que les modes de transport utilisés sont les mêmes à l'aller et au retour, le nombre de correspondances est pratiquement équivalent dans les deux sens.

Nbre de correspondances	Trajet aller	Trajet retour
Aucune	18%	22%
1 correspondance	<b>36%</b>	<b>35%</b>
2 correspondances	28%	28%
3 correspondances	12%	12%
Plus de 3 correspondances	2%	3%
Non réponse	4%	0%
TOTAL	100%	100%

Le nombre de correspondances est logiquement **corrélé avec la zone de résidence** :



- 72% des parisiens ont entre 0 et 1 correspondance
- 64% des habitants de la 1ère couronne ont entre 1 et 2 correspondances
- 47% des habitants de la 2ème couronne ont entre 2 et 3 correspondances

- **Temps passé dans les correspondances**

Tps / correspondances	Trajet aller	Trajet retour
aucun	18%	18%
entre 1 et 5 mn	23%	21%
entre 6 et 10 mn	19%	18%
entre 11 et 15 mn	10%	10%
entre 16 et 30 mn	11%	12%
Plus de 30 mn	4%	5%
Non réponse	15%	16%
TOTAL	100%	100%

En moyenne, les salariés estiment passer un peu plus de temps dans les correspondances au retour (12 minutes) qu'à l'aller (11 minutes). Ils estiment ainsi passer en moyenne 23 minutes par jour dans les correspondances. Ce temps varie bien sûr en fonction des zones de résidence. Ainsi par exemple, les salariés parisiens estiment passer 12 minutes par jour dans les correspondances, les habitants de Seine et Marne 32 minutes.

## II.5. Le temps passé dans les transports

- **Le temps passé dans les transports en commun est en moyenne de 92 minutes par jour.**

Tps dans TC	Trajet aller	Trajet retour
moins de 15 mn	5%	4%
de 15 à 29 mn	19%	17%
de 30 à 44 mn	25%	24%
de 45 mn à 59 mn	19%	19%
de 1h à 1h14	14%	14%
de 1h15 à 1h29	5%	5%
de 1h30 à 1h44	4%	5%
1h45 et plus	3%	4%
Non réponse	7%	7%
TOTAL	100%	100%
<b>Moyenne</b>	<b>45 mn</b>	<b>47 mn</b>

### Le temps passé dans les transports varie bien sûr en fonction des lieux de résidence

- Temps passé dans les transports à l'aller, selon la zone de domicile

Zone domicile/ Tps TC ALLER	NR	moins de 30 mn	de 30 à 59 mn	de 1h à 1h30	plus d' 1h30	TOTAL
<b>Paris</b>	4,6%	43,2%	44,7%	5,2%	2,4%	100%
<b>94-93-92</b>	7,1%	21,5%	50,5%	16,2%	4,6%	100%
<b>95-77-78-91</b>	7,5%	13,8%	39,2%	30,4%	9,1%	100%
<b>Province</b>	7,0%	1,2%	19,9%	33,9%	38,0%	100%

- Temps passé dans les transports au retour, selon la zone de domicile

Zone domicile/ Tps TC RETOUR	NR	moins de 30 mn	de 30 à 59 mn	de 1h à 1h30	plus d'1h30	TOTAL
Paris	5,3%	40,1%	45,7%	5,6%	3,3%	100%
94-93-92	8,1%	19,4%	48,6%	18,2%	5,7%	100%
95-77-78-91	8,2%	12,3%	37,6%	30,6%	11,3%	100%
Province	7,0%	1,2%	20,5%	32,2%	39,2%	100%

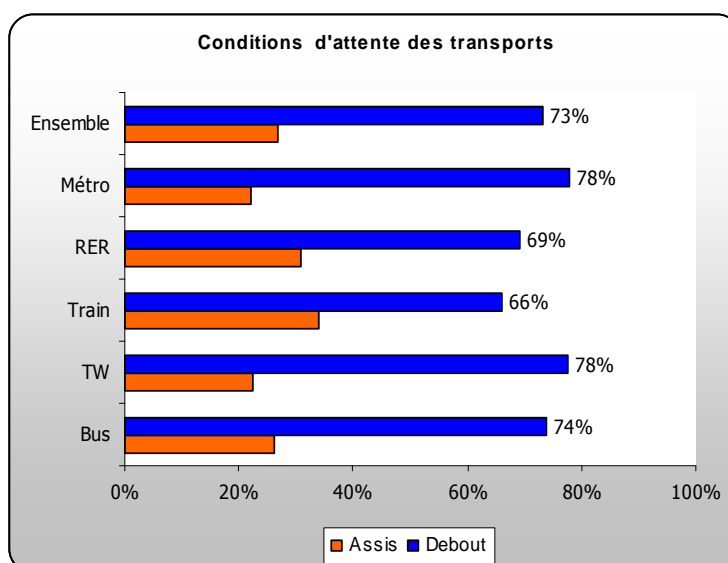
## II.6. Les conditions d'attente

- Les temps d'attente varient selon les types de TC utilisés

Type de TC	Tps attente ALLER en mn	Tps attente RETOUR en mn
Métro	5	5
Bus	8	10
RER	10	11
Tram	7	7
Train	11	12

**Ces temps d'attente se passent debout** dans la majorité des cas, à l'aller comme au retour, avec quelques différences selon les types de TC utilisés : le métro, le bus et le tramway sont plus attendus debout que le RER et le train.

Mode TC	TRAJET ALLER		TRAJET RETOUR		TOTAL
	Assis	Debout	Assis	Debout	
Bus	26%	74%	27%	73%	100%
TW	22%	78%	26%	74%	100%
Train	34%	66%	40%	60%	100%
RER	31%	69%	31%	69%	100%
Métro	22%	78%	22%	78%	100%
Ensemble	27%	73%	28%	72%	100%

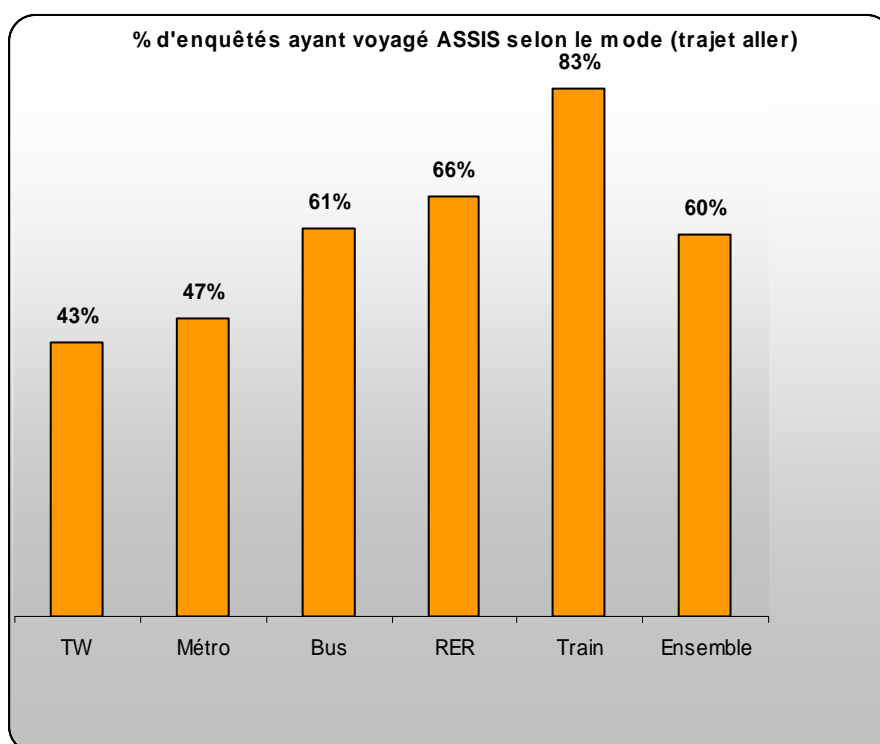


## II.7. Les conditions de voyage

Dans les transports en revanche, les salariés enquêtés voyagent le plus souvent assis, avec des différences notables selon les modes utilisés.

Mode TC	TRAJET ALLER		TRAJET RETOUR		TOTAL
	Assis	Debout	Assis	Debout	
<b>Bus</b>	62%	39%	59%	41%	100%
<b>TW</b>	44%	56%	46%	55%	100%
<b>Train</b>	83%	17%	85%	16%	100%
<b>RER</b>	66%	34%	63%	37%	100%
<b>Métro</b>	47%	53%	44%	57%	100%
<b>Ensemble</b>	60%	40%	58%	42%	100%

C'est dans le train, puis le RER et le bus que l'on est le plus souvent assis. Par contre on voyage plus souvent debout dans le tramway et le métro.



