

# L'impact de la fatigue sur la représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail chez les salariés travaillant en horaires atypiques.

Sous la direction de GAYMARD Sandrine.

2023-2024

*Master 2 Psychologie sociale, du travail et des organisations, parcours psychologie sociale des risques et sécurité : mobilités et transports*



### ENGAGEMENT DE NON PLAGIAT

Je, soussigné (e) Angibaud Lonie, déclare être pleinement conscient(e) que le plagiat de documents ou d'une partie d'un document publiés sur toutes formes de support, y compris l'internet, constitue une violation des droits d'auteur ainsi qu'une fraude caractérisée. En conséquence, je m'engage à citer toutes les sources que j'ai utilisées pour écrire ce rapport ou mémoire.

Signature :

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Angibaud Lonie'.

Cet engagement de non plagiat doit être inséré en première page de tous les rapports, dossiers, mémoires.

## **Remerciement**

Je tiens à remercier toutes les personnes ayant contribué à la réalisation de ce mémoire.

Dans un premier temps, je souhaiterais remercier chaleureusement Madame GAYMARD, responsable du Master Psychologie Sociale, du Travail et des Organisations parcours psychologie sociale des risques et sécurité : mobilités et transports, pour les différents conseils qu'elle a pu apporter et son soutien lors de la rédaction de ce mémoire.

Dans un deuxième temps, je tiens à remercier l'ensemble de l'équipe pédagogique pour les différents enseignements. Leurs expertises ont contribué aux réflexions présentes dans ce mémoire de recherche.

Je tiens à remercier vivement toutes les personnes ayant participé à mon étude pour le temps qu'ils ont pu m'accorder. Sans eux, mon étude n'aurait pu voir le jour.

Je tiens à exprimer toute ma reconnaissance à mes camarades de promotion pour leurs conseils, les échanges variés et leurs soutiens qui ont permis de nourrir mon esprit critique. Mais aussi, ils m'ont permis de me conforter dans les différents choix que j'ai pu faire dans ce mémoire de recherche.

Et pour finir, je remercie mon entourage pour leur soutien inconditionnel à chaque étape de la réalisation de ce travail.

## **Résumé :**

Ce travail de recherche s'inscrit dans le cadre de la théorie des représentations sociales de Moscovici (1961). L'objectif de cette étude est de mettre en évidence la représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail chez les salariés travaillant en horaires atypiques. De plus, l'étude vise à déterminer si le niveau de fatigue ressentie par les individus peut impacter cette représentation. Pour évaluer le niveau de fatigue des participants, la validation française de l'échelle des besoins de récupération a été utilisée (Dupret et al., 2018). Cet outil donne l'occasion de mesurer l'épuisement accumulé après une journée de travail. Par ailleurs, un questionnaire de caractérisation a été élaboré afin d'obtenir la représentation sociale. Ces deux instruments ont été administrés auprès de 43 participants. Après avoir analysé les résultats, aucune différence significative n'a été constatée dans les représentations sociales. Toutefois, nos données ont permis de mettre en évidence une corrélation entre l'âge des participants et le niveau de fatigue.

Mots clefs : Représentation sociale ; Fatigue ; Horaires atypiques ; Trajet domicile – lieu de travail.

## **Abstract :**

This research is based on Moscovici's theory of social representations (1961). The aim of this study is to highlight the social representation of home-workplace trips among employees working atypical hours. In addition, the study aims to determine whether the level of fatigue experienced by individuals can have an impact on this representation. To assess the participants' level of fatigue, the French validation of the recovery needs scale was used. (Dupret et al., 2018). This tool provides an opportunity to measure the exhaustion accumulated after a day's work. In addition, a characterisation questionnaire was developed to obtain social representation. These two instruments were administered to 43 participants. After analysing the results, no significant differences were found in the social representations. However, our data did reveal a correlation between the age of the participants and the level of fatigue.

Key words: Social representation ; Fatigue ; Atypical working hours ; Home-work commute.

## Sommaire

Introduction .....	1
I. Cadre théorique .....	2
I.1. La théorie des représentations sociales .....	2
I.1.1. Définir la représentation sociale .....	2
I.1.2. Les conditions de la représentation sociale .....	3
I.1.3. Structure de la représentation sociale .....	5
I.1.4. Fonctions de la représentation sociale .....	6
I.2. Trajets quotidiens des salariés en horaires atypiques .....	8
II.2.1. Le trajet domicile – lieu de travail .....	8
II.2.2. Les horaires atypiques .....	9
II..3. L'impact de la fatigue .....	10
II. Problématique .....	12
III. Hypothèses .....	13
IV. Méthodologie .....	13
IV.1. Phase exploratoire .....	13
IV.2. Population .....	15
IV.3. Le questionnaire des données socio-démographiques .....	15
IV.4. L'échelle de besoin de récupération .....	15
IV.5. Le questionnaire de caractérisation .....	17
IV.6. Procédure .....	18
IV.7. Ethique et déontologie de la recherche .....	19
V. Résultats .....	20
V.1. Les données socio-démographique .....	20
V.2. L'échelle de besoin de récupération .....	20
V.3. Le questionnaire de caractérisation .....	22
VI. Discussion .....	26
VII. Conclusion .....	30

Bibliographie.....	31
Index des tableaux.....	37
Index des figures. ....	37
Table des annexes.....	38
Annexes.....	39

## Introduction.

Les trajets quotidiens font partie de la vie courante des salariés. En effet, ils influencent leur bien-être, leur productivité et leur qualité de vie (Zilloniz, 2015). Cet aspect est particulièrement présent chez les personnes travaillant avec des horaires décalés. Selon une étude réalisée par le Ministère du Travail publié en octobre 2022, on estime qu'en France 10,4 millions de salariés ainsi que 2,7 millions de non-salariés travaillent, en moyenne au moins une fois par mois en horaire décalé, autrement dit, en horaire atypique (Nguyen, 2022).

Cette expression correspond à toutes les organisations du temps de travail en dehors du cadre de la semaine standard. Différentes configurations existent, les plus connues sont le travail de nuit, le travail de fin de semaine, mais aussi le travail posté, plus précisément, le travail avec un rythme du temps de travail régulier cyclique (3x8, 2x8, 2x12) ou irrégulier.

Ce rythme de travail entraînerait des effets négatifs sur la santé des individus. Ils amèneraient à des troubles du sommeil, des troubles de la vigilance ou encore à des troubles métaboliques (INRS, 2024). Ces effets néfastes peuvent même être à l'origine d'accidents puisqu'ils sont plus importants sur les trajets quotidiens et plus précisément, les trajets entre le domicile et le lieu de travail (INRS, 2024).

Selon une étude réalisée auprès de 80 salariés d'une entreprise aux Etats-Unis, ce trajet serait considéré comme un sas de décompression afin de réaliser une transition entre sa vie professionnelle et sa vie personnelle. Cependant, pour d'autres individus, il est perçu comme long, fatigant ou encore stressant (RTBF, 2023).

Ce travail s'inscrit dans le cadre de la psychologie sociale une des branches de la psychologie. Développé au début du XX<sup>ème</sup> siècle, Allport (1924, cité par Fisher, 1987/2020) la définit comme ayant « *pour objet l'étude des relations réelles ou imaginées de personne à personne dans un contexte social donné, en tant qu'elles affectent les personnes impliquées dans cette situation* ». D'après Fisher (1987/2020), la psychologie sociale étudie l'influence de la relation sur le comportement social tout en considérant le contexte dans lequel cela s'inscrit.

Par conséquent, la perception des individus travaillant en horaires atypiques peut être influencée par de nombreux facteurs, notamment la fatigue. C'est ce que nous allons voir à travers

ce mémoire de recherche, en lien avec la théorie des représentations sociales (Moscovici, 1961/2004).

Pour commencer, nous développerons en détail notre cadre théorique. Ensuite, nous exposerons notre problématique ainsi que les hypothèses de recherche. Dans la partie méthodologie, nous décrirons consciencieusement la démarche que nous suivrons pour mener correctement la recherche. Nous veillerons à intégrer une partie concernant l'éthique et la déontologie que notre étude doit respecter. Ensuite, nous exposerons les résultats obtenus à la suite de la passation des différents outils. Une analyse approfondie de ses résultats sera effectuée dans la discussion. Pour finir, nous conclurons ce mémoire de recherche.

## I. Cadre théorique.

### I.1. La théorie des représentations sociales.

#### I.1.1. Définir la représentation sociale.

La théorie des représentations sociales s'inspire des travaux de Durkheim (1898) sur le concept des « *représentations collectives* » décrit dans : *la Revue de métaphysique et de morale*. En opposition aux représentations individuelles qui sont, des représentations propres à l'individu caractérisé par de possibles modifications. Les représentations collectives sont quant à elles partagées par l'ensemble de la société. En effet, elles sont issues de la conscience collective et permettent ainsi aux individus de vivre ensemble, de voir et de comprendre le monde. Elles se caractérisent également par leur stabilité et leur résistance à l'épreuve du temps.

Ce n'est qu'en 1961 que le terme de « *représentation sociale* » va être utilisé pour la première fois par le psychologue social Moscovici dans son ouvrage : *La psychanalyse, son image et son public*. Pour lui, une représentation a une origine individuelle et sociale. Il la définit comme « *un système de valeurs de notions et de pratiques relatives à des objets, des aspects ou des dimensions du milieu social qui permet non seulement la stabilisation des cadres de vie des individus et des groupes, mais constitue également un instrument d'orientation de la perception des situations et d'élaboration des réponses* » (Moscovici, 1961/2004, p. 27).

Par la suite, Abric complétera cette définition. La représentation sociale est « *une vision fonctionnelle du monde qui permet à l'individu ou à un groupe de donner du sens à ses conduites et de comprendre la réalité à travers son propre système de référence donc de s'y adapter, de s'y définir une place* » (Abric, 1994, p. 17). Autrement dit, les représentations permettent de mieux comprendre les individus en observant la façon dont ils se représentent eux-mêmes, les autres et le monde.

Un autre chercheur proposera une définition. En effet, d'après Fisher (1987/2020), « *la représentation sociale est la construction sociale d'un savoir ordinaire élaboré à travers les valeurs et les croyances partagées par un groupe social concernant différents objets (personne, événements, catégories sociales, etc.) et donne lieu à une vision commune des choses, qui se manifeste au cours des interactions sociales* » (p.183).

La représentation sociale est donc « *une forme de connaissance, socialement élaborée et partagée, ayant une visée pratique et concourant à la constitution d'une réalité commune à un ensemble social* » (Jodelet, 1989/2003, p. 36). De ce fait, cette définition permet d'envisager la représentation sociale comme une réalité sociale qui découle du quotidien d'un groupe et qui leur permet de lire les phénomènes de la même façon.

Ces multiples définitions, établies par les chercheurs, permettent de comprendre le rôle, mais aussi les effets des représentations dans les pratiques des individus.

Il est vrai qu'étudier les représentations sociales donne l'occasion de comparer les différentes visions que les individus ont des objets présents dans leur quotidien. Selon Galand et Salès Wuillemin (2009), cela permet de montrer qu'il existe une vision commune au sein des groupes, mais également une vision contraire entre les groupes, en fonction des pratiques et des implications personnelles de chacun.

### I.1.2. Les conditions de la représentation sociale.

Dans le champ de la psychologie sociale, la notion de représentation sociale est centrale. Chaque groupe social perçoit un objet de manière différente. C'est pourquoi, il existe de nombreuses représentations. Selon Guimelli (1999), elles correspondent à « *l'ensemble de connaissances, de croyances et des opinions partagées par un groupe à l'égard d'un objet social donné* ». Ainsi, les représentations sont donc liées à un groupe et à un objet. Sans l'un ou l'autre,

nous ne pouvons pas parler de représentation sociale. L'objet de la représentation peut être abstrait (Exemple : la Covid-19, le réchauffement climatique) ou renvoyer à un groupe (Exemple : les conductrices de bus, les jeunes conducteurs).

