



# EuroCities DATTA

(Distance – Activity – Travel – Time – Accessibility)

---

## Livrable 5

### “Individual perceptions of travel time and spaces”

Avril 2010

ANR, Programme blanc 2007

Projet ANR-07-BLAN-0032

Charles RAUX (coordinateur, LET)

Yves CROZET (LET)

Iragaël JOLY (LET et GAEL)

Tai-Yu MA (LET)

Nicolas OVTRACHT (LET)

Valérie THIEBAUT (LET)

Vincent KAUFMANN (LaSUR)

Stéphanie VINCENT (LET et LaSUR)

Eric CORNELIS (GRT)

LABORATOIRE D'ECONOMIE DES TRANSPORTS (UMR 5593 CNRS)	
A L'UNIVERSITE LUMIERE-LYON 2 :	A L'ECOLE NATIONALE DES TRAVAUX PUBLICS DE L'ÉTAT :
LET ISH 14, avenue Berthelot 69363 LYON Cedex 07  Téléphone +33 (0) 4 72 72 64 03 Télécopie +33 (0) 4 72 72 64 48	LET ENTPE rue Maurice Audin 69518 VAULX-EN-VELIN Cedex  Téléphone +33 (0) 4 72 04 70 46 Télécopie +33 (0) 4 72 04 70 92

LABORATOIRE DE SOCIOLOGIE URBAINE (LASUR) Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne (EPFL), Faculté ENAC LASUR-EPFL, Bâtiment Polyvalent, Station 16, CH-1015 LAUSANNE
---

GROUPE DE RECHERCHE SUR LES TRANSPORTS (GRT) Facultés Universitaires Notre-Dame de la Paix (FUNDP) GRT, FUNDP, 8 Rempart de la Vierge, B-5000 NAMUR
---

# Sommaire

---

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>I- GRANDE MOBILITE ET VECU DES TEMPS DE DEPLACEMENTS : UN ETAT DES LIEUX .....</b>	<b>3</b>
<b>II- CARRIERES ACADEMIQUES : COMMENT CONCILIER MOBILITES SPATIALES ET VIE DE FAMILLE ?.....</b>	<b>5</b>
<b>III- POURQUOI PASSER DEUX HEURES A SE DEPLACER QUOTIDIENNEMENT ? PROPOSITIONS D'EXPLICATION DE LA GRANDE PENDULARITE.....</b>	<b>7</b>
<b>ANNEXE.....</b>	<b>9</b>



## Introduction

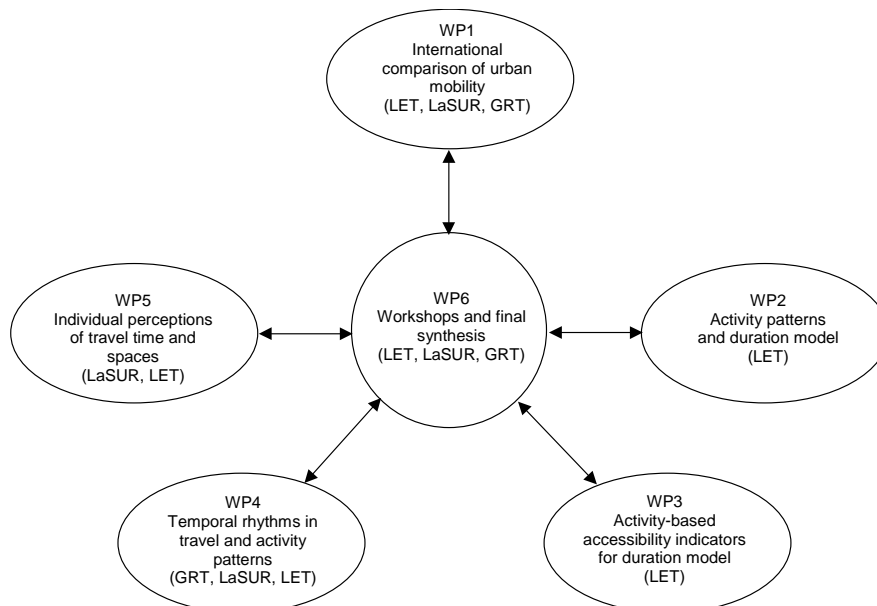
EuroCities-DATTA (*Distance – Activity – Travel – Time – Accessibility*) est un projet financé par l'ANR dans la cadre du « Programme Blanc » depuis novembre 2007 et pour une durée de trois ans. Il est piloté par le LET (CNRS, Université de Lyon) associé au LaSUR (EPFL, Lausanne) et au GRT (FUNDP, Namur).

Le but de ce projet est d'explorer les facteurs qui influencent les distances parcourues et la durée des déplacements. Cette analyse de la mobilité quotidienne se place évidemment dans le cadre de la *time-geography* avec une représentation de la mobilité comme dérivée du besoin de participer à des activités dispersées dans l'espace et dans le temps. Dans l'approche fondée sur les activités (*activity-based*) le déplacement est une activité parmi d'autre et l'analyse se situe d'emblée au niveau du « programme » ou « schéma » d'activités (*activity pattern*).

L'objectif que nous poursuivons est donc de renouveler l'analyse des schémas d'activités en abordant cette question par l'analyse des durées de déplacement en relation avec les durées d'activité à la destination. De cette analyse doit découler une meilleure compréhension de la « fabrication » des schémas d'activités au sein d'un espace caractérisé par des accessibilités hétérogènes.

Bien évidemment cette « fabrication » met en œuvre des éléments de nature économique, sociale, spatiale et temporelle, ce qui nécessite une approche interdisciplinaire. Cela justifie le partenariat entre les trois équipes LET, LaSUR et GRT, qui allient des compétences en économie, économétrie, sociologie, statistique et géomatique.

Le projet est structuré en 6 workpackages (WP), comme indiqué en Figure 1.



**Figure 1 : Structure du projet EuroCities-DATTA**

Ce livrable rend compte du travail mené dans le cadre du WP5 du projet EuroCities-DATTA intitulé « *Individual perceptions of travel time and spaces* ». A travers l'analyse des perceptions et des expériences individuelles de la mobilité pendulaire à longue distance, nous cherchons à découvrir les raisons variées qui peuvent expliquer les choix (ou non-choix) des individus de consacrer autant de temps à leurs déplacements quotidiens.

Trois contributions sont présentées. La première traite de la « grande mobilité » et du vécu des temps de déplacements qui lui sont associés. Elle passe en revue la diversité des phénomènes que recouvre l'expression « grande mobilité », qualifie les populations concernées, et enfin analyse d'une part les interactions entre cette mobilité liée au travail et la situation familiale, d'autre part l'appropriation des temps de déplacements par les grands mobiles.