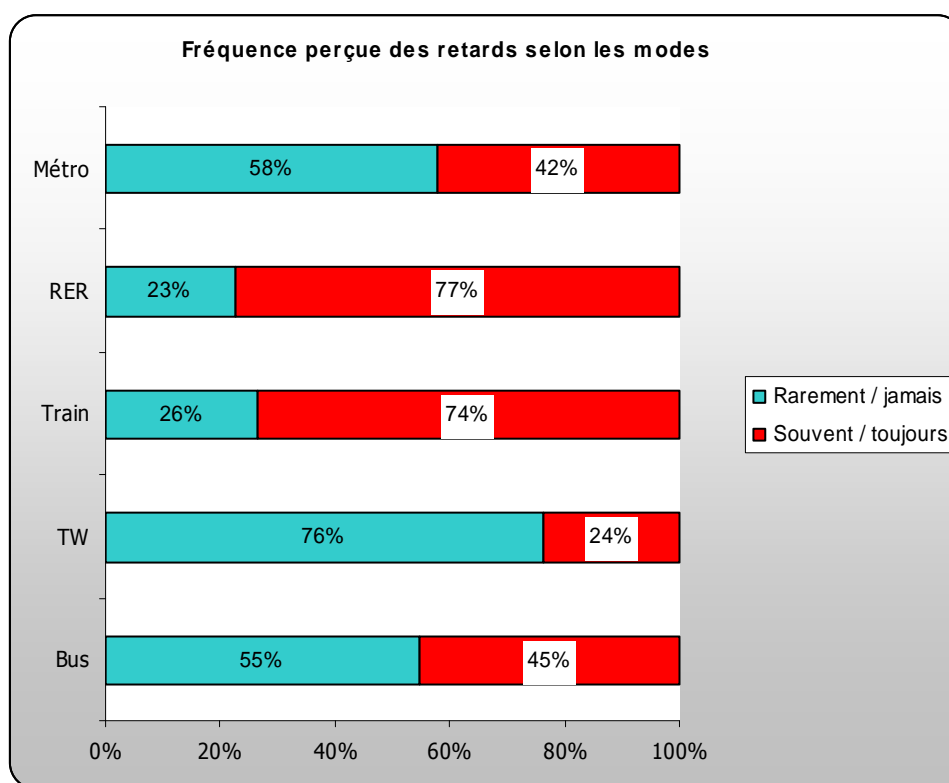
## TROISIEME PARTIE : LES CONDITIONS DE TRANSPORT DOMICILE – TRAVAIL EN GENERAL

Dans la dernière partie du questionnaire, les salariés étaient invités à s'exprimer sur leurs conditions de transport domicile – travail en général : retards subis, gênes ressenties, risques d'accidents, désagrément ressentis et leurs conséquences.

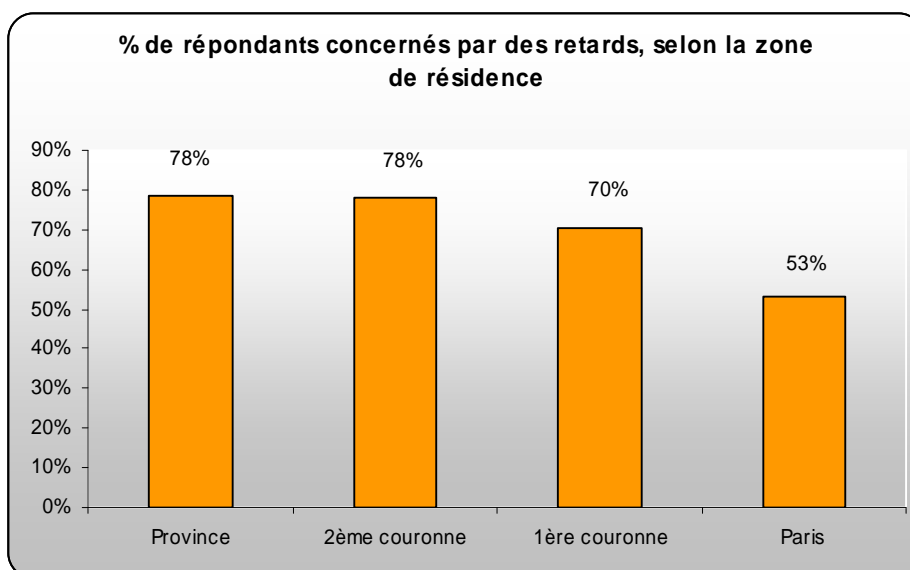
### III.1. Les retards et leurs conséquences

A la question « *D'une manière générale, les transports en commun que vous utilisez pour aller travailler subissent-ils des retards ?* », 69% des enquêtés répondent par l'affirmative.

La fréquence perçue des retards varie sensiblement selon les modes de TC. Comme l'illustre le graphique ci-dessous, c'est avec le tramway que les retards sont les moins fréquents (mais rappelons que ce mode n'est utilisé que par 4% des salariés) ; c'est au contraire le RER et le train qui sont le plus souvent en retard.



Les modes de TC variant selon les zones de résidence des salariés, ceux-ci sont plus ou moins touchés par les retards, selon la zone où ils habitent : près de 80% des salariés habitant en province ou en deuxième couronne déclarent que leurs transports subissent des retards, contre 53% des parisiens (voir graphique page suivante).



La durée de ces retards est estimée le plus souvent entre 5 et 20 minutes (NB : la question était fermée)

Durée retards	%
Non réponse	33%
Moins de 5 mn	7%
De 5 à 20 mn	<b>54%</b>
Plus de 20 mn	6%
TOTAL	100%

Du fait de ces perturbations, **27% des salariés enquêtés déclarent arriver souvent en retard à leur travail** et 32% rarement.

Retard au travail	%
Non réponse	31%
Jamais	5%
Rarement	<b>32%</b>
Souvent	<b>27%</b>
Toujours	6%
TOTAL	100%

La proportion de salariés arrivant souvent en retard peut sembler peu élevée, au regard de la fréquence des retards observée précédemment.

L'explication réside dans la réponse à la question suivante : **près de la moitié des répondants anticipent** les possibles retards de transport en partant plus tôt de chez eux.

A la question « *Les irrégularités d'horaires des transports en commun vous poussent-elles à partir plus tôt de chez vous ?* », 48% des enquêtés répondent affirmativement

Partir + tôt	%
Non réponse	31%
Oui	<b>48%</b>
Non	21%
TOTAL	100%

NB : les **30% de non réponse** aux questions sur la durée et les conséquences des retards correspondent aux 30% de personnes ayant déclaré que leurs transports ne subissent pas de retards.

Cette **pratique d'anticipation** concerne tous les profils de salariés, mais plus particulièrement :

- **les femmes** (52% d'entre elles partent plus tôt, contre 43% des hommes)
- les habitants de la **2<sup>ème</sup> couronne** (58% d'entre eux, contre 50% des résidents de la 1<sup>ère</sup> couronne et 32% des parisiens)
- les personnes ayant de **longs trajets** (55% des salariés ayant des trajets d'une heure à une heure 15 et 65% de ceux qui ont des trajets de plus d'une heure 15 partent plus tôt)
- les salariés de tous secteurs d'activité, mais davantage ceux qui travaillent dans **le commerce** (53%) que dans les bureaux (44%)

### III.2. Les gênes ressenties au cours des déplacements domicile - travail

Le questionnaire proposait une liste de gênes potentielles, dont les salariés étaient invités à déclarer s'ils les rencontraient, lors de leur trajet aller ou retour. Les réponses sont les suivantes, identiques pour les trajets et retour :

<b><i>Au cours de vos déplacements, rencontrez-vous certaines gênes, si oui lesquelles ?</i></b>	<b>%</b>
<b>Odeur</b>	<b>46%</b>
Chaleur	37%
Bruit	34%
Impossibilité d'accès car trop de monde dans les voitures	34%
Froid	32%
Incivilités	25%
Malaise de voyageurs	10%
Agressions (de voyageurs, conducteurs)	7%
Autre	11%
Non réponse	16%

Total supérieur à 100% du fait des réponses multiples

**Les odeurs** sont donc ce qui gêne le plus les salariés lors de leurs déplacements domicile – travail.

Concernant cette question, les réponses des femmes se distinguent sensiblement de celles des hommes. Ainsi les femmes sont plus gênées que les hommes :

- par les odeurs (52% des femmes / 38% des hommes)
- par la chaleur (41% des femmes / 31% des hommes)
- par l'excès de monde dans les voitures (38% des femmes / 31% des hommes)

D'autre part, la hiérarchie des gênes ressenties varie selon le mode de transport utilisé :

- les salariés sont gênés par **les odeurs**, quel que soit le mode de transport qu'ils utilisent, mais les usagers du **RER et du métro** le sont plus que les autres (respectivement 50 et 51%)
- les usagers du **train** sont plus gênés que les autres par **le froid** (46%), alors que ceux du **métro** sont plus incommodés par **la chaleur** (43%)
- **l'excès de monde** dans les voitures concerne surtout les usagers du **RER et du métro**.

Les modes de TC utilisés étant liés aux zones de résidence, on retrouve la même corrélation entre la hiérarchie des gênes ressenties et les zones de résidence :

- les salariés habitant en deuxième couronne et en province sont surtout gênés par le froid (en tant qu'utilisateurs du train)
- les habitants de la première couronne et les parisiens – usagers du métro et du RER - sont incommodés en premier lieu par les odeurs, puis par l'affluence dans les voitures.

### III.3. Les risques d'accident perçus

Le questionnaire abordait la question des accidents en deux temps : d'un point de vue subjectif tout d'abord (risques d'accidents ressentis), puis objectif : les accidents effectivement survenus au cours des trajets.

A la question « *Pensez-vous que vos trajets domicile-travail vous exposent à des risques d'accident ?* » **36% des enquêtés ont répondu affirmativement.**

Parmi la liste des d'accidents potentiels proposée par le questionnaire, c'est le risque de chute – en particulier dans les escaliers – qui est de loin le plus redouté. A noter que 14% des enquêtés évoquent un risque d'agression physique. Les 64% de non-réponse correspondent aux personnes estimant que leurs trajets domicile – travail ne les exposent à aucun risque.