Au cours de sa thèse intitulée, « *La psychanalyse, son image, son public* » publié en 1961, Moscovici développe trois conditions qui permettent l'apparition d'une représentation sociale. La première condition est la dispersion de l'information concernant l'objet de représentation. Celle-ci renvoie à la façon dont l'information ou l'opinion est transmise. La seconde condition qui est importante pour l'apparition d'une représentation sociale est la focalisation sur des aspects de l'objet de représentation. En effet, chaque individu ou groupe porte une attention sur des aspects différents en fonction de son implication personnelle, mais aussi de son intérêt. Et pour finir, la dernière condition est la pression à l'inférence exercée par le groupe. L'individu prend rapidement position pour obtenir la reconnaissance et l'accord du groupe.

De plus, Moscovici (1961/2004), met en avant deux processus qui permettent de comprendre le fonctionnement d'une représentation sociale : l'objectivation et l'ancrage.

L'objectivation est un « *processus qui va transformer un concept en une image, un noyau figuratif* » (Gaymard, 2021, p. 36). Ce processus permet de passer d'une image abstraite à une image concrète. Le but étant de réduire la complexité de l'environnement social. De son côté, l'ancrage consiste à intégrer socialement la représentation, mais aussi son objet dans l'ensemble des valeurs connues (Jodelet, 1984 ; Moscovici, 1961-2004). Par conséquent, ce processus permet de donner une signification à toute nouvelle information (Moliner, 2015).

Selon Gaymard (2021), l'objectivation et l'ancrage représentent « *le caractère dynamique d'une représentation sociale* ». Pour Moliner (2015), professeur de psychologie sociale, « *c'est le processus d'objectivation qui produit la figure et c'est le processus d'ancrage qui lui donne sens* » (p. 83).

Néanmoins, il est important de préciser que tous les objets ne font pas l'objet d'une représentation sociale. En effet, certains chercheurs ont essayé d'établir ces critères. Dans son ouvrage : *Cinq questions à propos des représentations sociales* publié en 1993, Moliner explique que la représentation sociale d'un objet existe si l'une des cinq conditions est respectée.

L'objet de représentation doit être polymorphe, autrement dit, il doit se manifester sous différentes manières au sein de la population, car les représentations sociales ne sont pas forcément les mêmes en fonction des groupes (appropriation par un groupe). Faisant partie de l'identité du groupe (enjeu identitaire), l'objet ne doit pas être contrôlé par une instance (orthodoxie). De plus, il détermine les échanges entre les membres d'un même groupe permettant une homogénéité sociale stable (dynamique de l'objet).

Plus récemment, Flament et Rouquette (2003) mettent en avant deux indicateurs afin de savoir si un objet peut être considéré comme un objet de représentation sociale. D'après ces deux chercheurs, il faut que l'objet ait une saillance socio-cognitive. Autrement dit, l'objet doit régulièrement être présent dans les échanges entre les individus, les groupes et les médias. Selon eux, nous devons également avoir des pratiques sociales communes en se rattachant à l'objet afin que celui-ci soit considéré comme un objet de représentation.

Ses différents aspects, établis par les auteurs semblent pouvoir s'appliquer à l'objet « *trajet domicile – lieu de travail* ». Effectivement, ce n'est pas un objet matériel, mais bien un concept universel qui renvoie à une pratique quotidienne pour les individus. De ce fait, si nous faisons un état de la littérature, nous pouvons observer que des études ont été réalisées. De plus, le concept de pratique est également exposé par les chercheurs. En effet, pour qu'une représentation sociale soit établie, il faut qu'il existe des pratiques qui se rapportent à l'objet.

### I.1.3. Structure de la représentation sociale.

Plusieurs éléments composent les représentations sociales (Rouquette & Rateau, 1998). En effet, c'est un système hiérarchique qui se compose d'un noyau et d'une périphérie. A la suite des travaux de Moscovici, l'approche structurale des représentations sociales s'est développée. Abric (1976) est le premier à proposer une théorie du noyau central de la représentation sociale. Cette théorie présume l'existence d'un élément qui subit aucune variation au sein de la représentation. Ces éléments sont hiérarchisés et s'organisent autour du noyau central.

Il existe deux systèmes : le système central et le système périphérique. Pour Abric (1994), le système central détermine la signification de la représentation, son organisation interne, mais aussi sa stabilité. Il favorise alors l'homogénéité du groupe (Abric, 1994). Les éléments situés dans le système central ont un lien avec les événements historiques, idéologiques et sociologiques.

Autrement dit, il est lié à l'histoire du groupe et au système de normes auquel y s'y réfère (Abric, 2001). Un changement au niveau de ce système provoque donc une modification de la représentation sociale (Flament, 2001).

D'après les recherches, il existe deux fonctions distinctes (Abric, 1994). La première est une fonction génératrice, en effet, le noyau central crée et transforme les éléments de la représentation. La seconde est une fonction organisatrice qui structure l'ensemble de la représentation sociale autour des éléments centraux. Déterminant ainsi la nature des liens entre chaque élément au sein de la représentation.

De ce fait, le système central est cohérent, consensuel et résiste aux contextes qui, eux, sont évolutifs. Alors que le système périphérique est souple, flexible, évolutif et sensible immédiatement au contexte. Ce système a pour fonction de s'adapter à la réalité concrète, quotidienne, mais également à la protection du système central.

C'est pourquoi, le changement commence au niveau de la périphérie puis vient impacter le noyau central afin de provoquer la modification (Abric, 2001). Cela met en évidence l'aspect collectif et individuel de la représentation. Au sein de cette théorie, les normes se situent dans le système central. Néanmoins, la théorie va évoluer avec les différents travaux entrepris par Flament.

Pour ce chercheur sorti de l'école Aixoise, le système périphérique d'une représentation prend en compte l'expérience individuelle (Gaymard, 2021). Par conséquent, le système central et le système périphérique sont complémentaires. Effectivement, le système central donne du sens à la représentation, tandis que le système périphérique protège ce sens en s'adaptant au contexte. Par conséquent, nous pouvons dire que le noyau central est stable et inconditionnel tandis que le système périphérique est constitué d'éléments conditionnels (Abric, 1994 ; Gaymard, 2007).

#### I.1.4. Fonctions de la représentation sociale.

De nombreuses fonctions sont attribuées aux représentations sociales (Jodelet, 1984). Elles aident les individus à définir leur identité tout en marquant leur appartenance à un groupe social. Elles régulent donc les échanges entre les différents groupes. Les recherches de Jodelet (1984) vont rejoindre celle de Moscovici (1961/2004). Pour lui, les groupes sociaux vont construire leurs propres réalités tout en s'appuyant sur la même interprétation du monde. Ce qui permet aux individus d'appréhender, mais aussi de contrôler des événements qui peuvent avoir

une influence sur leur vie. Par exemple, si un objet social a une influence sur la vie quotidienne comme le sida (Joffe, 1995, cité par Gaymard, 2021) cet objet deviendra objet de représentation.

Selon Abric (1994), les représentations sociales présentent quatre fonctions essentielles : une fonction de savoir, une fonction identitaire, une fonction de justification et une fonction d'orientation.

Tout d'abord, les représentations sociales ont une **fonction de savoir ou de connaissance**. Les représentations permettent « *de comprendre et d'assimiler la réalité* » (Abris, 1994). En d'autres termes, elles permettent aux individus de comprendre l'information en l'intégrant dans un cadre existant en accord avec les valeurs partagées par le groupe auquel ils appartiennent. De ce fait, les représentations sociales favorisent la communication et le partage au sein du groupe d'appartenance.

Ensuite, les représentations ont une **fonction identitaire**. Les représentations permettent de contribuer à la stabilité du groupe (Abris, 1994). Ainsi, les individus montrent une image positive d'eux-mêmes et/ou du groupe d'appartenance. Par conséquent, les représentations sociales ont un aspect affectif puisqu'elles se basent sur des idéologies, des valeurs, des croyances, mais aussi des sentiments qui orientent la façon dont les individus interprètent la réalité.

La troisième fonction des représentations sociales est **une fonction de justification**. C'est-à-dire qu'elles permettent aux individus de justifier leurs prises de positions ainsi que leurs attitudes *a posteriori*. Selon Bessin (2016), « *les individus pourraient ainsi expliquer et rationaliser leurs comportements dans le cadre d'une situation auprès de leurs pairs ou d'autrui* » (p. 34).

Et pour finir, les représentations ont une **fonction d'orientation**. Elles permettent d'orienter les pratiques, mais aussi les comportements des individus. Les représentations ont un rôle déterminant sur les conduites à adopter, mais aussi un rôle de prescripteurs de comportements (Abris, 1994). Elles guident et parfois provoquent des attitudes, des comportements ou encore des pratiques. Autrement dit, la représentation a une influence sur le comportement.

## I.2. Trajets quotidiens des salariés en horaires atypiques.

Cette étude se focalise sur la représentation des trajets quotidiens chez des salariés travaillant en horaires atypiques. De ce fait, il est important de développer le contexte de cette recherche et donc de s'arrêter sur la notion de trajet domicile – lieu de travail.

### II.2.1. Le trajet domicile – lieu de travail.

Selon Kaufmann et Jemelin (2008), le trajet domicile – lieu de travail est associé à une mobilité pendulaire qui désigne un déplacement dans l'espace de personne allant de leur domicile à leur travail ou de leur travail à leur domicile. Pour Stokols et al. (1978), les personnes exerçant une activité professionnelle passent une partie de leur journée à se déplacer entre leur domicile et leur lieu de travail. Effectivement, selon l'Observatoire du Bien-Être, se rendre sur son lieu de travail et en revenir occupent près d'une heure de trajet par jour (Perona, 2023). L'enquête Nationale Transport et Déplacement de 2008 estime que le trajet domicile – lieu de travail est de 15 kilomètres en moyenne pour un aller, soit 25 minutes (Tregouët, 2010). D'après le bilan d'accidentologie, 38% des accidents mortels en France ont un lien avec un usager qui effectue un trajet lié au travail (ONISR, 2022).

En 2015, Conti explique que le trajet domicile – lieu de travail est majoritairement le plus utilisé par rapport aux autres déplacements. Il favorise alors l'utilisation du véhicule individuelle. Ce mode de transport est le plus utilisé, à 74% suivi par les transports en commun (16%), de la marche à pied (6%) et du vélo (2%) (Perona, 2023). A la suite de toutes ces études, le gouvernement a réalisé de nombreuses conférences pour mettre en place différentes aides auprès de la population. Par conséquent, « *l'abonnement aux transports publics* », « *le forfait mobilités durables* » et la « *prime de transport* » sont rentrés en vigueur en 2020. L'objectif était de réduire l'utilisation du véhicule personnel dans les trajets domicile – lieu de travail. Néanmoins, les différentes infrastructures de transport sont la plupart du temps concentrées dans les zones urbaines développées, laissant les zones rurales avec des options limitées (Rojouan, 2023). Par conséquent, les différentes aides mises à disposition par le gouvernement ne peuvent s'appliquer qu'aux zones urbaines.