La deuxième contribution porte sur les exigences de ces mobilités spatiales à longue distance, qu'elles soient réversibles (pendulaires) ou irréversibles (déménagement), ainsi que leur conciliation avec la vie de famille, avec un focus sur les carrières académiques.

Enfin, la troisième contribution cherche à expliquer le pourquoi des comportements des grands pendulaires qui passent plus de deux heures à se déplacer quotidiennement entre leur lieu de travail et leur lieu de vie.

Un résumé de chacune de ces trois contributions est présenté, suivi des textes respectifs complets en annexe.

## I- Grande mobilité et vécu des temps de déplacements : un état des lieux

---

Plusieurs travaux ont été menés en Europe sur la question de ce qui est appelé « grande mobilité », « surmobilité » ou encore « hypermobilité ». Il s'agit alors d'un faisceau de phénomènes de mobilités spatiales qui s'avèrent relativement pluriels. Dans cette contribution introductive, un état des connaissances a donc été réalisé afin de :

- Rendre compte de la diversité des phénomènes de mobilité entendus dans l'expression de « grande mobilité » et préciser la terminologie de chacun.
- Donner un aperçu des populations et profils sociologiques des personnes considérées comme « grands mobiles ».
- Proposer une réflexion sur les interactions entre ces mobilités liées au travail et la famille.
- Comprendre comment les temps de déplacements peuvent être appropriés par ces grands mobiles.

L'analyse de la littérature laisse donc à voir que la grande mobilité recouvre des pratiques variées, depuis des déplacements récurrents de longue distance jusqu'à des formes beaucoup plus irréversibles telles que la migration. Dans les travaux relatifs à la grande mobilité, plusieurs thématiques d'investigation sont abordées, sans véritablement faire l'objet d'une exploitation spécifique. Nous en avons identifié trois :

La première concerne le cycle de vie de la grande mobilité elle-même, qui implique d'une part un questionnement sur son émergence dans le parcours individuel, et d'autre part une réflexion sur les possibilités de son retrait. Comment devient-on un grand mobile ? Les grands mobiles sont-ils nécessairement des héritiers de la mobilité ? La grande mobilité mobilise-t-elle une socialisation primaire ou bien secondaire ou les deux ? La socialisation à la mobilité pourrait être un élément favorable à l'acceptation d'une grande mobilité, mais aussi jouer un rôle dans l'appropriation des temps du déplacement. Au-delà de cette socialisation, y a-t-il des expériences, connaissances ou compétences requises pour être mobiles ? Dans cet ordre d'idée, on pourrait poser l'hypothèse suivante, à savoir que la grande mobilité professionnelle requerrait une stabilité personnelle, conjugale et/ou familiale. Une fois les conditions d'entrée en mobilité questionnée, les éventuelles portes de sortie sont également à interroger. Est-il possible, et si oui comment, de ne plus être mobile ? A quelles conditions, à quels moments du cycle de vie, un tel retrait est-il possible ? Quelles sont les conséquences sociales d'un tel refus de la mobilité ? L'idée derrière ce questionnement est de réfléchir à la manière dont les personnes peuvent rester socialement insérées tout en refusant d'être spatialement mobile.

Une seconde thématique émerge ici et nous ramène directement à nos questionnements de définition. Dans la veine des travaux de B. Montulet et V. Kaufmann notamment, comment l'étude de la grande mobilité permet-elle d'alimenter la réflexion autour des définitions de la mobilité ? La grande mobilité, telle que définie au début de ce rapport par ses dimensions spatiales et temporelles, implique-t-elle une mobilité sociale ? A quelles conditions ? Quels liens peut-on établir entre les deux ? Comment la mobilité sociale est-elle gérée par le grand mobile, particulièrement durant les temps du déplacement ?

Une troisième thématique se dessine alors, pour constituer le cœur de notre réflexion : la question de l'appropriation des temps de déplacements par les grands mobiles. Quelles sont

les logiques d'appropriation des moyens de transports ? Est-elle liée à des facteurs exogènes c'est-à-dire aux modes de déplacements eux-mêmes, et notamment au confort de ces derniers ? Ou bien est-elle davantage liée à des facteurs endogènes à l'individu : une socialisation primaire ou secondaire à la mobilité ? Des expériences, aptitudes ou encore compétences peuvent-elles favoriser la grande mobilité ? Sont-elles créatrices d'habitudes favorables à cette dernière ?

Les contributions suivantes, qui analysent les données qualitatives recueillies tenteront notamment d'apporter des réponses à ces questionnements.

## II- Carrières académiques : comment concilier mobilités spatiales et vie de famille ?

---

Cette seconde contribution est une exploitation des entretiens qualitatifs sur la grande pendularité avec un focus sur les personnes travaillant dans le monde académique. Ces données qualitatives ont été mises en perspective avec des données quantitatives issues de l'enquête européenne Job Mob. Basée sur une méthode mixte, cette contribution se donne pour objectif de réfléchir à l'impact de l'exigence de mobilité liée à la réussite d'une carrière professionnelle sur la construction et le fonctionnement familial.

Compte tenu de la force de l'injonction à la mobilité dans la carrière académique, une carrière dans ce domaine nécessite d'accommoder différentes formes de mobilité spatiale, réversibles et irréversibles, et implique des arrangements conjugaux complexes pour qui souhaite concilier vie familiale et vie professionnelle. Les carrières des académiques sont ainsi un marqueur exemplaire des fortes contraintes de flexibilité spatiale et temporelle s'exerçant sur les individus avec hautes ressources éducatives et professionnelles et leur famille, dans nos sociétés contemporaines.