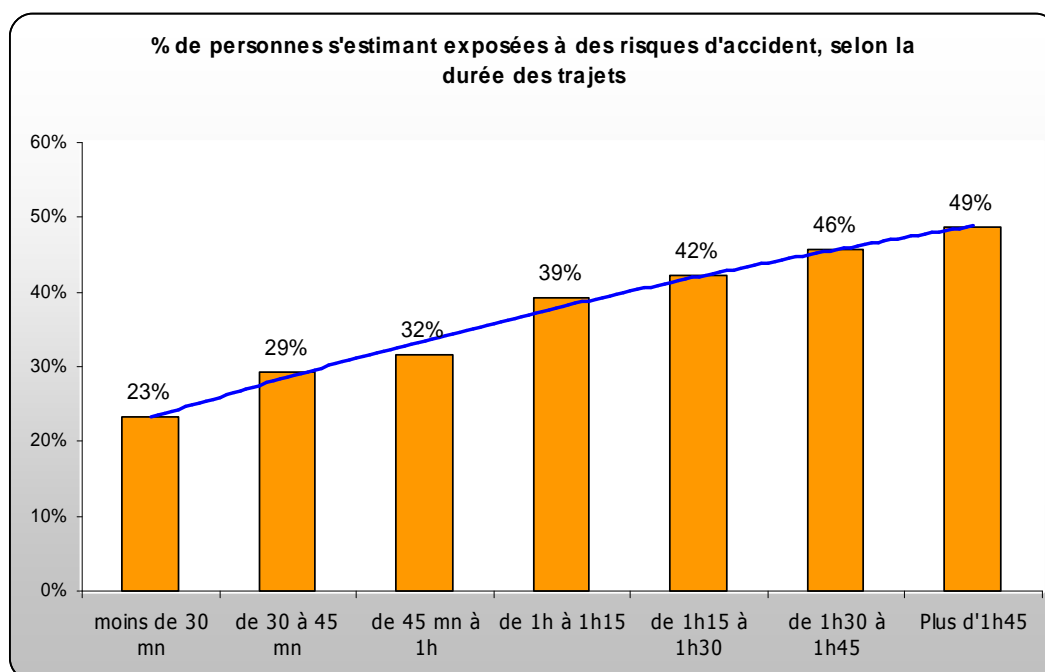
Types d'accident	%
Non réponse	64%
Chute de plain-pied (glissade)	17%
Chute en montant ou descendant des escaliers	<b>21%</b>
Chute en entrant ou sortant du transport en commun	16%
Chute à l'intérieur du transport en commun	7%
Choc avec les personnes	14%
Choc avec un véhicule	8%
Choc avec le transport en commun	4%
Agressions physiques	<b>14%</b>
Autre type d'accident :	2%
TOTAL	-

Total des % supérieur à 100 du fait de réponses multiples.

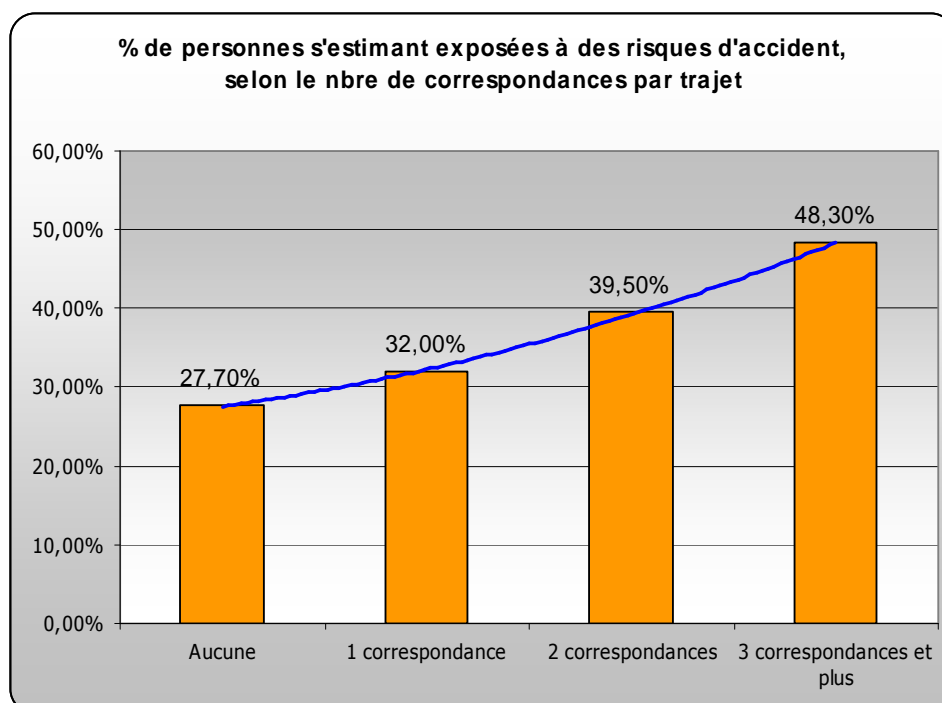
La perception des risques d'accident est étroitement corrélée à la durée des trajets d'une part, au nombre de correspondances d'autre part (sachant que le nombre de correspondances est lui-même lié à la durée des trajets).

Les deux graphiques figurant à la page suivante illustrent ces corrélations.

Corrélation entre **risque d'accidents perçu et temps de trajet** (le graphique est construit sur les temps de trajet ALLER).



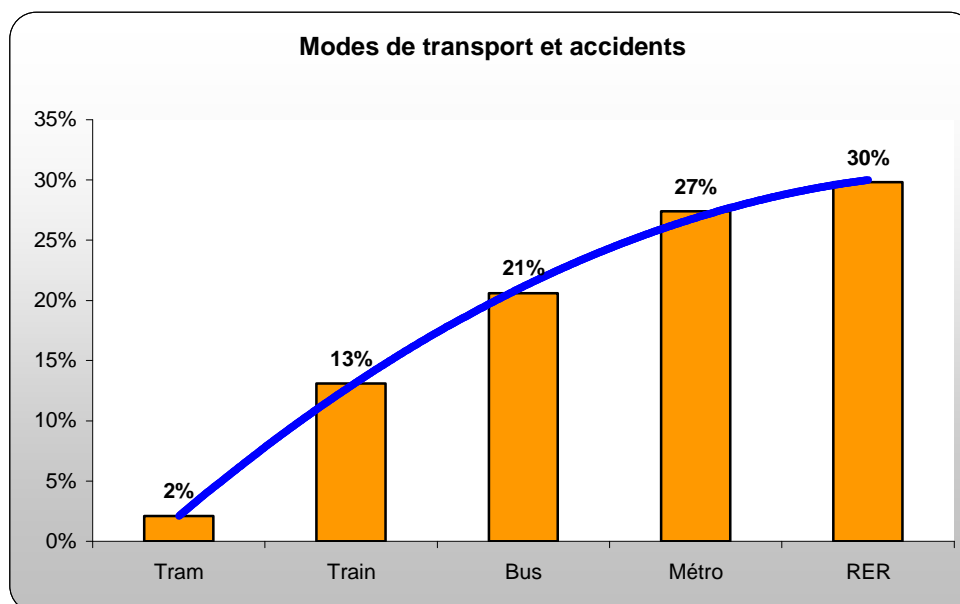
Corrélation **entre risque d'accident perçu et nombre de correspondances**. Le risque le plus souvent redouté étant la chute dans les escaliers, le rapport entre perception du risque et nombre de correspondances est logique.



### III.4. Les accidents effectifs

A la question « Avez-vous déjà eu un accident de trajet en transport en commun depuis 5 ans ? », 9% des enquêtés répondent affirmativement (soit 465 personnes). Les deux tiers d'entre eux ont eu un seul accident, 20% deux accidents, 10% 3 accidents ou plus.

Ces accidents sont arrivés plus souvent dans le RER, le métro et le bus que dans le train ou le tram. Mais il faut rappeler que le tram et le train sont moins utilisés par les salariés que les autres modes.



### Les types d'accidents

Types d'accident	%
Chute en montant ou descendant des escaliers	23%
Chute de plain-pied (glissade)	19%
Chute en entrant ou sortant du transport en commun	12%
Chute à l'intérieur du transport en commun	7%
Agressions physiques	13%
Choc avec des personnes	9%
Choc avec le transport en commun	3%
Choc avec un véhicule	3%
Autre type d'accident :	9%
Non réponse	3%
TOTAL	100%

**Chutes diverses : 61% des accidents**

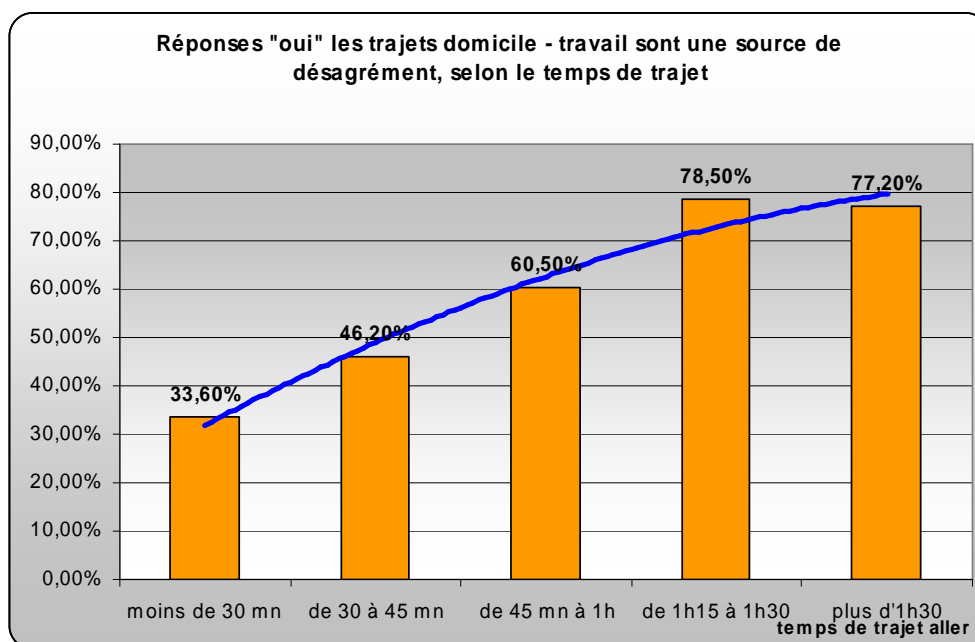
Base : les 465 personnes ayant eu au moins un accident au cours des 5 dernières années.

On notera que le classement des types d'accidents effectivement survenus est très proche de la perception des risques d'accident présentée plus haut.