Selon une étude, les trajets domicile – lieu de travail seraient l'une des activités assimilées le plus souvent à des sentiments négatifs (Kahneman et al., 2004, cité par Niessen, 2021). En 2008,

Hennessy (S. Gaymard, communication personnelle, 20/11/2023) identifie un effet négatif de l'environnement routier sur le comportement au travail. Autrement dit, la gestion du stress en lien avec ce trajet peut réduire les ressources d'adaptation. Ainsi, les employés seraient moins capables de gérer le stress au travail. D'après les recherches de Koslowsky et al. (1995, cité par Niessen, 2021), les trajets domicile – lieu de travail sont perçus comme une contrainte. Mais également comme une source de stress notamment chez les automobilistes (Novacos & Gonzales, 2009, cité par Niessen, 2021).

Cette recherche se focalise sur les individus travaillant en horaires atypiques. De ce fait, la section suivante, va s'intéresser à l'organisation des horaires dits atypiques.

### II.2.2. Les horaires atypiques.

Depuis ces dernières années, le marché du travail s'est beaucoup transformé. Selon Barthe (2015), la majorité des horaires de travail en France sont qualifiés d'horaires atypiques. Par conséquent, différentes professions comme les militaires, les restaurateurs, les infirmiers, mais également les ouvriers y sont soumis. Environ 20% de la population masculine et 15% de la population féminine travaillent en horaires atypiques (Billiard et al., 2004, cité par Halouani et al., 2018).

Selon la Direction de l'animation de la recherche, des études et des statistiques, 19% des Français travaillent de nuit où les week-ends, 17,5% à temps partiel, 10% de façon occasionnelle et 10% ont des horaires longs et flexibles. Seulement 37% des Français ont des horaires de travail dits standards (Dares, 2009, cité par INRS, 2024). De plus, dans cette organisation de travail, nous retrouvons le travail posté. C'est-à-dire les postes en 2x8 ou en 3x8. Par conséquent, l'utilisation du véhicule individuel est plus fréquente pour les individus travaillant en horaires atypiques, en particulier, le matin (Zilloniz, 2015).

Pour Townsend (2003), ses différents emplois atypiques sont des réponses pour répondre à la mondialisation. En effet, cette évolution oblige les entreprises à chercher une main-d'œuvre plus flexible pour répondre à la demande. Par conséquent, les entreprises doivent ajuster leur capacité de production et de service pour rester abordable sur le marché mondial. Selon Goldfinger (1998), le travail atypique permet aux entreprises d'avoir des services sans interruption. En effet, de nos jours, les consommateurs exigent une disponibilité constante des produits ainsi que des services. Par ailleurs, de nombreux chercheurs, comme Zeytinoglu et Muteshi (2000) mettent en

avant que cette organisation permet aux entreprises de réduire leurs coûts, notamment au niveau des salaires.

Nous pouvons observer que la majorité des établissements situés dans le bassin ségréen fonctionnent avec des horaires atypiques. Ce secteur comptabilise 2 900 entreprises dont 30% appartiennent au secteur de l'industrie. En effet, de grandes entreprises ont choisi de s'implanter et de se développer sur le territoire. Nous pouvons y retrouver « *La Toque Angevine* », « *Longchamp* », « *Hutchinson* », ou encore « *MDS Santé Animal* » (Anjou Bleu Communauté, s. d.).

De plus, l'institut national de recherche et de sécurité pour la prévention des accidents du travail et des maladies professionnelles (2024), explique que travailler avec des horaires atypiques engendre des risques pour la santé comme les troubles du sommeil ainsi que des troubles métaboliques.

### II.3. L'impact de la fatigue.

L'impact de la fatigue sur les individus est devenu une préoccupation majeure dans notre société. En effet, il est important de maintenir des niveaux de production et de performance afin de s'assurer du bon fonctionnement des organisations. Par conséquent, la réalisation des tâches de façon prolongée peut susciter de la fatigue. Cet impact est notamment observé dans les environnements de travail exigeant tels que le secteur du transport (Wise et al., 2019) ou celui de la santé (Nielsen et al., 2019).

Considérée comme un phénomène multidimensionnel, la fatigue comprend de nombreuses définitions en fonction de l'approche ainsi que du domaine étudié. Elle est souvent considérée comme une sensation d'épuisement, de lassitude ou encore de somnolence. De nombreux facteurs en seraient à l'origine comme le manque de sommeil, une activité mentale ou physique prolongée. Ainsi, ce phénomène aurait des effets sur le rendement au travail. En particulier entre minuit et 6 heures et entre 13 heures et 15 heures (Alberta Gouvernement, 2017-2021).

Pour Chenu (2002), les horaires atypiques prolongent la sensation de fatigue. De nombreuses études montrent qu'il y a un impact sur la santé. Effectivement, la fatigue engendrée par ces horaires va influencer la capacité des individus à se concentrer et à prendre des décisions

rapides (Wilkins, 2022). C'est pourquoi, une baisse de la productivité peut être observée. De plus, un haut niveau de fatigue, entraînerait les individus à commettre de nombreuses erreurs, parfois grave. Notamment dans des environnements tels que les usines, les hôpitaux ou encore les transports.

Selon une recherche réalisée par Schönenberger et al. (2015) auprès d'infirmiers alternant le matin et le soir, il a été constaté que 60 à 70% de ces professionnels souffrent de fatigue, particulièrement sous la forme de trouble du sommeil. Halouani et al. (2018) ont également mis en évidence des résultats similaires. Ils ont découvert que 50% des individus travaillant en horaires postés souffrent de troubles du sommeil. Ces troubles se traduisent par des réveils fréquents, des difficultés pour s'endormir et à un sommeil moins réparateur. En effet, le sommeil en journée est de moins bonne qualité (INRS, 2024). Cependant, ils peuvent varier en fonction de l'âge des individus. En effet, les jeunes adultes (18-30 ans) ont une plus grande capacité d'adaptation que les adultes d'âges moyens (30-60 ans) (Guichard & Huteau, 2022). Les troubles du sommeil peuvent se traduire par une somnolence ainsi que par la diminution de la vigilance.

Plusieurs études ont permis de démontrer que la diminution de la vigilance peut augmenter la fréquence des accidents de travail ainsi que des accidents routiers. En particulier chez les individus travaillant en horaires atypiques. Une étude réalisée en Suède auprès de 1 000 conducteurs de trains illustre bien ce phénomène. Les résultats ont montré que 11% des participants se sont assoupis au cours d'un trajet de nuit. Tandis que 59% déclare s'être endormi au moins une fois. Ces mêmes conducteurs ont déclaré, qu'aucun d'entre eux ne s'était assoupi et endormi durant les trajets effectués au cours de la journée (Foret, 1987).

De plus, Mc Cormick et al. (2012) ont démontré que la fatigue peut impacter les conditions de travail. En effet, selon les études environ 40% des accidents de travail seraient en lien avec ce phénomène (Philip & Akerstedt, 2006). Comme évoqués précédemment, la fatigue, mais aussi la somnolence peuvent être considérés comme des facteurs dans les accidents de la route (Lyznicki et al., 1998 ; Sagberg, 1999, cité par Théorêt, 2009). D'après l'Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière (2024), les hommes sont plus souvent les victimes ainsi que les auteurs de ces accidents. C'est pourquoi, 78% des personnes tuées sur la route sont des hommes (ONIRS, 2024).

## II. Problématique.

Au début de cette étude, nous nous sommes posé une question : « *En quoi les trajets quotidiens impactent la vie des automobilistes* ». Cette réflexion nous est venue en partie à cause des différentes aides mises en place par le gouvernement. Depuis 2020, des dispositifs comme l'abonnement aux transports publics, le forfait mobilité durable ou la prime de transport ont été instaurés. Elles visent à aider les individus pour les déplacements quotidiens notamment pour les trajets domicile – lieu de travail.

Ainsi, nous avons commencé à nous pencher sur la question des trajets domicile – lieu de travail. Comme mentionné auparavant, ce déplacement appelé également mobilité pendulaire, fait référence aux allers-retours journaliers entre le domicile et le lieu de travail (Kaufmann & Jemelin, 2008). Selon les études, ce trajet prend environ une heure par jour (Perona, 2023). Il favorise alors l'utilisation de la voiture, notamment pour les personnes travaillant en horaires atypiques (Zilloniz, 2015). C'est-à-dire, le travail de nuit, mais aussi le travail posté (2x8 ; 3x8). Il est estimé que 20% des hommes et 15% des femmes travaillent dans un emploi atypique (Billiard et al., 2004, cité par Halouani et al., 2018).

Il est important de noter que de nombreuses études, ont mis en évidence certains facteurs pouvant impacter la santé des individus ayant ce rythme de travail. La fatigue, en particulier, les troubles du sommeil seraient un facteur commun parmi les individus (Halouani et al., 2018 ; Schönenberger et al., 2015). Même si elle peut varier en fonction de l'âge (Guichard & Huteau., 2022). Cela pourrait impacter la concentration ainsi que la prise de décision chez les individus, augmentant ainsi le risque d'accidents de travail et les accidents routiers (Wilkens, 2022). Il est estimé qu'un accident de la route en lien avec le travail arrive toutes les dix minutes (V. Miège, communication personnelle, 2023). La majorité des victimes et des responsables de ces accidents sont principalement des hommes (ONISR, 2024).

Au vu de ces indices, nous pouvons présumer que la fatigue impacte la perception des individus, ce qui expliquerait que les trajets domicile – lieu de travail sont assimilés le plus souvent à des sentiments négatifs (Kahneman et al., 2004, cité par Niessen, 2021). De par ces indicateurs, cette étude cherchera à identifier les possibles différences dans la représentation sociale au sein des participants. Le but étant de comprendre leurs croyances, leurs connaissances ainsi que leurs opinions (Abric, 1994). La population sera divisée en deux groupes en fonction de leur score de fatigue : « Plus fatigué » et « Moins fatigué ». Nous pouvons supposer que plus les individus sont

fatigués, plus ils seront âgés. Enfin, la présence d'une corrélation entre les scores du niveau de fatigue et les représentations sociales sera testée.

### III. Hypothèses.

Nous avons émis quelques hypothèses que nous confirmerons ou infirmerons en fonction des résultats obtenus.

H1 : Le facteur de la fatigue influence la représentation sociale des participants.

H2 : La représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail est connotée négativement au sein des deux groupes.

H3 : Les personnes ayant présenté des scores de niveaux de fatigue élevés seront en moyenne plus âgées.

### IV. Méthodologie.

#### IV.1. Phase exploratoire.

Une phase d'exploration a été réalisée auparavant, afin d'introduire la phase d'étude. Le but étant de mettre en évidence l'objet de représentation sociale avec l'aide d'une association libre. Ce test est basé sur la théorie du noyau central développé par Abric qui met en avant l'organisation interne de la représentation sociale (Gaymard, 2021).

Cette technique repose sur une question demandant aux individus de produire de façon spontanée les termes ou expressions qui leur viennent à l'esprit quand on leur précise l'objet de représentation sociale. Les participants devaient également classer les mots en fonction de leur importance (1 = plus représentatif à 5 = moins représentatif). Ils devaient également indiquer pour chaque mot ou expressions écrit s'il était positif ou négatif. Cette méthode nous a permis d'accéder à l'espace spontané de la représentation sociale (Gaymard & Lethielleux, 2015).

Finalement, 18 individus ont participé à cette phase exploratoire dont 44% sont des femmes et 56% sont des hommes.

Les résultats ont été analysés à l'aide de l'analyse prototypique de Vergès (1992). L'objectif étant d'étudier la fréquence et le rang d'apparitions de l'ensemble des termes donnés par les participants.

Le test d'association libre avec le mot inducteur « trajet domicile – lieu de travail » révèle l'existence de deux systèmes d'une valence plutôt négative : Un noyau central où les items « Fatigue », « Temps » ainsi que « Moyen de transport » sont davantage saillants. En revanche, les items abordés comme « Long », « Musique », « Ponctualité », « Sas de décompression » se manifestent dans le système périphérique.