Les professionnels de l'académique sont fortement soumis à la nécessité d'être mobile, car la mobilité est un ingrédient nécessaire à la réalisation de leur carrière. Attirés par des opportunités de poste, ils ont notamment tendance à quitter leur région d'origine ou alors à faire la navette vers des villes universitaires. Cette centration sur la carrière, ainsi que l'impératif d'être géographiquement flexible jusqu'à l'obtention d'un poste stable, conduit un certain nombre d'académiques à repousser l'arrivée du premier enfant. Ce résultat nous amène à différentes explications. Premièrement, l'enfant peut être envisagée comme un frein à la mobilité nécessaire à la carrière académique. L'investissement nécessaire à l'éducation de l'enfant, ainsi que le plus grand ancrage spatial causé par la parentalité (scolarisation, soutien des réseaux de proximité) peuvent conduire les professionnels de l'académique à repousser le désir d'enfant. Deuxièmement, on peut également supposer que certains académiques retardent la parentalité, afin d'attendre une stabilité de l'emploi et accumuler un capital économique suffisant pour élever leurs enfants. Ceci est d'autant plus vrai dans les pays européens aux exigences élevées en ce qui concerne les besoins des enfants, tant matériels que relationnels. Le fait de repousser la fécondité peut alors amener certains couples à renoncer définitivement à la parentalité pour faire carrière, particulièrement lorsque l'académique est une femme. Le grand investissement professionnel consenti peut se faire au détriment de la vie conjugale, pouvant aller jusqu'à la rupture du lien conjugal. Les célibataires académiques ressentent ainsi une plus grande difficulté à construire une relation de couple stable du fait de leur mobilité.

Néanmoins, vie familiale et carrière académique ne sont pas irréductiblement incompatibles. Paradoxalement, certaines formes de mobilités réversibles constituent des stratégies de conciliation entre vie familiale et carrière. Il en est ainsi de la pendularité quotidienne ou hebdomadaire qui permet de continuer à exercer une activité académique éloignée du lieu de vie sans pour autant obliger à une relocalisation familiale.

Enfin, la conciliation au quotidien de la carrière académique, des mobilités et de la vie familiale se niche dans la répartition des tâches domestiques et familiales au sein du couple. De ce point de vue, une forte inégalité genrée apparaît. Si les hommes académiques mobiles se trouvent déchargés des tâches domestiques et familiales, pouvant ainsi consacrer la majorité de leur temps à leur carrière, les femmes académiques mobiles continuent à prendre en charge une grande partie de ses tâches. Mener de front carrière académique et vie familiale peut s'avérer alors difficilement conciliable et ainsi amener certaines femmes à renoncer à la poursuite de leur carrière dans l'académique.

### III- Pourquoi passer deux heures à se déplacer quotidiennement ? Propositions d'explication de la grande pendularité.

---

Cette contribution cherche à expliquer les comportements des grands pendulaires qui passent plus de 2h à se déplacer quotidiennement entre leur lieu de travail et leur lieu de vie. Les analyses économiques en matière de temps de déplacement reposent principalement sur l'hypothèse d'une constance des budgets-temps de transports quotidiens en zone urbaine. Etant donné cette constance des budgets-temps de transports (BTT), le gain de vitesse permis par l'automobile permet d'expliquer l'allongement des distances effectuées. Cette relation entre la vitesse du déplacement, les distances parcourus et les temps de déplacements quotidiens est appelée conjecture de Zahavi (Zahavi, Ryan, 1980 ; Zahavi, Talvitie, 1980). En moyenne, on observe alors une certaine stabilité des temps alloués aux déplacements quotidiens.

Néanmoins, cette conjecture ne permet pas d'expliquer la totalité des comportements de mobilité quotidienne, notamment sur le trajet domicile-travail. Elle se trouve même, dans certains cas, contredite. En effet, nous observons aujourd'hui une augmentation des BTT moyens, essentiellement due à la représentation croissante des grands mobiles, caractérisés par des BTT particulièrement élevés.

Au travers de l'analyse qualitative d'entretiens menés auprès de grands pendulaires, nous avons donc cherché à expliquer ces comportements de mobilité qui apparaissent irrationnels, notamment du point de vue de la théorie du Rational Modal Choice. Les résultats mettent en lumière deux dimensions explicatives.

Tout d'abord, le choix de penduler constitue une stratégie de conciliation entre vie familiale d'un côté et vie professionnelle de l'autre. La pendularité révèle paradoxalement un fort ancrage au lieu de vie, qui prend la forme d'un attachement social, sensible ou culturel à ce dernier. La décision de penduler se prend également en interaction avec le conjoint ou la famille. Elle permet une proximité résidentielle avec certains membres de la famille, conjoint, enfants, parents âgés. Elle est également le résultat d'un compromis conjugal entre le maintien d'un lieu de vie commun et de deux activités professionnelles géographiquement éloignées. Ce ne sont donc pas seulement les contextes résidentiels ni les opportunités d'emploi qui expliquent la grande pendularité. En ce sens, la dimension conjugale et familiale constitue la pierre angulaire de compréhension des processus de décision de la grande pendularité.

Ensuite, pour véritablement comprendre l'acceptation de ces temps de parcours, il convient de faire un détour par les temps de trajet eux-mêmes. Ces derniers résultent également de choix modaux spécifiques plutôt tournés vers les transports collectifs, qui sont plus facilement appropriables pour déployer des activités durant les trajets. Même si ces choix modaux tendent à allonger encore les temps de trajet des pendulaires, ils limitent le ressenti d'un temps perdu car d'autres activités peuvent être réalisées durant le trajet. Ainsi, les grands pendulaires ne cherchent pas nécessairement à réduire au maximum leur temps de trajet mais à l'investir. Les temps de trajet ne sont donc pas des interstices de la vie quotidienne. Au contraire, ils peuvent être perçus comme de réelles opportunités de réalisation d'activités que les personnes ne pourraient réaliser en dehors de l'espace-temps spécifique du déplacement.

Les activités déployées durant le trajet répondent à différentes logiques. Dans certains cas, elles visent seulement à tuer le temps, à le faire passer plus vite en attendant l'arrivée à destination. Dans d'autres cas, elles permettent d'optimiser le temps de trajet afin de gagner du temps sur d'autres activités du quotidien qui sont généralement réalisées hors de l'espace-temps du trajet. Enfin, les temps de trajets rendent possibles, pour certains, le déploiement d'activités qu'ils n'auraient pas l'opportunité de faire en dehors de ce temps de trajet. Cette troisième logique apparaît alors comme la manifestation d'une grande appropriation des temps du trajet. De ce point de vue, l'appropriation des temps du déplacement est une perspective explicative à la pérennité de ces grandes pendularités chez certaines personnes : elles en deviennent alors un mode de vie.