Les femmes sont plus victimes d'accidents que les hommes : **11% des femmes** et 6% des hommes déclarent avoir été accidentés. D'autre part, **40% des personnes accidentées habitent en seconde couronne.**

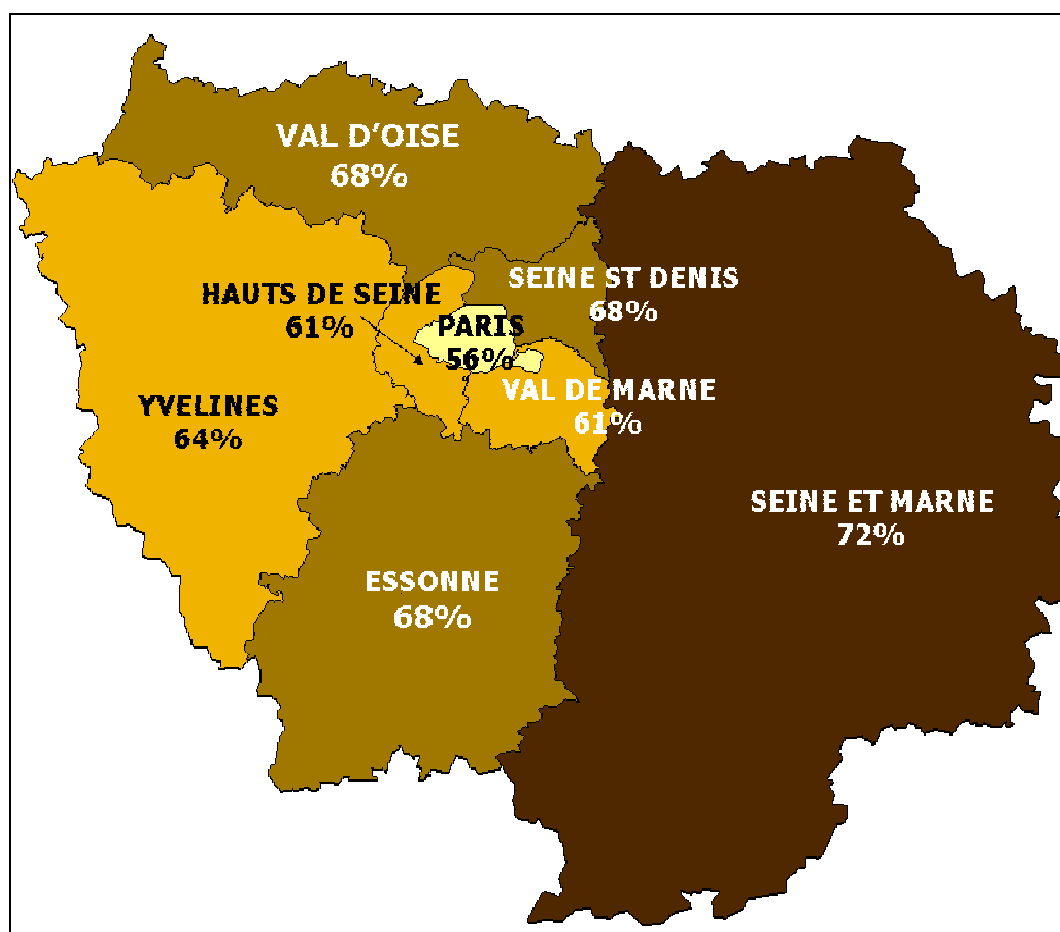
### III.5. Les désagréments liés aux trajets domicile – travail

Les trajets domicile-travail sont une **source de désagréments pour 60% des répondants**. Cette perception est fortement corrélée au **temps de trajet** :



On retrouve donc logiquement la même corrélation avec le lieu de résidence des enquêtés :

Carte n° 5 – Pourcentage des ménages pour lesquels le trajet domicile-travail constitue une source de désagrément



## Quelles sont les causes de ces désagréments ?

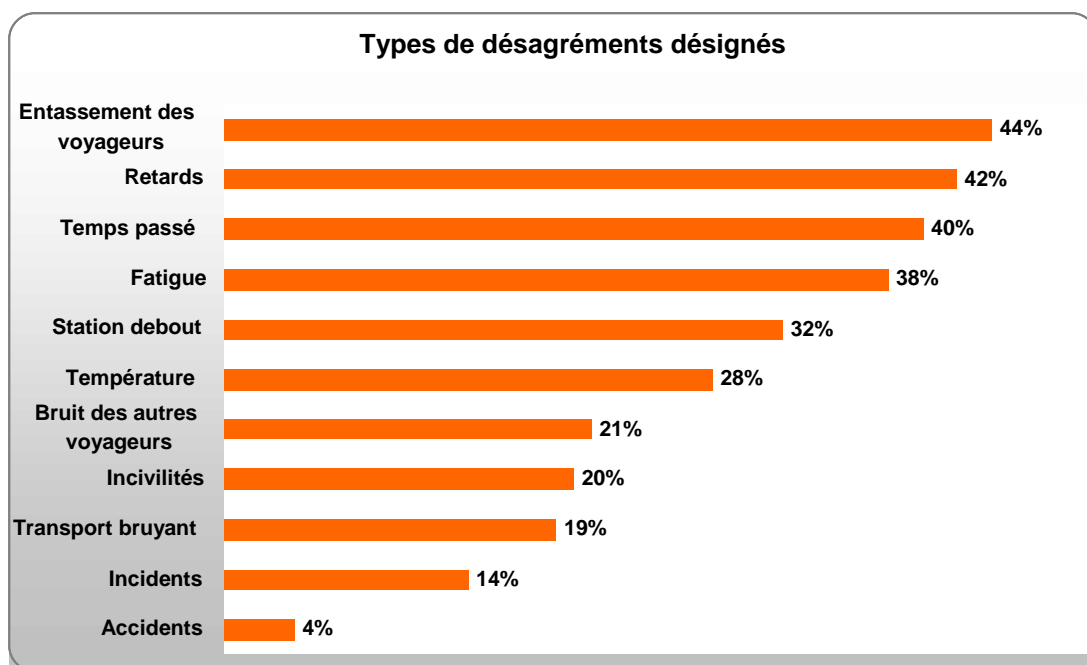
Les salariés enquêtés étaient invités à cocher, sur une liste préétablie de désagréments possibles, les causes des désagréments qu'ils ressentent. **L'entassement des voyageurs, les retards, le temps passé dans les transports et la fatigue** sont les désagréments les souvent cités.

Cause désagréments	%
Non réponse	40%
Entassement des voyageurs	<b>44%</b>
Retards	<b>42%</b>
Temps passé	<b>40%</b>
Fatigue	<b>38%</b>
Station debout	32%
Température	28%
Bruit des autres voyageurs (MP3, baladeur, musiciens)	21%
Incivilités	20%
Transport bruyant	19%
Incidents	14%
Accidents	4%
Autre :	3%
TOTAL	-

40% de NR : personnes ne considérant pas les trajets comme une source de désagrément

Total des % supérieur à 100 du fait de réponses multiples.

Le graphique ci-dessous illustre cette hiérarchie :



Les salariés étaient ensuite invités à désigner, parmi toutes les causes de désagréments qu'ils avaient pu citer, celle qui leur paraît la plus importante et celle qui leur semble la moins importante.

Le palmarès des désagréments considérés comme les plus importants est conforme à la hiérarchie qui apparaît dans le graphique ci-dessus. En revanche, la désignation des désagréments jugés les moins importants conduit les répondants à relativiser certaines de leurs perceptions ; ainsi la température est le désagrément le plus souvent cité comme le moins important, alors qu'elle arrivait en 6<sup>ème</sup> position dans le classement des désagréments.

Désagrément le plus important	%
Entassement des voyageurs	14%
Temps passé	12%
Retards	12%
Fatigue	8%

Désagrément le moins important.	%
Température	10%
Bruit des autres voyageurs	10%
Station debout	9%
Temps passé	6%

### Toutes les « cause de désagrément » sont corrélées avec les temps de trajet.

Les flèches rouges indiquent les items pour lesquels la corrélation avec les temps de trajets est la plus forte.

Cause désagrément /Tps de trajet	moins de 30 mn	de 30 à 45 mn	de 45 mn à 1h	de 1h à 1h15	de 1h15 à 1h30	plus d'1h30	TOTAL
Non réponse	66,40%	54,10%	39,80%	31,40%	21,90%	22,90%	39,80%
Temps passé	12,70%	20,50%	36,90%	48,20%	63,30%	65,00%	40,10%
Station debout	16,60%	27,00%	32,60%	37,20%	38,60%	37,50%	31,70%
Entassement des voyageurs	23,70%	35,70%	48,30%	50,50%	57,20%	50,90%	44,20%
Température	15,40%	23,60%	28,10%	32,40%	35,40%	33,80%	27,70%
Transport bruyant	9,80%	16,00%	20,70%	20,10%	21,10%	26,60%	19,10%
Bruit des autres voyageurs	8,40%	14,70%	21,80%	24,50%	27,20%	25,90%	20,60%
Incidents	7,40%	8,60%	12,20%	18,20%	21,30%	18,40%	13,90%
Incivilités	9,10%	17,80%	21,60%	22,20%	28,50%	24,60%	20,30%
Accidents	1,40%	2,60%	3,50%	4,90%	5,70%	6,30%	4,20%
Retards	16,10%	26,60%	39,00%	51,00%	61,80%	61,10%	42,20%
Fatigue	13,00%	24,00%	36,80%	44,80%	54,60%	57,90%	38,00%
Autre :	1,90%	2,80%	2,80%	3,00%	4,40%	5,80%	3,30%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

On notera que le pourcentage de non-réponses est inversement proportionnel aux temps de trajets : plus les salariés passent de temps dans les transports, plus ils se sont sentis concernés par la question.