*Tableau 1 : Récapitulatif de la distribution des éléments selon la méthode de Vergès.*

	<b>Rang moyen d'apparition faible</b>	<b>Rang moyen d'apparition élevé</b>
<b>Fréquence élevé</b>	Noyau central	1 <sup>ère</sup> périphérie
	Fatigue	Long
	Temps	Musique
	Moyen de transport	Bouchon
		Dépenses financières
		Pénibilité
<b>Fréquence faible</b>	1 <sup>ère</sup> périphérie	2 <sup>ème</sup> périphérie
	Repos	Sas de décompression
	Ponctualité	Stress
	Route	Horaires
	Danger	Quotidien
	Ville	

## IV.2. Population.

Pour réaliser ce travail de recherche, nous avons choisi une population spécifique. En effet, les participants travaillent tous au sein d'une entreprise fonctionnant avec des horaires atypiques. Il fut récupéré 49 réponses, dont 6 non-utilisables en raison d'informations manquantes, de questionnaires mal remplis ou que les participants ne respectaient pas les prérequis.

Nous nous sommes focalisés sur une population exclusivement masculine. Par conséquent, les 43 participants restants sont de sexes masculins, âgés de 20 à 57 ans. La moyenne d'âge de notre population est de 35 ans (écart-type = 10).

## IV.3. Le questionnaire des données socio-démographiques.

Dans ce questionnaire, les participants devront fournir cinq catégories d'informations (cf. Annexe). Effectivement, ils devront renseigner leur genre, leur âge, l'heure à laquelle ils se lèvent lorsqu'ils travaillent. Ils devront également préciser la durée du trajet domicile – lieu de travail ainsi que le moyen de transport.

## IV.4. L'échelle de besoin de récupération.

Pour le choix de cette échelle, nous avons tenu compte de plusieurs critères. Il est important que l'outil soit approprié à la population. Effectivement, selon le pays d'origine, nous pouvons observer des différences vis-à-vis des pratiques et des comportements. Il est donc essentiel d'adapter l'instrument en fonction de la population étudiée (Dupret et al., 2018).

Nous avons choisi d'utiliser l'échelle des besoins de récupération (BDR) développée par Dupret et al. (2018). Cet outil est l'adaptation française de l'échelle « Need For Recovery after work » (NFR) (Van Veldhoven et al., 1994, cité par Dupret et al., 2018). L'échelle BDR permet d'évaluer les difficultés à récupérer l'énergie à la suite d'une journée de travail. Elle s'intéresse aux symptômes en lien avec la fatigue physique et mentale ainsi qu'au temps nécessaire pour revenir à son niveau de fonctionnement normal. (Duprel et al., 2018).

La première version de l'échelle a été traduite puis ensuite testée auprès de 30 personnes pour s'assurer de la compréhension des items. Les différentes modifications effectuées ont ensuite été réévaluées par un groupe de 20 personnes volontaires. Par conséquent, l'adaptation française de l'échelle comprend 10 items auxquels les participants répondent par « oui » ou « non ». De plus, l'homogénéité de ces items a été vérifiée grâce au coefficient alpha de Cronbach, qui atteint une valeur de 0,86.

Pour analyser les résultats à cette échelle, un point est attribué chaque fois que les participants répondent « oui » à un item, tandis qu'un zéro est donné pour un « non ». Ce score est par la suite multiplié par dix. Les auteurs estiment que les individus ayant un score supérieur à 55 montrent un besoin de récupération élevé. Autrement dit, plus le besoin de récupération est important, plus le score l'est autant.

*Tableau 2 : Présentation des items de l'échelle de besoin de récupération.*

A la fin d'une journée de travail, je me sens vraiment épuisé(e).	J'ai des difficultés à me concentrer pendant, mes heures de loisirs après le travail.
J'ai peu d'intérêt pour les autres lorsque je viens de rentrer à la maison, après le travail.	Généralement, j'ai besoin de plus d'une heure pour récupérer complètement après le travail.
A cause de mon travail, je me sens plutôt exténué(e) à la fin de la journée.	Quand je rentre du travail, j'ai besoin qu'on me laisse tranquille pendant un certain temps.
En général, je ne me détends qu'à partir du deuxième jour de repos.	Il arrive que dans la dernière partie de la journée de travail, la fatigue m'empêche de faire mon travail aussi bien.
Souvent, après une journée de travail, la fatigue m'empêche de m'investir dans d'autres activités.	J'ai des difficultés à me détendre à la fin d'une journée de travail.

#### IV.5. Le questionnaire de caractérisation.

Un questionnaire de caractérisation fut créé et administré aux participants (cf. Annexe). Introduit par Flament dans les études de représentations sociales. Il permet de vérifier l'existence d'une hiérarchisation collective des termes d'une recherche. Il vise à choisir les éléments qui ont une forte « saillance » (Vergès, 2001). Autrement dit, il s'agit de trouver les thèmes plus ou moins proches de l'objet étudié. L'utilisation de cet outil favorise une approche thématique. Le but étant de montrer des éléments qui décrivent la représentation. Composer d'items dont le nombre est un multiple de 3, 4 ou 5. Les participants doivent, sélectionner les items les plus caractéristiques et les items les moins caractéristiques de l'objet. Par la suite, chaque item est codé.

Les résultats de la phase exploratoire, nous ont permis de sélectionner les éléments de la représentation qui font partie des items importants. L'objectif étant de construire notre questionnaire. Par conséquent, nous avons conçu un questionnaire de 9 items.

Lors de la diffusion du questionnaire, les participants devaient repérer les 3 items les plus caractéristiques en leur attribuant le score +1. Mais aussi les 3 items les moins caractéristiques (-1). Les items qui n'ont pas été sélectionnés ont un score de 0 (Gaymard, 2003). Ensuite, un transcodage de 1 pour les items les moins caractéristiques jusqu'à 3 pour les items les plus caractéristiques a été effectué. Ainsi, en multipliant le nombre de réponses des participants aux codes affectés, nous avons pu obtenir des moyennes permettant de classer les items du plus ou moins caractéristique (Gaymard & Joly, 2013).

Les items les plus caractéristiques peuvent être observés comme des éléments centraux de la représentation sociale. Afin de mieux identifier la valeur de chaque item, une représentation graphique des items faisant partie du noyau central a été réalisée (Gaymard, 2003). De plus, la réalisation d'un diagramme de Kendall (Gaymard, 2003) permet de montrer le degré de concordance entre les deux groupes.

Tableau 3 : Présentation des items du questionnaire de caractérisation.

Musique	Long
Fatigue	Agréable
Bouchon	Dépenses financières
Temps	Pénible
Détente	

Finalement, la variable indépendante sera le score à l'échelle de besoin de récupération en fonction de leur groupe (plus fatigué/moins fatigué). Puis, la variable dépendante sera la représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail.

#### IV.6. Procédure.

Ce questionnaire a été envoyé à différentes entreprises situées dans le bassin segréen. Pour sa diffusion, nous avons opté pour l'utilisation de la plateforme Google Forms. Elle donne accès à un grand nombre de possibilités. En effet, cette plateforme permet de construire des questionnaires en ligne gratuitement.

Au début de ce questionnaire, il était important de rappeler les objectifs, sa durée ou encore les explications pour assurer l'anonymat et la confidentialité des réponses. Nous avons également tenu à mettre un point concernant le consentement de l'utilisation des données. A la suite de cette introduction, nous avons ajouté un critère d'exclusion « *travaillé en horaire atypique* ». Le but était de ne recevoir que les réponses de la population concernées. Avant sa diffusion, nous avons choisi de tester l'outil auprès de 3 participants. L'objectif étant de « *s'assurer que le matériel soit bien compris par l'ensemble des participants* » (Bessin, 2016, p. 111). Suite à ce test, certaines questions ont été renouvelées voire supprimées.

#### IV.7. Ethique et déontologie de la recherche.

Dans le cadre de cette recherche, il est important de prendre en considération des questionnements éthiques et déontologiques, cela au moyen du Code de déontologie des psychologues (2021).

L'article 9 du Code de déontologie des psychologues (2021), nous informe sur l'importance de rechercher en toutes circonstances le consentement libre et éclairé de tous les participants pour effectuer cette étude.

Il est également rappelé dans l'article 46, qu'il est important de respecter la liberté, mais aussi l'autonomie des participants. Pour répondre à ces exigences, il a été rappelé avant la passation du questionnaire que les données récoltées sont traitées uniquement à des fins académiques en respectant l'anonymat des participants et que ces derniers peuvent à tout moment se retirer de l'expérimentation (cf. Annexe). L'article 48, évoque la nécessité d'expliquer de façon claire et intelligible le but ainsi que les modalités d'une recherche. Néanmoins, dans le cas de cette recherche, cette étape se révèle sensible.

En effet, l'apparition de biais tels que la désirabilité sociale serait à prévoir (Cambon, 2006) à la suite des explications en détails des tenants et aboutissants de nos différents outils. Pour remédier à ses difficultés, l'article 49, nous explique que pour « *des motifs de validité scientifique et de stricte nécessité méthodologique, la·le participant·e ne peut être entièrement informé·e des objectifs de la recherche.* » (Société Française de Psychologie, 2021, p. 9).

Selon l'article 52 du code de déontologie (2021), il est important de pouvoir garantir aux participants un droit d'accès aux résultats de la recherche. De ce fait, mes coordonnées universitaires leur ont été transmises.

## V. Résultats.

Les résultats ont été traités et analysés aux moyens du logiciel Microsoft EXCEL ainsi que de JASP.

### V.1. Les données socio-démographique.

Sur les 43 participants, tous groupes confondus, 12 ont indiqué se lever entre 2h00 et 2h59, 15 sujets entre 3h00 et 3h59, 6 entre 4h00 et 4h59, 8 participants entre 5h00 et 5h59, et enfin 2 après 6h00.

Par ailleurs, la durée du trajet domicile -lieu de travail varie entre 5 minutes à plus d'une heure. Plus précisément, 6 participants mettent 5 minutes pour se rendre au travail, 13 y parviennent en 10 minutes, 4 en 15 minutes, 10 sujets mettent entre 20 et 25 minutes, 8 en plus de 30 minutes, et pour 2 personnes, ce trajet dure plus d'une heure.

Et enfin sur les 43 participants tous groupes confondus, 38 personnes ont déclaré utiliser leur voiture pour se rendre au travail, soit 88% de l'échantillon. Sur les 12 % restants, 2 individus utilisent les deux-roues motorisés, 2 y vont en marchant, puis 1 à vélo.

### V.2. L'échelle de besoin de récupération.

*Tableau 4 : Statistiques descriptives des scores à l'échelle de besoin de récupération en fonction des deux groupes.*

Statistiques descriptives

	Score à l'échelle de besoin de récupération	
	Plus fatigué	Moins fatigué
Valide	21	22
Manquant	0	0
Moyenne	80.952	30.909
Ecart - type	12.209	11.916
Variance	149.048	141.991
Minimum	60.000	10.000
Maximum	100.000	50.000

Ayant des échantillons indépendants qui regroupent un nombre inférieur de 30 personnes dans les deux groupes. Nous devons vérifier la normalité de notre échantillon pour les scores à l'échelle de besoin de récupération.

De ce fait, le test de Shapiro-Wilk a été réalisé. Il a été obtenu un score de 0,110 pour le groupe « Plus fatigué » et un score de 0,102 pour le groupe « Moins fatigué ». Ces deux scores sont donc supérieurs à 0,1 ( $p > 0,1$ ), ce qui confirme que notre échantillon suit une distribution normale.