## Annexe

---

# **Grande mobilité et vécu des temps de déplacements**

---

Une approche bibliographique

Stéphanie VINCENT, post-doctorante LET/Lasur

Décembre 2008

<b>Grande mobilité et vécu des temps de déplacements .....</b>	<b>1</b>
<b>Introduction .....</b>	<b>3</b>
<b>I- La grande mobilité : un phénomène multiple .....</b>	<b>4</b>
1- Entre définitions temporelles et spatiales .....	4
2- Une réalité multiple .....	5
3- Une diversité d'appellations.....	7
<b>II- Qui sont les grands mobiles ? Panorama des caractéristiques socio- démographiques des grands mobiles en Europe.....</b>	<b>9</b>
1- Caractéristiques sociodémographiques des grands mobiles .....	9
2- Les zones de résidence des grands mobiles .....	12
3- Les choix modaux des grands mobiles .....	13
4- Des héritiers de la mobilité ?.....	13
<b>III- Grande mobilité professionnelle et implications domestiques/familiales : les liens entre sphère professionnelle et privée .....</b>	<b>16</b>
1- Des effets de cycle de vie sur la mobilité professionnelle ?.....	17
2- Les répercussions de la grande mobilité sur le couple et la famille.....	18
3- Répercussions de la grande mobilité professionnelle sur le temps de loisirs ....	23
4- Les répercussions de la grande mobilité sur la santé et le bien-être des individus <sup>24</sup>	
<b>IV l'appropriation des temps du déplacement .....</b>	<b>26</b>
1- La diversité des modes d'appropriation des temps de déplacements .....	26
2- Lassitude et pénibilité du déplacement malgré les routines .....	29
3- La notion d'aptitudes dans l'appropriation du déplacement .....	29
<b>En guise de conclusion : un champ qui reste A investiguer... ..</b>	<b>31</b>
1- Un phénomène qui interroge l'économie des transports.....	31
2- Des thématiques à approfondir.....	32
<b>Bibliographie .....</b>	<b>35</b>

## INTRODUCTION

Les distances moyennes parcourues quotidiennement par les salariés entre lieu de travail et résidence est passée de 20 km dans les années 1970 à 40 aujourd'hui (Le Breton, 2008). Cet éloignement a été en grande partie possible grâce aux gains de vitesse permis par l'automobile ou encore le TGV, entraînant alors un temps de déplacement relativement stable. Ainsi, la conjecture de Zahavi stipule que le temps alloué au déplacement domicile-travail resterait stable, malgré l'éloignement des ménages en zones périurbaines de plus en plus lointaines. Pourtant, cette conjecture semble être remise en cause depuis quelques années car on observe une augmentation des budgets-temps de transport (BTT). Il semblerait que cette augmentation des moyennes des BTT quotidiens soit « notamment le résultat d'une représentation croissante des grands mobiles, caractérisés [...] par des BTT particulièrement élevés » (Joly, Littlejohn, 2007).

De ce fait, le vécu de temps de déplacement ne peut plus seulement être considéré comme un interstice de la vie quotidienne. L'émergence de ces « grands mobiles », qui passent beaucoup de temps à se déplacer, met en lumière l'existence de possibles appropriations du temps de déplacement. Ainsi, la compréhension du vécu des temps de déplacements implique de s'intéresser à ces « grands mobiles » qui semblent être à même de s'approprier les temps de déplacements davantage que les autres.

Cette caractéristique issue de l'observation des temps de déplacements dans plusieurs agglomérations européennes pose alors la question des navettes quotidiennes longues mais aussi plus largement d'autres formes de mobilité de grande distance ou de temporalité longue. Plusieurs travaux ont été menés en Europe sur la question de ce qui est appelé « grande mobilité », « surmobilité » ou encore « hypermobilité ». Il s'agit alors d'un faisceau de phénomènes pluriels dont les contours se distinguent difficilement. C'est donc dans cette perspective que se situe cet état de l'art : faire le point sur les connaissances déjà acquises et les zones d'ombre persistantes autour de la grande mobilité.

# **I- LA GRANDE MOBILITE : UN PHENOMENE MULTIPLE**

Le terme de « grande mobilité » précédemment utilisé pour évoquer de grands budgets-temps de transports quotidiens se retrouve également utilisée pour décrire des phénomènes très diversifiés. Notion vague au contenu varié, il s'agit ici dans un premier temps de clarifier les définitions qu'elle recouvre et le sens que nous lui attribuons.

## **1- Entre définitions temporelles et spatiales**

Les phénomènes décrit par la notion de grande mobilité peuvent s'articuler autour de quatre définitions distinctes.

Tout d'abord, « la mobilité n'est pas réductible à une question de transport » (Kaufmann, 2008 :23). Cette affirmation amène à penser la mobilité non pas seulement comme un déplacement dans l'espace physique mais aussi dans l'espace social (Mac Kenzie, 1927). Une telle définition de la mobilité renvoie alors à la notion de motilité (Kaufmann, 2002 ; Kaufmann et alii, 2003) c'est-à-dire la capacité à se déplacer et à passer d'un réseau social à un autre. Néanmoins, mobilité spatiale et mobilité sociale ne vont pas toujours de pair. Ainsi, les multiples technologies de l'information et de la communication (téléphone mobile, Internet...) permettent aux individus de rester insérés dans de multiples réseaux sociaux et professionnels sans pour autant impliquer ni une coprésence physique, ni un déplacement dans l'espace (Kesselring, 2006). Inversement, le businessman qui réserve la même chambre dans le même type d'hôtel quelle que soit la ville dans laquelle il se trouve, se déplace beaucoup d'un point de vue spatial mais n'est pas nécessairement mobile du point de vue social (Montulet, 1998 ; Kaufmann, 2008). Ainsi, cette définition de la mobilité qui lie mobilité spatiale et sociale implique des relations à l'espace, au temps mais aussi à l'altérité différenciée selon les individus. Si les implications sociales de la mobilité spatiale interrogent bel et bien le chercheur que nous sommes, elles constituent la toile de fond de notre réflexion plutôt que la base de définition de la grande mobilité.

Ce faisant, il nous faut revenir aux définitions traditionnelles des déplacements pour établir celle que nous attribuerons à la grande mobilité. Une première définition du déplacement est géographique ; elle consiste à définir la mobilité par le franchissement de l'espace et les mobiles comme des individus qui parcourent beaucoup de kilomètres par an, comme peuvent l'être les touristes (Stock, 2005). De plus, il peut être nécessaire d'introduire la dimension spatiale des déplacements car raisonner en nombre de déplacements n'est pas

toujours suffisant pour saisir toutes les implications d'un déplacement (Orfeuill, Soleyret, 2002). Notamment, lorsque l'on s'intéresse à l'impact environnemental des déplacements, ce sont bien les distances parcourues qui sont importantes et pas seulement le nombre de déplacements (Raux, Traisnel, Nicolas, 2004).