### III.6. Les conséquences sur la vie professionnelle, la vie privée et la santé

#### Note méthodologique

L'approche des conséquences des désagréments liés aux trajets domicile – travail a été traitée au travers de questions ouvertes posées en fin de questionnaire. Ces questions ont fait l'objet d'un nombre élevé de non-réponse. Ceci s'explique en réalité par le cumul des réponses négatives aux questions précédentes.

Prenons l'exemple des conséquences sur la vie professionnelle : 1648 personnes, soit 32% de l'échantillon ont répondu à la question ouverte n°44 (Ces désagréments ont-ils d'après-vous des conséquences sur votre vie professionnelle, si OUI, lesquels ?) ; en d'autres termes, 68% des enquêtés n'ont pas répondu à cette question. Mais l'analyse des réponses aux questions précédentes indique que ces non-répondants sont des non-concernés par la question. En effet :

Question 39 : *Vos trajets domicile – travail constituent-ils pour vous une source de désagrément ?*

Réponse : OUI = **60%** → question 43 : Ces désagréments ont-ils d'après vous des conséquences sur votre vie professionnelle ? OUI = **32%** → question 44 : si oui lesquels ? **31% de réponses**. En d'autres termes, près de 100% des salariés concernés ont répondu à la question ouverte « si oui lesquels ? ».

Si l'on considère uniquement les salariés qui ont répondu que leurs trajets domicile – travail sont une source de désagrément (soit 60% de l'échantillon) on constate que :

- ▶ 54% d'entre eux considèrent que ces désagréments ont des conséquences sur leur vie professionnelle
- ▶ 57% sur leur vie privée
- ▶ 55% sur leur santé

La carte figurant page 36 rend compte des variations de ces réponses selon le département de résidence des enquêtés.

### III.6.1. Trajets domicile – travail et vie professionnelle

Parmi les salariés déclarant que leurs trajets domicile – travail sont une source de désagrément, **54%** considèrent que ces désagréments ont des conséquences sur leur vie professionnelle, ce qui représente **32%** de l'échantillon total.

Conséquences sur la vie professionnelle ?	N	%
Non réponse	2142	41%
Oui	1686	<b>32%</b>
Non	1414	27%
TOTAL	5242	100%

**Quelles sont ces conséquences ?** (réponses recodées à la question ouverte)

Conséquences sur la vie professionnelle	N citations	%
<b>Fatigue</b>	<b>798</b>	<b>47,3%</b>
<b>Retard</b>	<b>509</b>	<b>30,2%</b>
<b>Stress</b>	<b>434</b>	<b>25,7%</b>
<b>Impact sur humeur</b> (désagréable, irritable...)	218	12,9%
Nerf, nervosité, énervé	200	11,9%
Impact sur salaire/ aux yeux de l'employeur	80	4,7%
Manque de concentration	75	4,4%
Autre	73	4,3%
Manque de performance, productivité	49	2,9%
Perte de temps dans les transports	48	2,8%
Douleurs et problèmes de santé	45	2,7%
Journée allongée, récupération des heures	44	2,6%
Manque de motivation	34	2,0%
Disponibilité, temps de travail	24	1,4%
Crédibilité, respect	15	0,9%
Angoisse	13	0,8%
Anxiété / tension	12	0,7%
Bruit, pollution, sale	11	0,7%
Manque de rigueur	10	0,6%
Moral	10	0,6%
Digestion, manque tps pour déjeuner	4	0,2%
Non réponse	40	2,4%
N OBSERVATIONS	1686	-

Base : 1686 salariés ayant répondu OUI à la question : « Ces désagréments ont-ils d'après vous des conséquences sur votre vie professionnelle ? Le nombre de citations (total de la colonne N citations) est supérieur au nombre d'observations (= nombre de personnes concernées) en raison des réponses multiples, de même que le total des % est supérieur à 100 pour la même raison.

Mode de lecture : parmi ces 1686 personnes, 798 (soit 47.3% du sous-échantillon concerné) ont cité la fatigue dans leurs réponses à cette question ouverte.

### III.6.2. Trajets domicile – travail et vie privée

Parmi les salariés déclarant que leurs trajets domicile – travail sont une source de désagrément, **57%** considèrent que ces désagréments ont des conséquences sur leur vie privée, ce qui représente **33%** de l'échantillon total.

Conséquences sur la vie privée ?	N	%
Non réponse	2167	41%
Oui	1752	<b>33%</b>
Non	1323	25%
TOTAL OBS.	5242	100%

**Quelles sont ces conséquences ?** (réponses recodées à la question ouverte)

Conséquences sur la vie privée	N citations	%
<b>Fatigue</b>	<b>853</b>	<b>48,7%</b>
<b>Stress</b>	<b>331</b>	<b>18,9%</b>
<b>Humeur...</b>	<b>285</b>	<b>16,3%</b>
<b>Nerfs, nervosité, énervé</b>	<b>228</b>	<b>13,0%</b>
Retards	200	11,4%
Moins de temps à consacrer à famille/ pour vie privé	162	9,2%
Retour tard au domicile	101	5,8%
Perte de temps dans les transports	89	5,1%
Moins temps pour activités/vie sociale	89	5,1%
Autre	83	4,7%
Moins temps (sans précision)	74	4,2%
vie famille perturbée	54	3,1%
Douleur générale ou problème de santé	43	2,5%
Manque de disponibilité	36	2,1%
Tension (pas détendu)	15	0,9%
Moral	11	0,6%
Repas tardifs	11	0,6%
Manque de sommeil	10	0,6%
Angoisse	10	0,6%
Bruit, pollution, sale	8	0,5%
Non réponse	46	2,6%
N OBSERVATIONS	1752	-

Base : 1752 salariés ayant répondu OUI à la question : « Ces désagréments ont-ils d'après vous des conséquences sur votre vie professionnelle ? » Le nombre de citations (total de la colonne N citations) est supérieur au nombre d'observations (= nombre de personnes concernées) en raison des réponses multiples, de même que le total des % est supérieur à 100 pour la même raison.

Mode de lecture : parmi ces 1752 personnes, 853 (soit 48,7% du sous-échantillon concerné) ont cité la fatigue dans leurs réponses à cette question ouverte.

### III.6.2. Trajets domicile – travail et santé

Parmi les salariés déclarant que leurs trajets domicile – travail sont une source de désagrément, **55%** considèrent que ces désagréments ont des conséquences sur leur vie privée, ce qui représente **32%** de l'échantillon total.

Conséquences sur la santé	N	%
Non réponse	2182	42%
Oui	1694	<b>32%</b>
Non	1366	26%
TOTAL OBS.	5242	100%

**Quelles sont ces conséquences ?** (réponses recodées à la question ouverte)

Conséquences sur la santé	N citations	%
<b>Fatigue</b>	<b>1040</b>	<b>61,4%</b>
<b>Stress</b>	<b>479</b>	<b>28,3%</b>
<b>Douleurs</b> (sans précision)	<b>178</b>	<b>10,5%</b>
<b>Nervosité</b>	<b>165</b>	<b>9,7%</b>
Douleur de dos	112	6,6%
Plus souvent malade	75	4,4%
Migraines	71	4,2%
Humeur	70	4,1%
Insomnie	57	3,4%
Autre	57	3,4%
Anxiété, tension	47	2,8%
Douleur jambes	33	1,9%
Bruit, pollution, sale	27	1,6%
Moral	26	1,5%
Angoisse	16	0,9%
Vertiges, malaises	12	0,7%
Non réponse	62	3,7%
N OBSERVATIONS	1694	-

Base : 1694 salariés ayant répondu OUI à la question : « Ces désagréments ont-ils d'après vous des conséquences sur votre vie professionnelle ? ». Le nombre de citations (total de la colonne N citations) est supérieur au nombre d'observations (= nombre de personnes concernées) en raison des réponses multiples, de même que le total des % est supérieur à 100 pour la même raison.

Mode de lecture : parmi ces 1694 personnes, 1040 (soit 61,4% du sous-échantillon concerné) ont cité la fatigue dans leurs réponses à cette question ouverte.

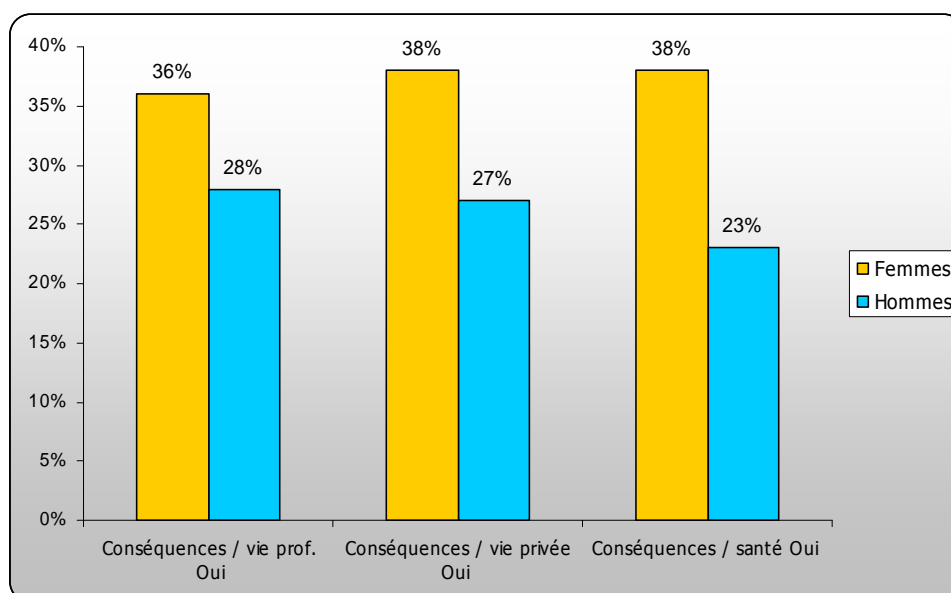
Si l'on met en regard les trois domaines explorés, on constate que la fatigue arrive largement en tête des conséquences les plus citées, dans les trois domaines, suivie du stress :