Au vu de la normalité des échantillons, l'égalité des variances a été vérifiée grâce au test de Levene. Les résultats ont montré qu'avec un risque inconnu, nous acceptons l'égalité des variances. Par conséquent, un test de Student a été effectué.

*Tableau 5 : Test T de Student pour les scores à l'échelle de besoin de récupération*

Test t d'échantillons indépendants

	t	df	p	Cohen's d	SE	Cohen's d
Score à l'échelle de besoin de récupération	13.602	41	< .001	4.150	0.709	

Note. Test t de Student.

Le test T de Student a permis de montrer une grande différence significative entre la moyenne du groupe « Plus fatigué » à celle du groupe « Moins fatigué ».

Par la suite, nous avons décidé de comparer la moyenne d'âge des deux groupes. Ainsi, la moyenne du groupe « Plus fatigué » ( $M = 38,714$ ) est significativement supérieure à celle du groupe « Moins fatigué » ( $M = 33,045$ ). L'écart entre les deux est considéré comme moyen.

Tableau 6 : Test T de Student pour l'âge en fonction des groupes

Test t d'échantillons indépendants.

	t	df	p	Cohen's d	SE Cohen's d
Âge	1.737	41	0.090	0.530	0.316

Note. Test t de Student.

### V.3. Le questionnaire de caractérisation.

Tableau 7 : La représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe « Moins fatigué ».

	1	2	3	Moyenne
<b>Musique</b>	1	2	19	2,818
<b>Dépenses financières</b>	1	11	10	2,409
<b>Fatigue</b>	6	8	8	2,091
<b>Long</b>	5	11	6	2,045
<b>Temps</b>	10	5	7	1,867
<b>Détente</b>	12	2	8	1,818
<b>Agréable</b>	10	7	5	1,773
<b>Pénible</b>	10	9	3	1,682
<b>Bouchon</b>	16	6	0	1,273

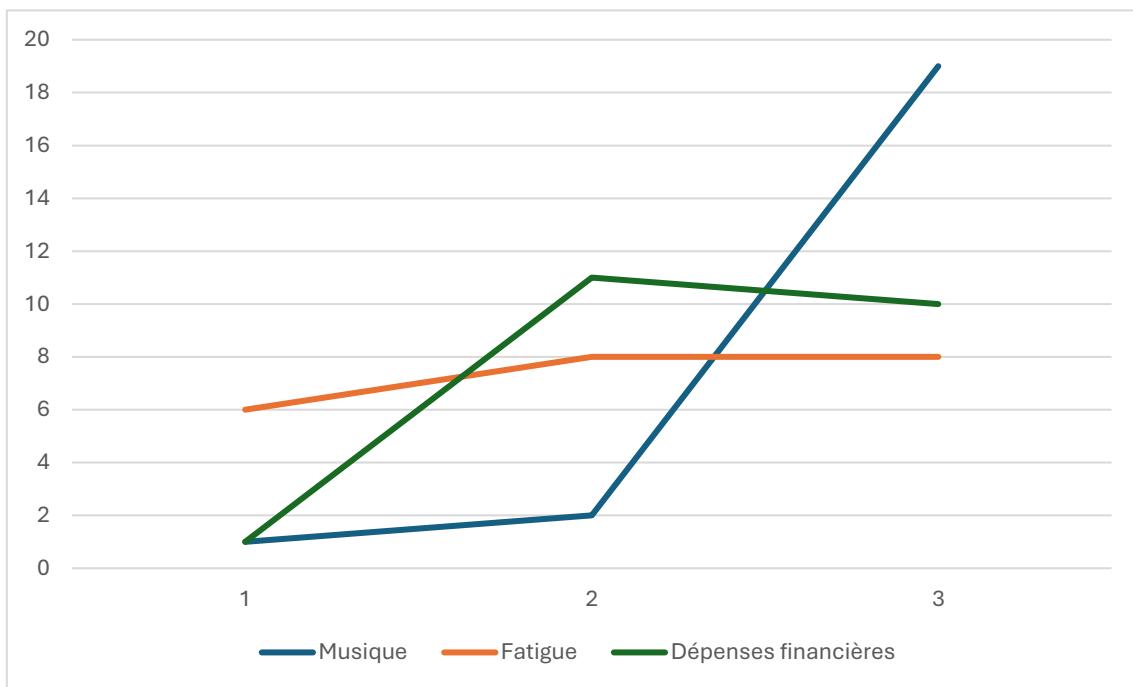


Figure 1: Quelques éléments centraux de la représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe « Moins fatigué ».

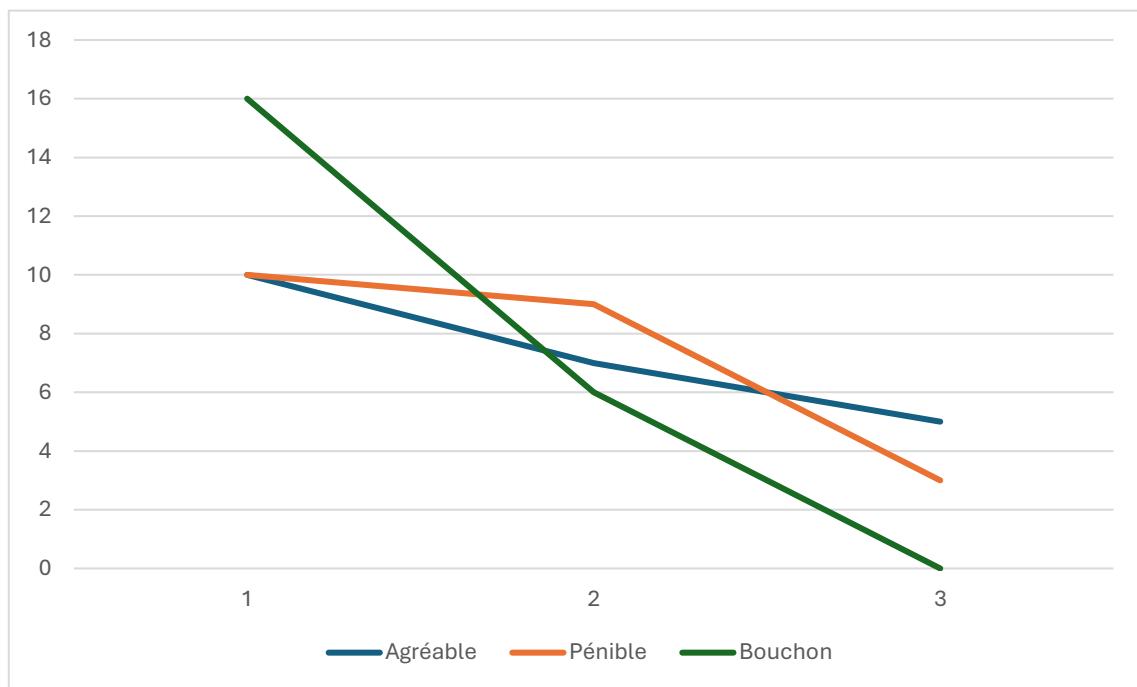


Figure 2 : Quelques éléments périphériques de la représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe « Moins fatigué »

Tableau 8 : La représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe « Plus fatigué ».

	1	2	3	Moyenne
<b>Fatigue</b>	3	4	14	2,524
<b>Musique</b>	5	2	14	2,429
<b>Dépenses financières</b>	4	9	8	2,19
<b>Temps</b>	6	8	7	2,048
<b>Agréable</b>	7	8	6	1,952
<b>Long</b>	6	11	4	1,907
<b>Pénible</b>	8	9	4	1,809
<b>Détente</b>	11	7	3	1,619
<b>Bouchon</b>	13	5	3	1,524

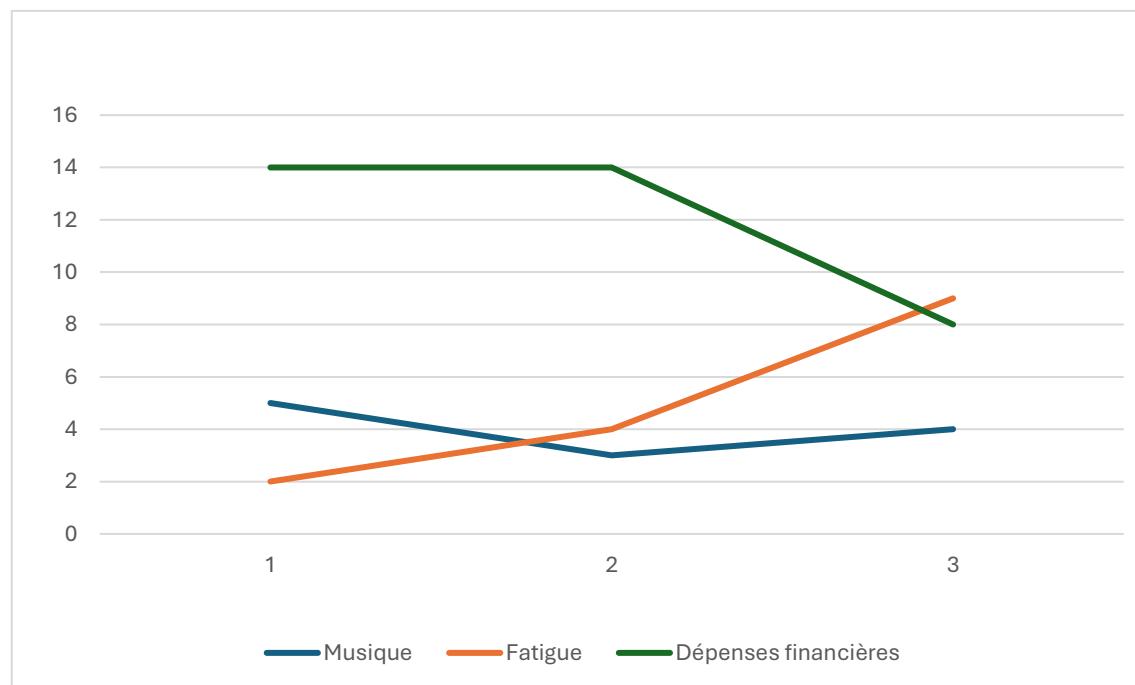


Figure 3 : Quelques éléments centraux de la représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe « Plus fatigué »

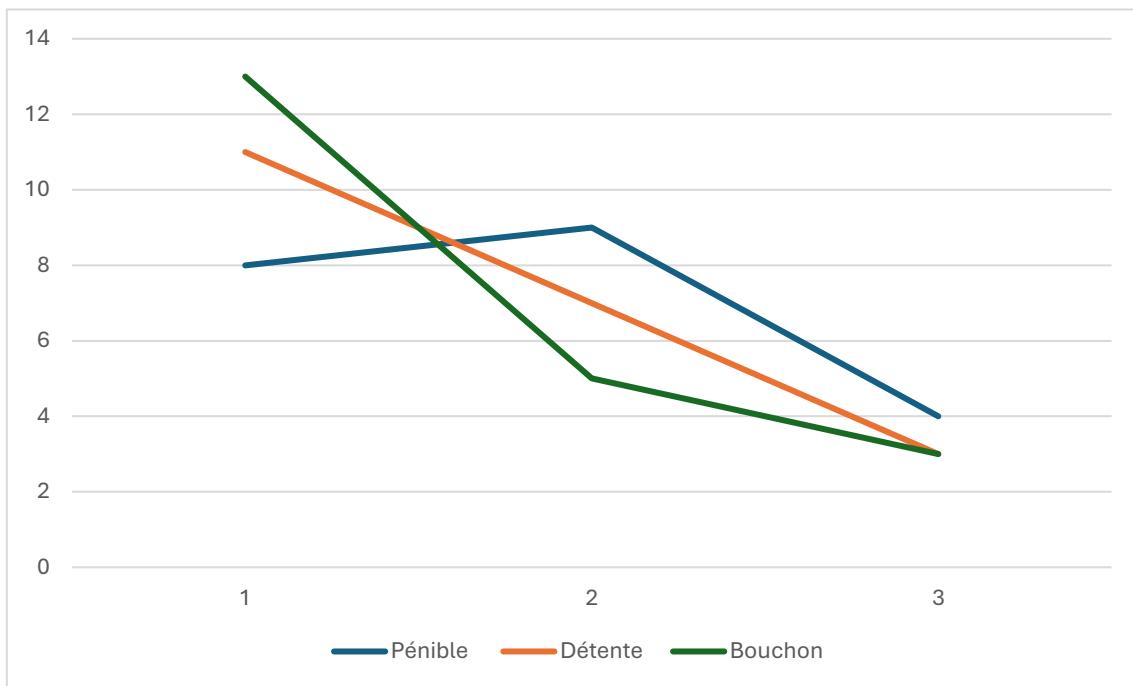


Figure 4 : Quelques éléments périphériques de la représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe « Plus fatigué »