Une deuxième définition traditionnelle des déplacements est pourtant plus largement utilisée dans les recherches sur la mobilité. Il s'agit d'une définition temporelle cette fois : la mobilité est alors définie à partir du temps passé à se déplacer et les individus peuvent alors se définir à partir du temps qu'ils passent à se déplacer quotidiennement. Il s'agit notamment des enquêtes prenant pour base de définition de la mobilité des budgets temps de transport (Joly, 2005 ; Joly, Kaufmann, Littlejohn, 2007)

Enfin une quatrième définition combine les deux dernières. C'est celle que nous retenons ici pour définir la grande mobilité : les grands mobiles sont ainsi des individus qui, à la fois passent beaucoup de temps à se déplacer et parcourent beaucoup de kilomètres.

## **2- Une réalité multiple**

Au-delà de cette double – voire triple – définition de la grande mobilité, semble apparaître un phénomène aux multiples contours. La grande majorité (pour ne pas dire la totalité) des enquêtes relatives aux phénomènes de grande mobilité s'intéressent aux mobilités professionnelles. Ces mobilités professionnelles se définissent comme les mobilités spatiales liées à l'activité professionnelle et peuvent prendre diverses formes – nous y reviendrons ci-dessous. Les mobilités liées au travail soulèvent des problématiques et des enjeux particulièrement importants en regard de la gestion de la vie quotidienne et familiale, d'autant que mobilité familiale et professionnelle sont difficiles à séparer. Cependant, les enquêtes laissent de côté ce qui pourrait relever d'une grande mobilité de loisirs au travers, par exemple, des résidences secondaires ou des voyages. Les travaux relatifs à ces questions les abordent rarement sous l'angle de la mobilité générée ou des déplacements (Ortar, 1998 ; Urbain, 2002, 2003).

Concernant les travaux sur les grandes mobilités liées au travail, plusieurs phénomènes sont en jeu : la grande pendularité, les déplacements professionnels ou encore la double résidence pour raison professionnelle, etc. E. Bericat, propose une typologie afin de clarifier ces différentes mobilités liées au travail (Bericat, 1994) :

- la « mobility to work » regroupe l'ensemble des trajets domicile-travail ;

- la « mobility in/at work » concerne les trajets nécessaires à la réalisation du travail, par exemple les déplacements pour se rendre à une réunion ;
- enfin, la « mobilité because of work » relève des phénomènes de birésidentialité, c'est-à-dire lorsque celui qui travaille est obligé de loger ailleurs que sa famille qui, elle, reste alors dans un même lieu.

La mobilité résidentielle pour motifs professionnels (Bonvalet, Lelièvre, 1989) reste donc absente de cette typologie, qui s'avère néanmoins très fine pour distinguer les différents types de déplacements occasionnés par l'activité professionnelle (Bericat, 1994 ; Sanchez, Landwerlin, 2006, p.136).

A cette typologie s'en superpose une autre, portant sur les mêmes phénomènes, mais les classifiant autrement. Cette typologie est celle qui a été élaborée dans la grande enquête européenne JobMob. Dans cette enquête, quatre types de phénomène ont été considérés comme de la grande mobilité :

- les « navetteurs de longue distance », définis par le fait qu'ils consacrent plus de 2h à leurs déplacements quotidiens (navettes) en plus de leurs heures de travail.
- Les « overnigheters », c'est-à-dire des personnes qui passent des nuits hors de leur domicile pour leur travail. Dans l'enquête, n'ont été retenus que les travailleurs qui passent plus de 60 nuits par an hors de leur foyer.
- Les « déménageurs récents » qui ont effectué un déménagement de plus de 50 km depuis 2004, principalement pour raisons professionnelles.
- Les « relations de couples à longue distance » composées de personnes déclarant être en relation de couple stable mais vivant dans des logements séparés de plus d'une heure pour raisons professionnelles.

Une cinquième catégorie a également été composée et nommée « multimobiles » pour les individus qui appartiendraient simultanément à plusieurs des catégories précitées (Montulet, Huynen, Hubert, 2008).

Ainsi, ce sont le plus souvent les phénomènes de mobilité induits par l'activité professionnelle qui sont étudiés. Néanmoins, certaines mobilités liées à l'activité professionnelle ne sont pas explicitement engendrées par cette dernière et interrogent donc sur une telle catégorisation des grandes mobilités. Il s'agit des grandes mobilités liées à des choix de vie ou des processus familiaux (divorce, départ des enfants, etc.). On peut citer en exemple des ménages qui, grâce au TGV, ont pu choisir de vivre dans la Drôme, le Lyonnais ou le Sud de la France tout en continuant de travailler à Paris (phénomène plutôt visible en France) ou encore des couples dont les enfants viennent de quitter le domicile familial et qui

décident alors de s'installer dans leur résidence secondaire pour leurs dernières années d'activité professionnelle (phénomène plutôt visible en Suisse). Ces choix de vie impliquent des grandes mobilités professionnelles, bien que le motif initial de la mobilité ne soit pas une obligation professionnelle. Même s'ils ont les mêmes conséquences concrètes, notamment en termes de navettes, on peut raisonnablement supposer que le ressenti de la mobilité par les individus est sensiblement différent. Peut-on alors décrire et analyser ces phénomènes de la même manière que les mobilités professionnelles décrites plus haut ? Peut-on les mettre sur un même plan ? Ainsi, les équipes travaillant sur le projet JobMob ont fait le choix de considérer comme mobiles professionnels les individus se déclarant comme tels, ce qui laisse l'appréciation des raisons de la mobilité aux individus eux-mêmes.

En revanche, dans une recherche française récente portant sur le phénomène de la grande mobilité professionnelle – c'est-à-dire liée au travail – les auteures opèrent une classification selon les motifs qui président aux choix de grande mobilité (Ortar, Legrand, 2008). Deux grands types de motifs sont alors distingués : d'une part des motifs professionnels donc liés au choix d'un métier ou aux contraintes du marché de l'emploi et, d'autre part, des motifs personnels liés au choix d'un lieu de vie. Un troisième type de motifs concerne les arbitrages qui peuvent être faits entre différents types de mobilité, par exemple entre une relocation résidentielle et une mobilité longue distance (Ortar, Legrand, 2008, pp. 18-30). Cette classification par motifs met alors en lumière l'importance d'une réflexion sur la genèse de l'entrée en mobilité de chacun des individus ou des ménages concernés par ces phénomènes.

### **3- Une diversité d'appellations**

Une fois la multiplicité des phénomènes de grande mobilité élucidée, il convient de s'attarder sur leur dénomination. En effet, il apparaît que les chercheurs leur ont attribué des dénominations multiples et souvent très significatives du statut accordé à ces phénomènes.