Domaines	Conséquences
Vie professionnelle	<b>Fatigue</b> , retard, stress
Vie privée	<b>Fatigue</b> , stress, humeur
Santé	<b>Fatigue</b> , stress, douleurs

Un peu plus de 1000 salariés (20% de l'échantillon) considèrent que leurs trajets domicile – travail **ont des conséquences à la fois sur leur vie professionnelle, leur vie privée et leur santé**. Ce sous-échantillon présente des caractéristiques bien spécifiques :

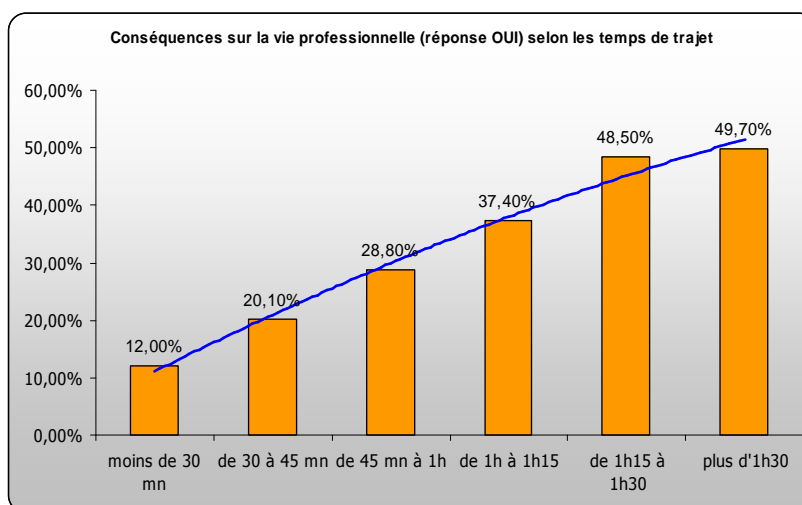
- il comprend 71% de femmes et 29% d'hommes
- 40% habitent en 2<sup>ème</sup> couronne
- 66% d'entre eux ont plus de 2 heures de trajet par jour
- 90% considèrent que les transports en commun qu'ils utilisent subissent des retards (69% sur l'ensemble de l'échantillon) et 60% arrivent souvent ou toujours en retard à leur travail
- 71% d'entre eux partent plus tôt de chez eux pour anticiper les risques de retard
- 60% considèrent qu'ils sont exposés à des risques d'accident
- 20% ont déjà eu au moins un accident (9% sur l'ensemble de l'échantillon)

Sur l'ensemble de l'échantillon, les femmes soulignent davantage que les hommes les conséquences de leurs trajets, dans les trois domaines :

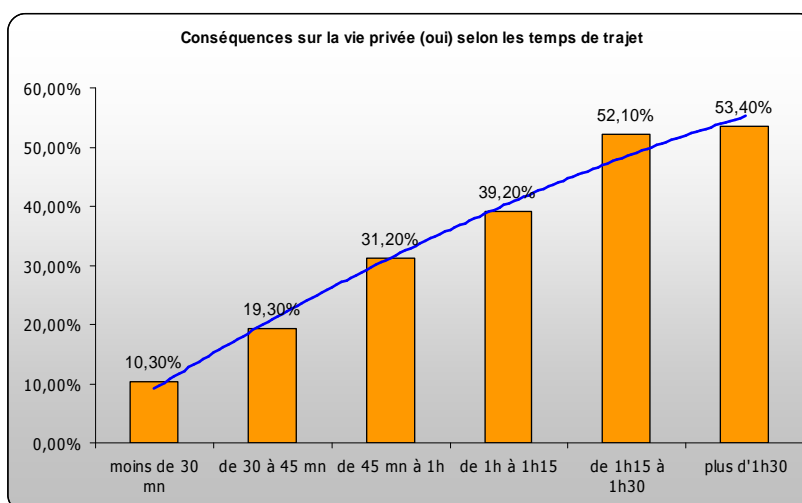


D'autre part, la perception de l'impact des trajets domicile- travail dans les différents domaines est étroitement corrélée aux temps de trajet, comme l'illustrent les 3 graphiques page suivante.

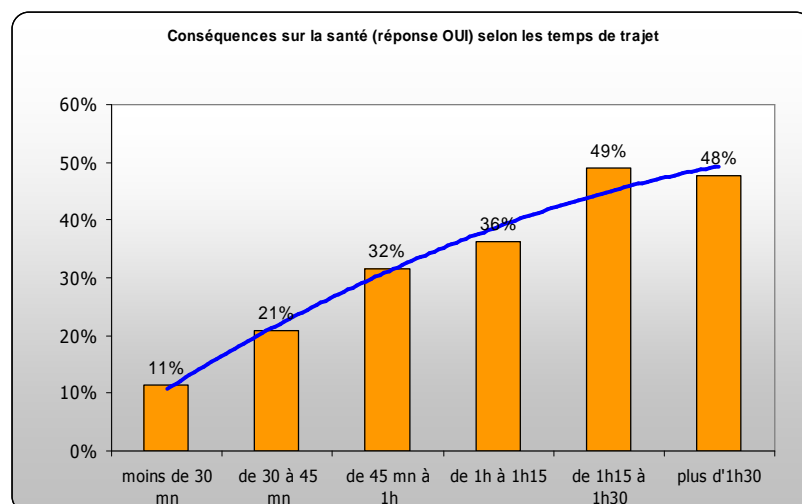
- Perception de l'impact des trajets domicile – travail **sur la vie professionnelle** selon les temps de trajet (référence : temps de trajet aller)



- Perception de l'impact des trajets domicile – travail **sur la vie privée** selon les temps de trajet (référence : temps de trajet aller)

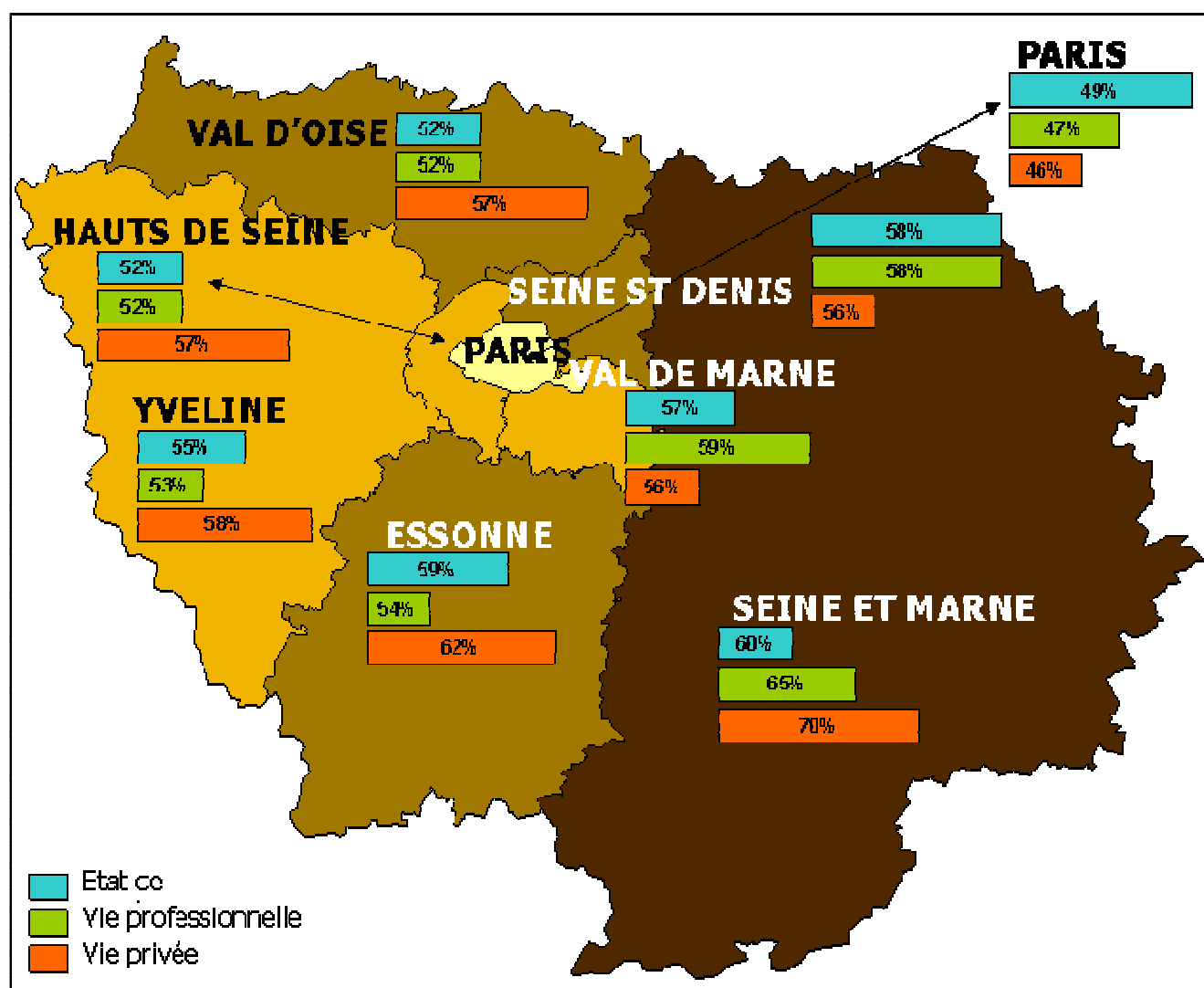


- Perception de l'impact des trajets domicile – travail **sur la santé** selon les temps de trajet (référence : temps de trajet aller)



On retrouve donc logiquement ces variations de perception en fonction des lieux de résidence des enquêtés.