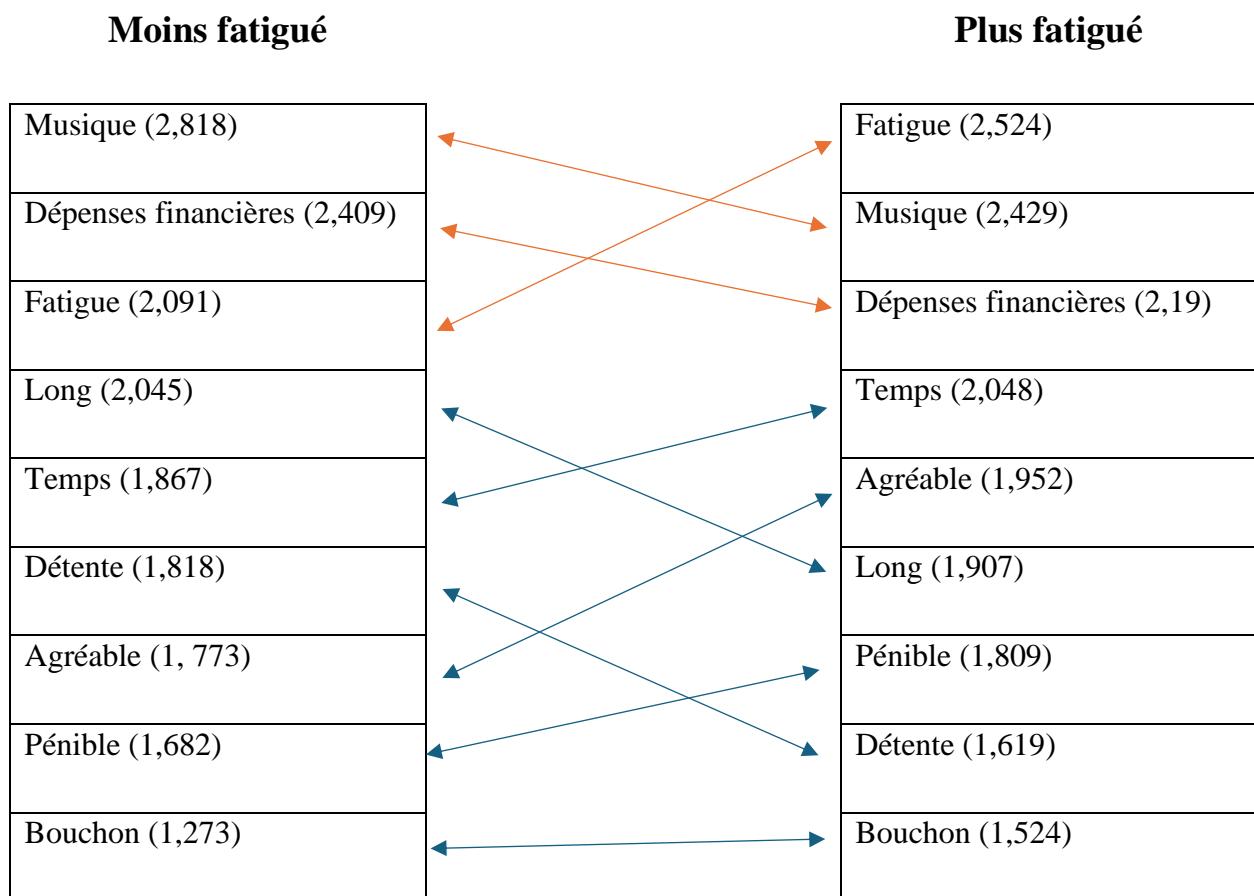


Figure 5 : Diagramme de Kendall, les trajets domicile – lieu de travail pour les deux groupes.

Les participants de cette étude devaient également indiquer pour chaque item s'il était perçu de façon positive ou négative. Les données ont montré que les items présents dans le noyau central comme « Fatigue » (93%) et « Dépenses financières » (81%) étaient majoritairement connotés négativement tandis que l'item « Musique » était perçu comme positif pour 74% des participants, quel que soit le groupe.

En ce qui concerne les items présents dans le système périphérique de la représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail, la majorité sont connotés négativement. Seuls les items « Détente » (60%) et « Agréable » (62%) sont perçus par les participants comme positifs.

## VI. Discussion.

Comme énoncé auparavant, les trajets domicile – lieu de travail font partie du quotidien de chaque salarié. Ces individus consacrent une partie de leur journée à ces déplacements, ce qui représente environ une heure de leur temps (Perona, 2023). Aussi, la majorité des individus utilisent à 74% leur véhicule individuel. C'est pourquoi, ce type de mobilité peut impacter le bien-être, la productivité ainsi que la qualité de vie des individus. Ce constat se présente davantage pour les personnes dont les horaires de travail sont atypiques (Zilloniz, 2015). En France, il est estimé que 10,4 millions de salariés et 2,7 millions de non-salariés travaillent en moyenne une fois par mois en horaires atypiques. (Nguyen, 2022).

La première hypothèse qui suggérait que la fatigue ait une influence sur la représentation sociale des participants, est finalement rejetée. L'analyse des résultats des deux groupes met en évidence que leurs noyaux centraux sont constitués d'items similaires, comme le soulignent les tableaux 7 et 8. En effet, les items « Fatigue », « Musique » et « Dépenses financières » sont présents dans le noyau central des deux groupes.

Néanmoins, si nous regardons la figure 5, représentant le diagramme de Kendall, nous pouvons constater que les moyennes associées à ces items sont différentes en fonction des groupes. Effectivement, dans le groupe des participants « Plus fatigué », l'item « Fatigue » a une moyenne plus élevée que dans le groupe des « Moins fatigué ». Ce qui indique une représentation plus importante de la fatigue dans ce groupe. En revanche, l'item « Musique » affiche une moyenne plus élevée dans le groupe « Moins fatigué ». Il y a donc une priorité des items qui diffèrent selon les groupes. Nous pouvons en déduire que même si la fatigue n'influence pas directement la

représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail, elle la modifie. En effet, le classement des items varie selon le niveau de fatigue ressentie par les participants.

Nous pouvons supposer qu'un facteur non identifié peut avoir impacté les résultats obtenus. En effet, la durée du trajet entre le domicile et le lieu de travail peut avoir influencé les réponses des participants. La majorité des individus réalisent le trajet étudié en moins de 30 minutes. Ce qui pourrait avoir un impact sur la réduction des effets de la fatigue par rapport à ce déplacement. Néanmoins, la perception des participants ayant un trajet plus long peut également avoir été affectée. Changeant ainsi le classement des items de la représentation des groupes. De plus, il est également important de prendre en considération les types d'horaires atypiques par lesquels les participants sont soumis. En effet, au sein de cette recherche, on retrouve différents schémas d'organisation de travail, tels que les roulements en 2x8, 3x8, le travail de nuit, mais également des horaires prolongées de 12 heures.

La deuxième hypothèse formulée présumait que la représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail est connotée négativement dans les deux groupes. Or, les données ne nous permettant pas de la confirmer, l'hypothèse a donc été rejetée. Ces résultats sont en contradiction avec les données recueillies lors de la phase exploratoire. En effet, l'association libre avait suggéré une connotation majoritairement négative de ces trajets. Cependant, une analyse plus approfondie des items présents dans le noyau central indique une réalité plus nuancée.

Parmi les items du noyau central, seul l'item « Musique » est associé à une perception positive. Du fait de son rôle de distraction ou de confort durant les déplacements. Alors que les autres items, comme « Fatigue » et « Dépenses financières », sont ouvertement connotés négativement par les participants. Illustrant ainsi des aspects plus contraignants et plus stressants des trajets domicile – lieu de travail.

Même si la musique apporte un certain réconfort chez les individus, les trajets domicile – lieu de travail sont principalement associées à des éléments perçus comme contrariant, pesants ou encore désagréables. L'ambivalence présente au sein de la représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail met en lumière une complication qui n'avait pas été entièrement anticipée lors de la phase exploratoire. Autrement dit, même si certains aspects des trajets peuvent être positifs, les éléments négatifs continuent de dominer la perception globale des participants.

Et pour finir, la troisième hypothèse suggérait que les individus présentant des niveaux de fatigue élevés seraient en moyenne plus âgés. Le test T entre l'âge des participants en fonction des groupes s'est révélé significatif. De ce fait, la troisième hypothèse est validée. Ces résultats sont en concordance avec les différentes études réalisées auparavant (Guichard & Huteau., 2022).

Le groupe des participants « Plus fatigué » présentent une moyenne d'âge plus élevé que l'autre groupe. Nous pouvons donc conclure qu'il existe un lien entre l'âge et le niveau de fatigue. Ce constat peut être expliqué par une diminution de la capacité de récupération physique, une résistance moindre au stress ou encore par des responsabilités professionnelles ainsi que personnelles qui s'accumulent au fil des années (Jacob & Natanson., 2010). Ces différents facteurs peuvent notamment impacter la santé des personnes travaillant en horaires atypiques. En effet, ils peuvent impacter la qualité du sommeil amenant à des insomnies (Halouani et al., 2018 ; Schönenberger et al., 2015).

Nous avons rencontré plusieurs difficultés, en particulier, lors de la recherche de participants. Effectivement, au cours de la diffusion du questionnaire, nous avons constaté que tous les salariés ne disposent pas nécessairement d'une adresse email professionnelle. Ce qui a restreint leur possibilité de répondre à cette étude. Pour faire face à cette difficulté, nous avons décidé d'agrandir notre ciblage en sollicitant un grand nombre d'entreprises. Le but étant de maximiser la propagation du questionnaire. En développant les points de contact, nous espérions atteindre une plus grande diversité de salariés travaillant en horaires atypiques. Néanmoins, cette démarche a ses limites. Effectivement, elle dépendait de la volonté de l'entreprise à transmettre l'information ainsi que l'accessibilité du questionnaire. Ainsi, le nombre de participants reste assez faible.

Une autre limite a pu être observée dans le questionnaire lors de sa passation. Du fait de son caractère anonyme, aucune information concernant les entreprises où travaillent les participants n'a été recueilli. Or, cette information aurait été précieuse. En effet, compte tenu de la diversité des organisations de travail, il aurait été intéressant de savoir si une entreprise spécifique influence davantage le niveau de fatigue.