En 2001, J. Meissonnier dans l'ouvrage tiré de sa thèse s'intéresse à ces travailleurs vivant à Rouen mais travaillant quotidiennement à Paris. Il les nomme alors « provinciliens », insistant de ce fait sur leurs similitudes avec les franciliens (Meissonnier, 2001). Quelques années plus tard, dans un rapport financé par le Predit, J-M. Beauvais s'intéresse à une population similaire qui, tout en habitant Tours, travaille à Paris. Il les nomme quant à lui « migrants » signifiant par ce terme une sorte de déracinement quotidien ou hebdomadaire ainsi que l'importance des trajets (Beauvais et alii, 2007).

Dans d'autres études ou enquêtes, on trouve simultanément les termes d'« hypermobilité » ou encore de « surmobilité » (Ortar, Legrand, 2008). Ces appellations nous semblent souvent normatives et connotées négativement, comme si ces phénomènes relevaient de quelque chose d'anormal voire de pathologique. Pour notre part, nous adopterons donc le terme de « grande mobilité » qui nous semble être le plus descriptif et le moins normatif. C'est donc ce terme que nous utiliserons dans ce rapport, au sens où il combine définition spatiale et définition temporelle de la mobilité.

Il s'agira tout d'abord de dresser un panorama général des caractéristiques sociodémographiques des grands mobiles afin de rendre compte des profils que recouvrent cette notion. Puis, nous nous intéresserons particulièrement aux liens entre la grande mobilité professionnelle et vie familiale, notamment en rendant compte des répercussions de l'absence de l'un des conjoints tant que la relation conjugale que familiale. Enfin, les différentes modalités d'appropriation des temps de déplacements par les grands mobiles seront passés en revue, avant de conclure sur les problématiques en lien avec la grande mobilité restant à explorer.

## **II- QUI SONT LES GRANDS MOBILES ? PANORAMA DES CARACTERISTIQUES SOCIO-DEMOGRAPHIQUES DES GRANDS MOBILES EN EUROPE**

A partir des définitions préalablement posées, le profil des grands mobiles interroge. Qui sont ces individus qui parcourent beaucoup de kilomètres et passent beaucoup de temps à se déplacer ? Possèdent-ils des caractéristiques d'âge, d'appartenance sociale ou socioprofessionnelle, etc. identiques ou proches ? Il s'agit dans cette seconde partie d'établir un panorama des caractéristiques de ces grands mobiles en Europe.

### **1- Caractéristiques sociodémographiques des grands mobiles**

#### **A- Quantification de la grande mobilité**

L'enquête européenne JobMob permet de dresser un panorama relativement complet des points communs et des différences entre les grands mobiles des différents pays européens. La population mobile en Europe (Allemagne, Belgique, Suisse, France, Espagne et Pologne) représente un peu moins du cinquième de la population de chaque pays, avec des pourcentages oscillant entre 13% et 18% selon les pays. La Suisse apparaît être le pays européen concerné par l'enquête où l'on dénombre le moins de mobiles (13%)<sup>1</sup>, au contraire de l'Allemagne où on en dénombre le plus (18%). La France se situe entre les deux avec une moyenne de 15% de mobiles tandis que la Belgique en compte légèrement plus (17%) (Schneider, Meil, 2008). Mais, si l'on ajoute à cette catégorie les personnes ayant déjà eu une expérience de grande mobilité, environ la moitié de la population en âge de travailler est concernée par la grande mobilité dans l'ensemble des pays concernés, légèrement moins en Belgique (42%).

---

<sup>1</sup> Ce chiffre relativement inférieur à ceux relevés en France ou en Allemagne doit cependant être considéré avec prudence. Les migrations frontalières sont très importantes en Suisse mais elles ont été prises en compte dans les bases de données des pays limitrophes et non dans celle de la Suisse.

## **B- Genre, âge et grande mobilité**

Pour l'ensemble des pays concernés, la grande mobilité est majoritairement le fait d'hommes puisque dans environ 2/3 des cas et quel que soit le pays concerné, les grands mobiles sont des hommes. La grande mobilité semble également être le fait des plus jeunes travailleurs, particulièrement en Pologne, en Espagne – et dans une moindre mesure en France – où l'on note une surreprésentation des 25-34 ans (respectivement 55%, 52% et 46%). Un effet âge est également perceptible dans les différentes catégories de grande mobilité. Ainsi, pour la Belgique, les auteurs notent que les jeunes sont plus nombreux dans la catégorie des « grands navetteurs » que les plus âgés des travailleurs. A cela s'ajoute un effet de statut familial, car les temps de trajets domicile-travail sont en moyenne plus longs quand il y a un enfant de moins de 12 ans dans le foyer (Montulet, Huynen, Hubert, 2008).

Du point de vue du statut familial justement, il apparaît dans cette même enquête que la plus grande proportion des hommes mobiles vit en couple avec des enfants. Il en est de même pour les femmes mobiles qui sont plus nombreuses à vivre en couple avec des enfants, à l'exception de la Suisse et de l'Allemagne. Ainsi en Suisse, les femmes comme les hommes mobiles sont majoritairement sans enfant (70%). Il semblerait d'ailleurs qu'en Suisse, la grande mobilité puisse être analysée comme une « étape de vie pré-familiale » (Viry, Kaufmann, Widmer, à paraître). Plusieurs éléments peuvent être avancés pour expliquer ce fait : la déficience des politiques familiales en Suisse, la promotion du travail à temps partiel féminin et les modèles éducatifs. En effet, une grande différence culturelle sépare la Suisse de la France : en Suisse, les parents et notamment la mère sont les dépositaires naturels de l'éducation de l'enfant, d'où une forte diminution du travail féminin avec l'arrivée des enfants. En France, en revanche, l'idée selon laquelle l'enfant a besoin très tôt d'être socialisé est une valeur forte qui favorise les gardes en crèche ou gardes partagées auprès d'une nourrice, favorisant ainsi le travail féminin.

Egalement, en Belgique, « les femmes seules ou avec un compagnon ont tendance à être plus mobiles et celles qui ont un compagnon et des enfants sont moins mobiles que le reste des femmes » (Montulet, Huynen, Hubert, 2008). On observe alors un fort effet de la parentalité sur les mobilités professionnelles particulièrement sur les femmes, qui deviennent moins mobiles lorsqu'elles sont mères<sup>2</sup>.