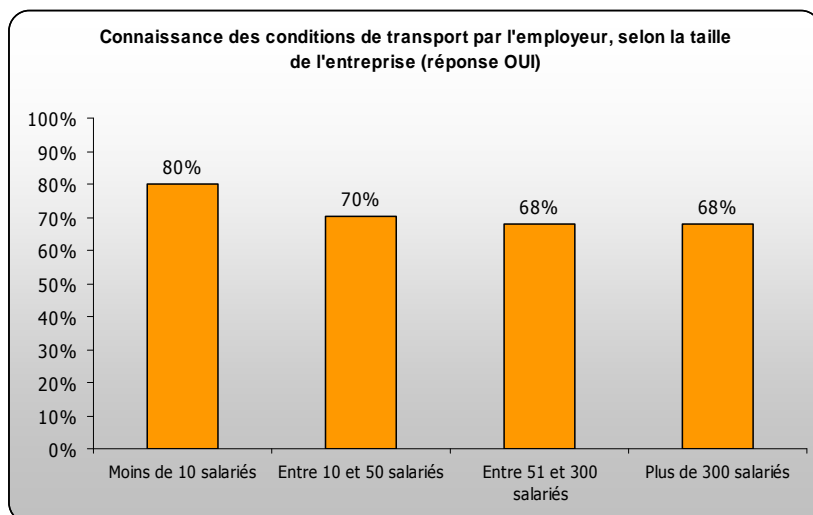
Carte n° 6 – Pourcentage des ménages pour lesquels les désagréments ont des conséquences sur l'état de santé, la vie professionnelle et la vie privée



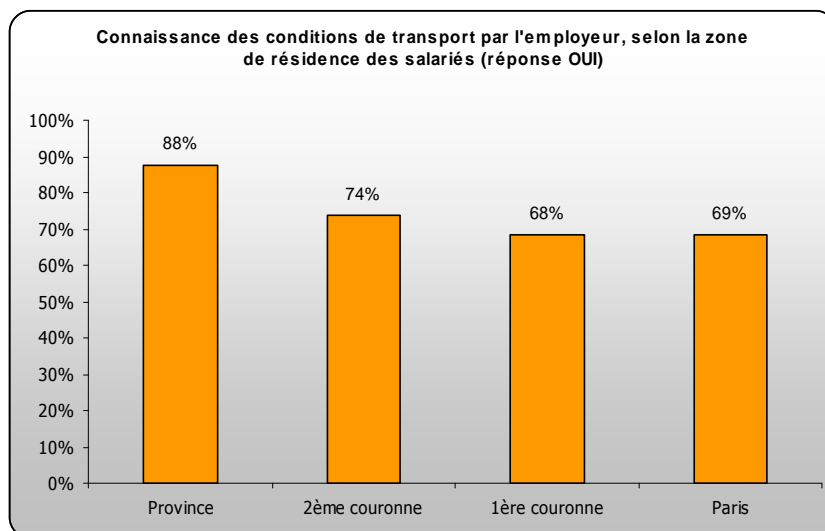
### III.7. Les conditions de transport et l'entreprise

#### III.7.1. Connaissance des conditions de transport par l'employeur

Sur l'ensemble de l'échantillon, 71% des employeurs (chefs de service, patrons, responsables...) connaissent les conditions de transport en commun de leurs salariés (selon les salariés enquêtés). Ce pourcentage varie selon la taille de l'entreprise : plus l'entreprise est petite, plus les conditions de transport des salariés sont connues de leur employeur :



Le pourcentage d'employeurs connaissant les conditions de transport de leurs salariés varie également en fonction de la zone de résidence des salariés : plus ils habitent loin de Paris, plus les employeurs connaissent leurs conditions de transport.



#### III.7.2. Les trajets domicile travail, sujet de discussion avec les collègues ?

A la question « Parlez-vous avec vos collègues de vos conditions de trajet domicile – travail – domicile ? », **69% des salariés répondent par l'affirmative.**

- Les femmes parlent un peu plus que les hommes de leurs conditions de transport (71% des femmes contre 66% des hommes)

- On peut observer une légère corrélation avec la taille d'entreprise : plus l'entreprise est de taille importante, plus on parle de ses conditions de transport (moins de 10 salariés = 68%, plus de 300 salariés = 73%)
- La corrélation avec les temps de trajet en revanche est forte : **plus on effectue de longs trajets, plus on en parle avec ses collègues** (trajets de moins de 30 mn : 56%, trajets de plus d'1h30 : 78%)

### III.7.3. Mobilité professionnelle et conditions de transport

Les temps de transport peuvent-ils contraindre les salariés à changer de travail ? La question leur était posée, en conclusion de cette enquête.

**10% des salariés** enquêtés affirment avoir été contraints à changer de travail au cours des 5 dernières années à cause des temps de transport.

- cette proportion est plus élevée chez les salariés de l'industrie (14%) et du commerce (12%) et moins élevée chez ceux qui occupent un emploi « de bureau » (8%)
- elle est plus élevée chez les salariés résidant en province (15%), dans les 1ère et 2ème couronne (12%) et moins élevée à Paris (8%)
- elle atteint son maximum chez les salariés de 30 à 39 ans (12%) et son minimum chez les plus de 50 ans (4%)



## ANNEXE 1 – LES SERVICES DE SANTE AU TRAVAIL CONTRIBUTEURS

Services de santé au travail	Nb. quest. retournés	%
A.I.S.P	30	1%
A.M.E.T	464	9%
A.S.T.E	62	1%
ACIST	35	1%
ACMS	681	13%
Action sociale pharmaceutique	125	2%
AICAC	8	0%
Argonne Prévention	36	1%
Association Médicale Interentreprises	792	15%
ASTE	34	1%
C.I.A.M.T	108	2%
C.M.P.C	53	1%
Centre Médical Interentreprises Europe	2	0%
Centre médico-social 77	48	1%
CMB	73	1%
CMIE	448	9%
CMSM	240	5%
Efficiencie	484	9%
GIMAC	146	3%
IPAL	108	2%
Mediclen	26	0%
Metra 92	127	2%
Metra 92 Nord	41	1%
S.E.M.S.I	257	5%
S.I.S.T	126	2%
S.M.S.T	86	2%
Santé au Travail du BTP	71	1%
SERSIMT	285	5%
Yvelines Santé Travail	154	3%
NR (pas de cachet)	92	2%
<b>TOTAL</b>	<b>5242</b>	<b>100%</b>

## **ANNEXE 2 : LE QUESTIONNAIRE**



Cachet du Centre  
de Santé au Travail

## ENQUETE TRANSPORTS EN COMMUN DOMICILE-TRAVAIL

Réalisée par l'Observatoire Régional de la Santé au Travail (ORSTIF), avec la participation des Services de Santé au travail d'Ile de France – Automne 2009

Merci de votre participation

### ► Quelques informations vous concernant (questionnaire anonyme)

1. Votre sexe : F  M

2. Votre année de naissance : 19 | \_\_\_\_ |

3. Nombre d'enfants de moins de 11 ans : | \_\_\_\_ |

4.1. La commune où vous habitez : \_\_\_\_\_ 4.2. Département (n°) | \_\_\_\_ |

5.1. La commune où vous travaillez : \_\_\_\_\_ 5.2. Département (n°) | \_\_\_\_ |

6. Votre secteur d'activité :

bureau  industrie  commerce  bâtiment  autre

7. Taille de votre entreprise (en nombre de salariés)

moins de 10  entre 10 et 50  entre 51 et 300  plus de 300

8. Travaillez-vous... ? A temps plein  A temps partiel

↳ 9. Combien d'heures par semaine ? \_\_\_\_\_ heures

10. Combien d'allers-retours domicile-travail réalisez-vous dans une journée ?

1 aller-retour  2 allers-retours ou plus

### ► Vos trajets domicile / travail d'hier

*A présent, nous allons parler de vos trajets domicile – travail d'HIER ou de la dernière fois que vous êtes allé(e) au travail (par exemple, vos trajets de vendredi si nous sommes lundi)*

► Hier, pour vos déplacements domicile – travail, avez-vous effectué des trajets directs ou avec détour ?

Trajet ALLER (domicile → travail)	Trajet RETOUR (travail → domicile)
11. Trajet direct <input type="checkbox"/> Trajet avec détour <input type="checkbox"/>	13. Trajet direct <input type="checkbox"/> Trajet avec détour <input type="checkbox"/>
12. Si détour, pour quel(s) motif(s) ?	14. Si détour, pour quel(s) motif(s) ?
- enfants (crèche, école...) <input type="checkbox"/>	- enfants (crèche, école...) <input type="checkbox"/>
- parents (visite...) <input type="checkbox"/>	- parents (visite...) <input type="checkbox"/>
- achats (alimentation...) <input type="checkbox"/>	- achats (alimentation...) <input type="checkbox"/>
- sport, loisirs... <input type="checkbox"/>	- sport, loisirs... <input type="checkbox"/>
	-

► A quelle heure êtes-vous parti(e) et arrivé(e) ?