De plus, certaines variables non contrôlées ont pu s'immiscer dans la passation du questionnaire. Impactant ainsi la qualité des réponses. Lorsque les individus ont répondu au questionnaire, de nombreuses variables comme les problèmes personnels (divorces, décès, etc.) ont pu influencer leurs réponses. Par ailleurs, la charge de travail a également été une variable non contrôlée. En effet, certaines entreprises pouvaient être en phase de forte activité, ce qui pouvait augmenter le stress et la fatigue des participants. Alors que d'autres entreprises, pouvaient, quant à elles, traverser une période plus calme.

Le moment de l'année où le questionnaire a été diffusé peut également faire partie des difficultés rencontrées. Etant donné que nous avons fait passer le questionnaire jusqu'au mois de juin, il est possible que certains participants aient éprouvé de la lassitude. Notamment, à l'approche des vacances estivales. Ainsi, le niveau de fatigue chez les participants peut avoir été biaisé. En d'autres termes, la fatigue ressentie par les participants pourrait avoir été accentuée en raison de l'approche des vacances par rapport au reste de l'année. Par conséquent, il serait intéressant de refaire cette étude à un autre moment de l'année pour pouvoir comparer les niveaux de fatigue des individus.

Finalement, bien que notre recherche n'ait pas été décisive concernant l'impact de la fatigue sur la représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail. Elle ouvre la voie à des recherches futures. Effectivement, il serait intéressant de mener cette étude auprès d'une population féminine travaillant avec des horaires atypiques. L'objectif étant de réaliser une analyse comparative de l'impact de la fatigue sur la représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail entre les hommes et les femmes. Cette recherche pourrait révéler des divergences dans la façon dont la fatigue affecte les perceptions, les attitudes et les comportements sociaux en fonction du genre. Il peut être possible que la fatigue ait un impact plus prononcé chez les femmes en raison de la charge mentale en lien avec les responsabilités professionnelles et familiales (Flèche et al., 2018). Autrement dit, cette fatigue pourrait affecter leur représentation sociale de ces trajets, les rendant ainsi plus sensibles aux facteurs de stress.

## VII. Conclusion.

La plupart des individus effectuent quotidiennement des trajets entre leur domicile et le lieu de travail. Et, nombreux sont ceux qui préfèrent utiliser leur véhicule personnel pour ces déplacements (Perona, 2023). En particulier, les personnes travaillant en horaires atypiques (Zilloniz, 2015). De nombreux facteurs impactant la santé découlent de cette organisation de travail. Notamment celui de la fatigue, qui peut entraîner des troubles du sommeil (Halouani et al., 2018 ; Schönenberger et al., 2015), affectant ainsi leur concentration, leur capacité de prise de décision (Wilkens, 2022) et leur perception globale. Dans ce contexte, notre étude présentait deux objectifs. D'une part, il s'agissait de mettre en évidence la représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail chez les individus avec des horaires atypiques, afin de comprendre leurs croyances, leurs connaissances et leurs opinions (Abric, 1994). Et d'autre part, d'observer si le niveau de fatigue influence cette perception.

L'analyse de nos résultats a dans un premier temps permis d'exposer les scores à l'échelle de besoin de récupération. Ce qui nous a permis de séparer notre échantillon en deux groupes afin de comparer la représentation sociale en fonction des niveaux de fatigue. Ensuite, le questionnaire de caractérisation, nous a permis de mettre en évidence les représentations sociales des trajets étudiés. Enfin, il est apparu que la fatigue n'avait pas d'influence sur ces représentations sociales.

Bien que cette étude ait présenté une corrélation entre l'âge des participants et leur niveau de fatigue, certaines limites doivent être soulignées. Premièrement, l'échantillon est relativement faible, en raison des difficultés rencontrées lors de la recherche de participants. Deuxièmement, il est probable que certaines variables aient interféré lors de la passation de l'outil, ce qui pourrait avoir influencé nos résultats.

Enfin, bien que deux de nos trois hypothèses aient été rejetés, nous pensons qu'il pourrait tout de même exister un lien entre la fatigue et la représentation sociale des trajets domicile – lieu de travail. Pour mieux le confirmer, il serait intéressant de réitérer cette recherche avec une population féminine travaillant avec des horaires atypiques. Le but étant de comparer la représentation sociale entre les hommes et les femmes.

## Bibliographie.

Abric, J.-C. (1976). *Jeux, conflits et représentations sociales*. [Thèse de doctorat d'état]. Université de Provence, Aix en Provence.

Abric, J.-C. (1994). *Pratiques sociales et représentations*. Presses Universitaires de France.

Abric, J.-C. (2001). L'approche structurale des représentations sociales : développements récents. *Psychologie & Société*, 4, 81-103.

Anjou Bleu Communauté. (s.d.). *Le territoire d'Anjou Bleu Communauté*. Anjou Bleu Communauté.

<https://www.anjoubleucommunaute.fr/portrait-economique-du-territoire/#:~:text=2%20900%20%C3%A9tablissements,salari%C3%A9s%20dans%20le%20secteur%20industriel>

Barthe, B. (2015). *Les risques du travail*. La découverte. <https://doi.org/10.3917/dec.theba>.

Bessin, M. (2016). *L'impact des modèles normatifs sur la représentation sociale du cyclomoteur chez les adolescents : la transgression comme vecteur d'intégration*. [Thèse de doctorat]. Université d'Angers. <https://theses.hal.science/tel-01534033>

Cambon, L. (2006). Désirabilité sociale et utilité sociale, deux dimensions de la valeur communiquée par les adjectifs de personnalité. *Revue internationale de psychologie sociale*, 19(3). <https://shs.cairn.info/revue-internationale-de-psychologie-sociale-2006-3-page-125?lang=fr>

Chenu, A. (2002). Les horaires et l'organisation du temps de travail. *Economie et Statistique*, 352(1), 151-167. <https://doi.org/10.3406/estat.2002.7397>

Conti, B. (2015). La structure des mobilités domicile - travail des villes moyennes : réflexions sur leur durabilité. *Recherche, Transport et Sécurité*, 2015(1), 35-45. <https://doi.org/10.4074/S0761898015001041>

Dupret, E., Bocéron, C., Feltrin, M., Chemolle, E., & Lebon, J. (2018). L'échelle de besoin de récupération : adaptation et validation française. *Santé Publique*, 30(4), 445-454. <https://doi.org/10.3917/spub.185.0445>

Durkheim, E. (1898). Représentations individuelles et représentations collectives. *Revues de métaphysique et de morale*, 6(3), 273-302.

Fisher, G.-N. (1987/2020). *Les concepts fondamentaux de la psychologie sociale*. Dunod.  
<https://doi.org/10.3917/dunod.fisch.2020.01>

Flament, C. (2001). Approche structurale et aspects normatifs des représentations sociale. *Psychologie et société*, 4(2), 57-80.

Flament, C., & Rouquette, M.-L. (2003). *Anatomie des idées ordinaires ; Comment étudier les représentations sociales*. Armand Colin.

Flèche, S., Lepinteur, A., & Powdthavee, N. (2018). Gender Norms and Relative Working Hours : Why Do Women Suffer More Than Men from Working Longer Hours Than Their Partners ? *AEA Papers and Proceedings*, 108, 163-168.  
<https://doi.org/10.1257/pandp.20181098>

Foret, J. (1987). Conditions de travail des conducteurs de train : revue des études physiologiques et psychophysiologiques. *Le travail Humain*, 50(1), 17-34.  
<https://www.jstor.org/stable/40657443>

Galand, C., & Salès-Wuillemin, E. (2009). Apport de l'étude des représentations sociales dans le domaine de la santé. *Sociétés*, 3(105), 35-44. <https://doi.org/10.3917/soc.105.0035>

Gaymard, S. (2003). *La négociation interculturelle chez les filles franco-maghrébines : une étude de représentation sociale*. L'Harmattan.

Gaymard, S. (2007). La représentation de la conduite chez de jeunes conducteurs : une étude de la conditionnalité routière. *Recherche, transports, sécurité*, (97), 339-359.

Gaymard, S., & Joly, P. (2013). La représentation sociale du football chez des jeunes adultes issues d'un milieu social défavorisé : une étude exploratoire. *Loisir et Société*, 35(2), 263-292. <https://doi.org/10.1080/07053436.2012.10707844>

Gaymard, S., & Lethielleux, C. (2015) « La représentation sociale de la vie de quartier chez des femmes retraitées ». *Revue Québécoise de Psychologie*, 36(3), 121-149.

Gaymard, S. (2021). *Les fondements des représentations sociales : sources, théories et pratiques*. Dunod. <https://doi.org/10.3917/dunod.gayma.2021.01>

- Goldfinger, C. (1998). *Travail et hors – travail : vers une société fluide*. Odile Jacob.
- Guichard, J., & Huteau, M. (2022). *Orientation et insertion professionnelle : 75 concepts clés*. Dunod.
- Guimelli, C. (1999). *La pensée sociale*. Presses Universitaires de France.  
<https://doi.org/10.3917/puf.guime.1999.01>
- Halouani, N., Masmoudi, R., Ellouze, S., Turki, M., Aloulou, J., & Amami, O. (2018). Travail en horaires atypiques : impact sur la santé et recommandations. *Journal de l'Information Médicale de Sfax*, (28), 19-23.
- Institut national de recherche et de sécurité [INRS]. (2024). *Travail en horaires atypiques*. INRS. <https://www.inrs.fr/risques/travail-horaires-atypiques/ce-qu-il-faut-retenir.html>
- Jacob, G., & Natanson, M. (2010). La fatigue au travail, la fatigue du travail. *Imaginaire & Inconscient*, 1(25). 167-186. <https://doi.org/10.3917/imin.025.0167>
- Jodelet, D. (1984). Représentation sociale : phénomènes, concept et théorie. In S. Moscovici (Ed.), *Psychologie sociale* (pp. 357-378). Presses Universitaire de France.
- Jodelet, D. (1989/2003). *Les représentations sociales*. Presses Universitaires de France.  
<https://doi.org/10.3917/puf.jodel.2003.01>
- Kaufman, V., & Jemelin, C. (2008). La moitié, une forme de capital permettant d'éviter les irréversibilités socio-spatiales ? In R. Séchet., I. Garat., & D. Zeneidi (Eds.), *Espaces en transactions* (pp. 83-91). Presses Universitaire de Rennes.  
<https://doi.org/10.4000/books.pur.414>
- Mc Cormick, F., Kadzielski, J., Landrigan, C.-P., Evans, B., Herndon, J.-H., & Rubash, H.-E. (2012). Surgeon Fatigue : a Prospective Analysis of the Incidence, Risk, and Intervals of Predicted Fatigue – Related Impairment in Residents. *Archives of Surgery*, 147(5), 430-435.
- Service d'information du Gouvernement [SIG]. (2022, décembre). *Transport : trois aides pour les trajets domicile – travail*. Info.gouv.fr.  
<https://www.info.gouv.fr/actualite/transport-trois-aides-pour-les-trajets-domicile-travail>

Alberta Government. (2017-2021). *Fatigue, Extended Work Hours and Workplace Safety : OHS Information for Workers and Employers*. Alberta Government. <https://open.alberta.ca/publications/erg015>

Moliner, P. (1993). Cinq questions à propos des représentations sociales. *Les cahiers internationaux de psychologie sociale*, (20), 5-14.