En Allemagne, on observe plutôt une surreprésentation par rapport aux autres pays des familles monoparentales parmi les grands mobiles. Ainsi, 38% des femmes grands mobiles

---

<sup>2</sup> Cette caractéristique laisse à penser que la naissance des enfants aurait un impact sur la grande mobilité professionnelle. Néanmoins, on ne peut pas affirmer qu'il s'agit là d'un effet de cycle de vie car les données utilisées dans l'enquête ne sont pas longitudinales. Seule une perspective biographique longitudinale permettrait de le confirmer.

vivent seules avec des enfants tandis que 23% des hommes mobiles vivent seuls avec des enfants. Il semblerait néanmoins que l'on observe un fort effet de genre dans le type de grande mobilité à laquelle sont confrontés les hommes et les femmes. Ainsi, Estelle Bonnet, Béate Collet, Cristina Dragus et Béatrice Maurines notent pour la France que les femmes se retrouvent davantage dans les phénomènes de « pendularité longue distance » tandis que les mobilités impliquant des absences plus régulières du foyer sont plutôt le fait d'hommes (Bonnet et alii, 2008). Ce constat est également repris pour la France dans le rapport d'enquête du Predit réalisée sur les « migrants » entre Tours et Paris (Beauvais et alii, 2007, p.14). Deux hypothèses d'explication peuvent être avancées. Premièrement, il est possible qu'hommes et femmes n'entretiennent pas les mêmes rapports à l'espace ; face à une situation de mobilité, les femmes seraient plus enclines à assumer des BTT très élevés afin d'être présentes au domicile familial le soir. Deuxièmement, les femmes apparaissent plus nombreuses que les hommes à se déplacer en transports collectifs, ce qui occasionne en moyenne des BTT plus élevés, notamment en France.

### **C- Catégorie socioprofessionnelle et grande mobilité**

Du point de vue de l'appartenance socioprofessionnelle ou de la position hiérarchique occupée, l'enquête JobMob met en lumière certaines tendances. Ainsi, les grands mobiles se trouvent être sous-représentés dans le secteur industriel. Le secteur tertiaire a été divisé en deux sous-groupes, d'une part le secteur des services et d'autre part, l'économie de la connaissance (knowledge industry). Si dans le premier les grands mobiles professionnels se trouvent sous-représentés, on en trouve une forte proportion dans le second. Ainsi, dans l'enquête menée en France, les auteures relèvent une présence plus forte des professions intellectuelles supérieures parmi les grands mobiles (Bonnet et alii, 2008). Concernant la position hiérarchique occupée, les grands mobiles professionnels sont fortement représentés dans les catégories intermédiaires (in-between) dont les cadres du privé sont une bonne illustration. Enfin, on observe un effet de diplôme sur la mobilité des femmes, relevé par exemple en Espagne : plus le diplôme et le revenu des femmes sont élevés, plus elles ont tendance à faire des navettes élevées (Sanchez, Meil, 2006). Néanmoins, il ne semble pas y avoir de lien global significatif entre mobilité professionnelle et revenus : le fait d'être mobile ne garantit pas un meilleur revenu (Schneider, Meil, 2008).

Un impératif de flexibilité semble se dessiner, amené par les nouvelles formes du capitalisme (Boltanski, Chiappello, 1999, page 451). Cet impératif va de pair avec une forte mobilité tant spatiale que sociale. Etre mobile signifie aujourd'hui être inséré socialement,

tandis que l'absence de mobilité tend à créer de l'exclusion : « la désaffiliation peut être ainsi amorcée par des conduites d'autoprotection en situation de précarité dont le résultat est d'augmenter la précarité. » (Boltanski, Chiappello, 1999, page 449). En toile de fond se dessine alors le rôle des réseaux sociaux. Si leur rôle dans l'obtention d'un emploi, notamment, a largement été montré dans diverses recherches, les réseaux sociaux semblent être devenus une véritable ressource sociale, au sens où leur élargissement permet toujours plus de mobilité et de flexibilité. La mobilité entendue ici à la fois dans son acception spatiale mais aussi sociale se révèle alors être un capital (Kaufmann, Bergman, Joye, 2004).

## **2- Les zones de résidence des grands mobiles**

De manière intuitive, plusieurs chercheurs ont posé l'hypothèse que la grande mobilité, quelles que soient ses formes, serait favorisée par une localisation résidentielle en hypercentre urbain (Schneider, Meil, 2008 ; Ortar, Legrand, 2008). Pourtant, à l'analyse, les enquêtes quantitatives et qualitatives montrent qu'il n'existe pas de modèle qui lierait la zone d'habitation et des pratiques de grande mobilité. En France, N. Ortar et C. Legrand montrent qu'une minorité des grands mobiles interrogés dans leur enquête vivent dans « la ville ou ses abords immédiats » (Ortar, Legrand, 2008, p.54). Même s'il s'agit d'une enquête qualitative dont on ne peut pas tirer de généralisations quantitatives, ce constat est néanmoins significatif : habiter en zones périurbaines voire rurales n'est pas incompatible avec une grande mobilité liée au travail. On peut néanmoins conjecturer que de telles localisations résidentielles impliquent des BTT importants.

L'enquête européenne JobMob montre qu'il n'existe pas de modèle clair quant aux liens entre la zone d'habitation et le fait d'avoir des pratiques mobiles. Ainsi, en Suisse, ce sont principalement dans les villes de taille moyenne que sont domiciliés les grands pendulaires ainsi que les « overnighers ». En revanche, en France et en Espagne, on retrouve davantage de navettes de longue distance dans les grandes agglomérations (principalement l'agglomération de Madrid et l'Île de France). Selon les pays, la taille de la ville de résidence ne joue pas de la même manière sur la proportion de grands mobiles à y résider et sur les types de grandes mobilités professionnelles (Schneider, Meil, 2008).

### **3- Les choix modaux des grands mobiles**

Les grands mobiles se déplacent davantage que les autres individus, que ce soit en nombre de déplacements, en distances parcourues et en temps passé à se déplacer ; il apparaît donc important de s'intéresser à leurs usages modaux. Plusieurs enquêtes se sont intéressées aux modes de déplacements utilisés par les grands navetteurs. Ces derniers semblent préférer des usages autres que la voiture particulière, tels que les transports en commun, le train ou le covoiturage, car ils permettent davantage de se réappropriier le temps de déplacement (Beauvais et alii, 2007 ; Vincent, 2008)<sup>3</sup>. D'autres travaux montrent également que les personnes dont l'emploi nécessite beaucoup de déplacements tendent à préférer les transports publics (Kesselring, 2006, p.271). Ainsi, de manière générale, il apparaît que les grands mobiles font preuve d'une grande diversité dans leurs choix modaux, « [utilisant] à peu près toute la gamme des moyens de déplacements disponibles actuellement » (Ortar, Legrand, 2008, p.76).