Trajet ALLER (domicile → travail)	Trajet RETOUR (travail → domicile)
-----------------------------------	------------------------------------

Observatoire Social de Lyon – 29 rue du Plat ● 69002 LYON  
Tél. 04 78 38 52 00 ● Fax : 04 78 38 52 02 e-mail : [oslyon@yahoo.fr](mailto:oslyon@yahoo.fr)  
[www.observatoire-social.org](http://www.observatoire-social.org)

Association loi 1901 ● SIRET : 414 981 829 00032 ● Code NAF 2008 : 7220Z  
N°TVA intracommunautaire : FR66414981829

<b>15.</b> Départ du domicile : ____ h ____	<b>17.</b> Départ du travail : ____ h ____
<b>16.</b> Arrivé au travail : ____ h ____	<b>18.</b> Arrivée au domicile : ____ h ____

**19. Comment avez-vous accédé au premier transport en commun ?**

<b>Trajet domicile → travail</b>	A pied <input type="checkbox"/>	En vélo <input type="checkbox"/>	En deux roues <input type="checkbox"/>	En voiture <input type="checkbox"/>
<b>Trajet travail → domicile</b>	A pied <input type="checkbox"/>	En vélo <input type="checkbox"/>	En deux roues <input type="checkbox"/>	En voiture <input type="checkbox"/>

**20. Quel(s) types de transports collectifs avez-vous utilisé(s) ?**

<b>Trajet domicile → travail</b>	Bus <input type="checkbox"/>	Tram <input type="checkbox"/>	Train <input type="checkbox"/>	RER <input type="checkbox"/>	Métro <input type="checkbox"/>
<b>Trajet travail → domicile</b>	Bus <input type="checkbox"/>	Tram <input type="checkbox"/>	Train <input type="checkbox"/>	RER <input type="checkbox"/>	Métro <input type="checkbox"/>

**21. Combien de correspondances avez-vous réalisées ?**

Trajet domicile → travail | \_\_\_\_ |      Trajet travail → domicile | \_\_\_\_ |

**22. Quel a été votre temps de trajet en porte à porte ? (exemple : 00h45)**

Trajet domicile → travail : \_\_\_\_ h \_\_\_\_      Trajet travail → domicile \_\_\_\_ h \_\_\_\_

**23. Sur ce temps total, combien de temps avez-vous passé dans les transports en commun ?**

Trajet domicile → travail : \_\_\_\_ h \_\_\_\_      Trajet travail → domicile \_\_\_\_ h \_\_\_\_

**24. Et combien de temps avez-vous passé dans les correspondances ?**

Trajet domicile → travail : \_\_\_\_ h \_\_\_\_      Trajet travail → domicile \_\_\_\_ h \_\_\_\_

► **Vos conditions de transport lors de vos trajets d'HIER**

**25. Vos conditions d'attente**

<b>Trajet ALLER (domicile → travail)</b>	<b>Trajet RETOUR (travail → domicile)</b>
<u>Temps d'attente avant de prendre :</u>	<u>Temps d'attente avant de prendre :</u>
Le bus ____ minutes    assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>	Le bus ____ minutes    assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>
Le tram ____ minutes    assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>	Le tram ____ minutes    assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>
Le train ____ minutes    assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>	Le train ____ minutes    assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>
Le RER ____ minutes    assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>	Le RER ____ minutes    assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>
Le métro ____ minutes    assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>	Le métro ____ minutes    assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>

**26. Vos conditions de voyage**

<b>Trajet ALLER (domicile → travail)</b>	<b>Trajet RETOUR (travail → domicile)</b>
<u>Comment avez-vous voyagé dans...</u>	<u>Comment avez-vous voyagé dans...</u>
Le bus            assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>	Le bus            assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>
Le tram            assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>	Le tram            assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>
Le train            assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>	Le train            assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>
Le RER            assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>	Le RER            assis(e) <input type="checkbox"/> debout <input type="checkbox"/>

Le métro	assis(e) <input type="checkbox"/>	debout <input type="checkbox"/>	Le métro	assis(e) <input type="checkbox"/>	debout <input type="checkbox"/>
----------	-----------------------------------	---------------------------------	----------	-----------------------------------	---------------------------------

## ► Vos conditions de transport domicile-travail en général

*Nous allons maintenant parler de vos déplacements domicile-travail en général*

**27. Au cours de vos déplacements domicile-travail, rencontrez-vous certaines gênes ? Si oui, lesquelles** (vous pouvez cocher plusieurs cases)

Trajet ALLER (domicile → travail)	Trajet RETOUR (travail → domicile)
<input type="checkbox"/> Froid	<input type="checkbox"/> Froid
<input type="checkbox"/> Chaleur	<input type="checkbox"/> Chaleur
<input type="checkbox"/> Bruit	<input type="checkbox"/> Bruit
<input type="checkbox"/> Odeur	<input type="checkbox"/> Odeur
<input type="checkbox"/> Malaise de voyageurs	<input type="checkbox"/> Malaise de voyageurs
<input type="checkbox"/> Incivilités	<input type="checkbox"/> Incivilités
<input type="checkbox"/> Agressions (de voyageurs, de conducteurs)	<input type="checkbox"/> Agressions (de voyageurs, de conducteurs)
<input type="checkbox"/> Impossibilité d'accès car trop de monde dans les voitures	<input type="checkbox"/> Impossibilité d'accès car trop de monde dans les voitures
<input type="checkbox"/> Autre : _____	<input type="checkbox"/> Autre : _____

**28. D'une manière générale, les transports en commun que vous utilisez pour aller travailler subissent-ils des retards (du fait de pannes, incidents, accidents...)?**

OUI       NON  → *si non, passez directement à la question 33*

**29. Si OUI, pouvez-vous préciser la fréquence de ces retards, selon les modes de transport que vous utilisez ?** (cochez les cases correspondantes)

Trajet ALLER (domicile → travail)					Trajet RETOUR (travail → domicile)				
	Jamais	Rarement	Souvent	Toujours		Jamais	Rarement	Souvent	Toujours
<b>Bus</b>					<b>Bus</b>				
<b>Tram</b>					<b>Tram</b>				
<b>Train</b>					<b>Train</b>				
<b>RER</b>					<b>RER</b>				
<b>Métro</b>					<b>Métro</b>				

**30. Quel est en moyenne la durée de ces retards ?**

Moins de 5 minutes       de 5 à 20 minutes       plus de 20 minutes

**31. Ces perturbations entraînent-elles des retards à votre travail ?**

Jamais       Rarement       Souvent       Toujours

**32. Les irrégularités d'horaires des transports en commun vous poussent-elles à partir plus tôt de chez vous ?**

OUI       NON

**33. Pensez-vous que vos trajets domicile-travail vous exposent à des risques d'accident ?**OUI  NON **34. Si OUI, quel type d'accident ?** (vous pouvez cocher plusieurs cases)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Chute de plain-pied (glissade)                     | <input type="checkbox"/> Choc avec un véhicule            |
| <input type="checkbox"/> Chute en montant ou descendant des escaliers       | <input type="checkbox"/> Choc avec le transport en commun |
| <input type="checkbox"/> Chute en entrant ou sortant du transport en commun | <input type="checkbox"/> Agressions physiques             |
| <input type="checkbox"/> Chute à l'intérieur du transport en commun         | <input type="checkbox"/> Autre type d'accident : _____    |
| <input type="checkbox"/> Choc avec des personnes                            | _____   |

**35. Avez-vous déjà eu un accident de trajet en transport en commun depuis 5 ans ?**OUI  NON  → *si non, allez directement à la question 39***36. Si OUI, combien ?** | \_\_\_\_ | **37. En quelle(s) année(s) ?** | \_\_\_\_ | | \_\_\_\_ | | \_\_\_\_ |**37. Dans quels moyens de transport sont arrivés ces accidents ?** (vous pouvez cocher plusieurs cases)Bus  Tram  Train  RER  Métro **38. De quel(s) type(s) d'accident s'agissait-il ?**

- |   |   |
|---|---|
| <input type="checkbox"/> Chute de plain-pied (glissade)                     | <input type="checkbox"/> Choc avec un véhicule            |
| <input type="checkbox"/> Chute en montant ou descendant des escaliers       | <input type="checkbox"/> Choc avec le transport en commun |
| <input type="checkbox"/> Chute en entrant ou sortant du transport en commun | <input type="checkbox"/> Agressions physiques             |
| <input type="checkbox"/> Chute à l'intérieur du transport en commun         | <input type="checkbox"/> Autre type d'accident : _____    |
| <input type="checkbox"/> Choc avec des personnes                            | _____   |

**39. Vos trajets domicile – travail constituent-ils pour vous une source de désagrément ?**OUI  NON  → *si non, allez directement à la question 49***40. Quelles en sont d'après vous les causes ?** (vous pouvez cocher plusieurs cases)

- 1. Temps passé
- 2. Station debout
- 3. Entassement des voyageurs
- 4. Température
- 5. Transport bruyant
- 6. Bruit des voyageurs (baladeurs, MP3, musiciens...)
- 7. Incidents
- 8. Incivilités
- 9. Accidents
- 10. Retards
- 11. Fatigue
- 12. Autre \_\_\_\_\_

**41. Parmi tous ces désagréments, lequel vous paraît le plus important ?**

Veillez indiquer le numéro correspondant dans la liste ci-contre | \_\_\_\_ |

**42. Parmi tous ces désagréments, lequel vous paraît le moins important ?**

Veillez indiquer le numéro correspondant dans la liste ci-contre | \_\_\_\_ |

**43. Ces désagréments ont-ils d'après-vous des conséquences sur votre vie professionnelle ?**

OUI       NON

**44. Si OUI, lesquels ?**

---

---

---

**45. Ces désagréments ont-ils d'après-vous des conséquences sur votre vie privée ?**

OUI       NON

**46. Si OUI, lesquels ?**

---

---

---

**47. Ces désagréments ont-ils d'après-vous des conséquences sur votre état de santé ?**

OUI       NON

**48. Si OUI, lesquels ?**

---

---

---

**49. Votre employeur (chef de service, patron, responsable...) connaît-il vos conditions de transport en commun pour venir au travail et repartir ?**

OUI       NON

**50. Parlez-vous avec vos collègues de vos conditions de trajet domicile / travail / domicile ?**

OUI       NON

**51. Le temps de transport en commun vous a-t-il contraint à changer de travail (au cours des 5 dernières années)**

OUI       NON

**MERCI ENCORE POUR VOTRE PARTICIPATION A CETTE ENQUÊTE**