Moliner, P. (2015). Objectivation et ancrage du message iconique. Propositions théoriques et pistes de recherche. *Sociétés*, 4(130), 81-94. <https://doi.org/10.3917/soc.130.0081>

Moscovici, S. (1961/2004). *La psychanalyse, son image et son public*. Presses Universitaires de France. <https://doi.org/10.3917/puf.mosco.2004.01>

Nguyen, A. (2022, octobre). *Le travail en horaires atypiques en 2021 : En légère baisse suite à la crise sanitaire*. Dares Résultats. [https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/9ecbd7771cb5901b009b74fc253e5623/DR%20travail\\_horaires%20atypiques\\_2021.pdf](https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/9ecbd7771cb5901b009b74fc253e5623/DR%20travail_horaires%20atypiques_2021.pdf)

Nielsen, H.-B., Hansen, A.-M., Conway, S.-H., Dyreborg, J., Hansen, J., Kolstad, H.-A., Larsen, A.-D., Nabe-Nielsen, K., Pompeii, L.-A., & Garde, A.-H. (2019). Short Time Between Shifts and Risk of Injury among Danish Hospital Workeds : A Register – Based Cohort Study. *Scan J Work Environ Heath*, 45(2), 166-173. <https://doi.org/10.5271/sjweh.3770>

Niessen, M. (2021). *L'analyse des effets du stress lié aux trajets domicile-travail : le burn-out, une variable médiatrice ?* [Mémoire de sciences psychologiques, Université de Liège]. Matheo. <https://matheo.uliege.be/bitstream/2268.2/12405/4/NIESSEN%20Magdalena-MEMOIRE.pdf>

Observatoire national interministériel de la sécurité routière [ONISR]. (2022, septembre). *La sécurité routinière en France : Bilan de l'accidentalité de l'année 2021*. ONISR. <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2021-de-la-securite-routiere>

Observatoire national interministériel de la sécurité routière [ONIRS]. (2024, mai). *La sécurité routière en France : Bilan de l'accidentalité de l'année 2023*. ONISR. <https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-l-insecurite-routiere/bilans-annuels-de-la-securite-routiere/bilan-2023-de-la-securite-routiere>

Perona, M. (2023). « *Les trajets domicile – travail* ». Observatoire du Bien-être du Cepremap.  
<https://www.cepremap.fr/depot/2023/01/2023-01-Domicile-Travail.pdf>

Philipp, P., & Akerstedt, T. (2006). Transport and Industrial Safety, How are they Affected by Sleepiness and Sleep Restriction ? *Sleep Medicine Reviews*, 10(5), 347-356.  
<https://doi.org/10.1016/j.smrv.2006.04.002>

Radio-télévision belge de la Communauté française [RTBF]. (2023, février 10). *Trajet domicile – travail : un sas de décompression non négligeable*. RTBF.  
<https://www.rtbf.be/article/trajet-domicile-travail-un-sas-de-decompression-non-negligeable-11150590>

Rojouan, B. (2023, octobre). *Manque de transports en commun dans les communes rurales et les petites villes*. Sénat. <https://www.senat.fr/questions/base/2023/qSEQ231008778.html>

Rouquette, M.-L., & Rateau, P. (1998). *Introduction à l'étude des représentations sociales*. Presses Universitaires de Grenoble.

Schönenberger, S., Gilibert, D., & Banovic, I. (2015). Impact du rythme de travail (5 quarts de 8h par semaine vs 3 quarts de 12h par semaine) sur la santé perçue des soignants et les demandes psychologiques au travail. *Psychologie du travail et des organisations*, 21(2), 149-169. [https://doi.org/10.1016/S1420-2530\(16\)30014-0](https://doi.org/10.1016/S1420-2530(16)30014-0)

Stokols, D., Novaco, R.-W., Stokols, J., & Campbell, J. (1978). Traffic congestion, type A behavior, and Stress. *Journal of applied psychology*, 63(4), 467-480.  
<https://doi.org/10.1037/0021-9010.63.4.467>

Théorêt, G. (2009). *Differences individuelles quant à la vulnérabilité à la somnolence au volant : une étude sur simulateur de conduite*. [Mémoire de psychologie, Université de Montréal]. Université de Montréal. <https://papyrus.bib.umontreal.ca/xmlui/handle/1866/7450>

Townson, M. (2003). *Les femmes occupants des emplois atypiques : le défi de la politique gouvernementale*. Condition féminine Canada.

Tregouët, B. (2010, décembre). *La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008*. Ministère de la Transition écologique et de la cohésion des territoires. <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/la-mobilite-des-francais-panorama-issu-de-l-enquete-nationale-transports-et-deplacements-2008>

Vergès, P. (1992). L'évocation de l'argent : une méthode pour la définition du noyau central d'une représentation. *Bulletin de Psychologie*. XLV(405), 203-209

Vergès, P. (2001). L'analyse des représentations sociales par questionnaires. *Revue française de sociologie*, 42(3), 537-561. <https://doi.org/10.2307/3323032>

Wilkens, G. (2022). *Effet de la charge mentale sur la fatigue cognitive dans une population middle-aged : étude comportementale et mesure de paramètres oculaires*. [Mémoire de science psychologiques, Université de Liège]. Mathéo. <https://matheo.uliege.be/bitstream/2268.2/16216/5/M%C3%A9moire%20FINAL%20Wilkens%20Ga%C3%ABlle%20s152732.pdf>

Wise, J.-M., Heaton, K., & Patricienne, P. (2019). Fatigue in Long-Haul Truck Drivers : a Concept Analysis. *Workplace Health & Safety*, 67(2). <https://doi.org/10.1177/2165079918800509>

Zeytinoglu, I.-U., & Muteshi, J.-K. (2000). Gender, Race and Class Dimensions of Nonstandard Work. *Industrial Relation*, 55(1), 133-167. <https://doi.org/10.7202/051294ar>

Zilloniz, S. (2015, novembre). *Les temps de déplacement entre domicile et travail : des disparités selon l'organisation des horaires de travail*. Dares Analyses. <https://dares.travail-emploi.gouv.fr/sites/default/files/pdf/2015-081.pdf>

## Index des tableaux.

Tableau 1 : Récapitulatif de la distribution des éléments selon la méthode de Vergès. ....	14
Tableau 2 : Présentation des items de l'échelle de besoin de récupération. ....	16
Tableau 3 : Présentation des items du questionnaire de caractérisation. ....	18
Tableau 4 : Statistiques descriptives des scores à l'échelle de besoin de récupération en fonction des deux groupes. ....	20
Tableau 5 : Test T de Student pour les scores à l'échelle de besoin de récupération.....	21
Tableau 6 : Test T de Student pour l'âge en fonction des groupes.....	22
Tableau 7 : La représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe « Moins fatigué ».....	22
Tableau 8 : La représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe « Plus fatigué ».....	24

## Index des figures.

Figure 1: Quelques éléments centraux de la représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour les « Moins fatigué ».....	23
Figure 2 : Quelques éléments périphériques de la représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe « Moins fatigué » .....	23
Figure 3 : Quelques éléments centraux de la représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe des « Plus fatigué » .....	24
Figure 4 : Quelques éléments périphériques de la représentation sociale des trajets domicile - lieu de travail pour le groupe « Plus fatigué ».....	25
Figure 5 : Diagramme de Kendall, les trajets domicile – lieu de travail pour les deux groupes...	25

## Table des annexes.

Annexe 1 : Questionnaire sur les trajets domicile – lieu de travail.....	40
--	----

## Annexes.

### Annexe 1 : Questionnaires sur les trajets domicile – lieu de travail.

Bonjour,

Je suis une étudiante en master 2 de psychologie sociale du travail et des organisations. Parcours psychologie sociale des risques et sécurité = mobilités et transports.

Dans le cadre de mon travail de recherche, je travaille sur le thème des trajets domicile - lieu de travail. Ce questionnaire est à destination de toutes personnes majeures.

#### Points importants :

- Les réponses à ce questionnaire sont anonymes et confidentielles.
- Vos réponses ne sont enregistrées et validées qu'après l'envoi de celle-ci en fin de questionnaire.
- Les réponses à ce questionnaire seront utilisées uniquement dans le cadre de mon étude.
- Il n'y a pas de bonne ou de mauvaise réponse, l'objectif est de recueillir vos avis.
- Vous ne pourrez faire ce questionnaire qu'une seule fois et les questions avec un astérisque (\*) sont obligatoires.

La durée = moins de 10 minutes.

Si vous avez des questions en rapport avec le questionnaire ou si vous rencontrez un problème, n'hésitez pas à me contacter par email = langibaud@etud.univ-angers.fr

Merci de votre participation !

Les horaires atypiques correspondent aux aménagements du temps de travail qui ne sont « standards » :

- Le travail de nuit (de 21 h à 6 h du matin),
- Les rythmes de travail irréguliers ou cycliques (travail posté en 3x8 ou 2x12 le plus fréquemment),
- Le travail le soir (entre 21 heures et minuit),
- Le travail le week-end (samedi, dimanche) et jours fériés,
- Le travail flexible, selon des amplitudes de journée variables : à temps partiel moins de 6 heures par jour, en horaires longs (plus de 40 heures par semaine),
- Les journées fragmentées par des coupures de plusieurs heures,
- Le travail sur appel ou astreintes...

Travaillez-vous avec des horaires atypiques ?

OUI

NON

### **Les trajets domicile – lieu de travail**

Dans le tableau ci-dessous, choisissez les 3 items les plus caractéristiques des trajets domicile – lieu de travail

	Les 3 plus caractéristiques
Musique	
Fatigue	
Bouchon	
Temps	
Détente	
Long	
Agréable	
Dépenses financières	
Pénible	

Dans le tableau ci-dessous, choisissez les 3 items les moins caractéristiques des trajets domicile – lieu de travail. Attention : vous ne pouvez pas sélectionner les items qui ont déjà été choisis dans le premier tableau.

	Les 3 moins caractéristiques
Musique	
Fatigue	
Bouchon	
Temps	
Détente	
Long	
Agréable	
Dépenses financières	
Pénible	

Pour chacun des items, pouvez-vous indiquer s'il est positif ou négatif ?

	Positif	Négatif
Musique		
Fatigue		
Bouchon		
Temps		
Détente		
Long		
Agréable		
Dépenses financières		
Pénible		

### **Echelle de besoin de récupération.**

Dans le tableau ci-dessous, choisissez une des deux affirmations (OUI ou NON). Cochez la case qui vous correspond.

	OUI	NON
A la fin d'une journée de travail, je me sens vraiment épuisé(e).		
J'ai peu d'intérêt pour les autres lorsque je viens de rentrer à la maison, après le travail.		
À cause de mon travail, je me sens plutôt exténué(e) à la fin de la journée.		
En général, je ne me détends qu'à partir du deuxième jour de repos.		
Souvent, après une journée de travail, la fatigue m'empêche de m'investir dans d'autres activités.		
J'ai des difficultés à me concentrer pendant mes heures de loisirs après le travail.		
Généralement, j'ai besoin de plus d'une heure pour récupérer complètement après le travail.		
Quand je rentre du travail, j'ai besoin qu'on me laisse tranquille pendant un certain temps.		
Il arrive que dans la dernière partie de la journée de travail, la fatigue m'empêche de faire mon travail aussi bien.		
J'ai des difficultés à me détendre à la fin d'une journée de travail.		

## Données sociodémographique.

Votre genre ?

- Homme       Femme       Autre

Votre âge ?

---

Pouvez-vous me préciser l'heure à laquelle vous vous levez lorsque vous travaillez ?

---

Quelle est la durée du trajet domicile – lieu de travail ?

---

Quel moyen de transport empruntez vous pour aller au travail ?

- |  |   |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Voiture       | <input type="checkbox"/> Transport en commun                  |
| <input type="checkbox"/> Vélo          | <input type="checkbox"/> 2 roues motorisés (moto, scooter...) |
| <input type="checkbox"/> Marche à pied | <input type="checkbox"/> Autres                               |