Néanmoins, un effet d'appartenance sociale se dessine dans les choix modaux opérés par les grands mobiles. Dans le cas des navetteurs, N. Ortard et C. Legrand soulignent dans leur travail sur la France que les cadres auraient une plus grande « propension (...) à utiliser le train et l'avion » tandis que les ouvriers « apparaissent davantage captifs de la voiture » (2008, p.77). Trois types d'éléments explicatifs sont avancés : premièrement, leurs localisations résidentielles respectives ; deuxièmement, des raisons financières et troisièmement la situation professionnelle de chacun, celle des cadres favorisant l'usage du train ou de l'avion.

### **4- Des héritiers de la mobilité ?**

Une dernière caractéristique des « grands mobiles » mérite d'être mentionnée car elle apparaît dans plusieurs recherches : il s'agit d'une sorte d'habitude de la mobilité. Ainsi, en France, une partie non négligeable des grands mobiles rencontrés par N. Ortard et C. Legrand semblent avoir reçu la mobilité en « héritage » pendant l'enfance, au travers de divers déménagements ou voyage. Pour d'autres, il s'agit simplement d'un « goût du voyage » (Ortar, Legrand, 2008, p.90). Les auteurs d'un rapport sur les grands mobiles établissent, sous forme d'hypothèse un constat similaire : « Nous suggérons le lien hypothétique de l'imprégnation dans la prime jeunesse. [...] L'enfant n'élabore pas encore son histoire propre ; de même qu'il émerge au langage par la langue maternelle, de même il

---

<sup>3</sup> Voir également ci-dessous.

s'éveille à son histoire par et dans celle de ses parents. Ceci le conditionne et le prédispose à telle ou telle singularité caractéristique venue de ce monde-là, comme si, pendant leur enfance, les auteurs de ces récits avaient été enivrés, intoxiqués par des expériences de la mobilité. Ainsi, dans ce temps « proto-historique », la nature enfantine s'imbiberait de cette perspective du changement constant de circonstance ; l'enfant s'habituerait à ces changements qui deviennent plus tard indispensables à son équilibre ou cause de déséquilibre. » (Sauvage, Chevrier, 2002, p.54).

On peut également retrouver cette caractéristique dans l'enquête JobMob. En Belgique, par exemple, une plus forte proportion des mobiles professionnels a déjà connu dans le passé une expérience de la mobilité ou bien se sont vus offrir un emploi impliquant de la mobilité (Montulet, Huynen, Hubert, 2008).

Il semblerait y avoir une sorte de socialisation à la mobilité, durant l'enfance, la jeunesse ou les premières années de vie professionnelle. L'idée d'un héritage et d'une socialisation à la mobilité interroge alors sur les expériences préalables de mobilité et l'acquisition de compétences à la mobilité : est-il plus facile ou, du moins, moins contraignant de se déplacer lorsqu'on y a déjà été habitué ? Observe-t-on alors des différentiels en terme de gestion de la mobilité selon qu'elle est ancienne ou héritée ou bien récente et inattendue ? D'autant que les expériences de mobilité développent aussi bien des aptitudes que des réseaux sociaux diversifiés qui peuvent être mobilisés également pour faciliter la gestion des déplacements.

L'hypothèse d'une socialisation à la mobilité mériterait que l'on s'y attarde afin de mieux comprendre les mécanismes d'acquisition des compétences à se déplacer. L'existence d'une telle socialisation pose également des questions en termes de continuité ou de rupture vis-à-vis des compétences acquises : se déplace-t-on nécessairement plus si l'on a l'habitude de le faire ? N'existe-t-il pas également des mécanismes de rejet ou de lassitude vis-à-vis de la mobilité ? Et quels sont les éléments qui influencent tantôt la mobilité, tantôt le rejet de la mobilité ?

L'existence d'une socialisation à la mobilité, son influence dans les expériences de mobilité ainsi que celle des compétences et des réseaux sociaux restent encore peu questionnés dans les recherches actuelles.

Les différentes caractéristiques des grands mobiles évoquées dans cette partie laissent à voir la forte influence des grandes variables sociologiques telles que le genre, l'âge et l'appartenance socioprofessionnelle sur les pratiques de grande mobilité. En Europe, ces

variables se trouvent finalement beaucoup plus significatives que la nationalité ou l'appartenance culturelle.

Ces phénomènes sont principalement observés au travers du prisme des mobilités professionnelles, laissant alors dans l'ombre d'une part les mobilités liées aux loisirs et d'autre part, les mobilités de ceux qui ne travaillent pas (parents au foyer, retraités, mais aussi étudiants). Néanmoins, l'intérêt porté aux mobilités professionnelles se justifie par le fait qu'elles interrogent le fonctionnement de la vie quotidienne de l'individu ainsi que ses interactions avec le couple et la famille. En d'autres termes, les grandes mobilités impliquent nécessairement des liens spécifiques entre vie privée et la vie professionnelle. Telles sont les éléments qui seront abordés dans la prochaine partie.

### **III- GRANDE MOBILITE PROFESSIONNELLE ET IMPLICATIONS DOMESTIQUES/FAMILIALES : LES LIENS ENTRE SPHERE PROFESSIONNELLE ET PRIVEE**

La grande mobilité professionnelle apparaît être le phénomène le plus observé, notamment au travers de certaines professions spécifiques : journalistes en freelance, soldats, cadres du privé, etc. La liste n'est pas exhaustive de toutes les professions impliquant une mobilité ; il convient donc d'être prudent sur la généralisation des effets observés sur quelques professions spécifiques à l'ensemble des grands mobiles.

L'une des questions soulevées par l'observation des mobilités professionnelles concerne leurs liens avec la réalisation d'une carrière ou tout du moins avec une mobilité sociale ascendante. Nous entendons ici par carrière un projet professionnel « construit de façon rationnelle à obtenir une trajectoire professionnelle ascensionnelle » (Ortar, Legrand, 2008, p.21). De manière intuitive, on pourrait penser que la grande mobilité professionnelle soit synonyme d'un fort investissement dans la carrière ; il semble que ce ne soit pas nécessairement le cas. Les différentes recherches sur la question ne mettent pas en évidence un lien spécifique entre mobilité géographique et mobilité sociale ascendante. En tout cas, la mobilité géographique ne suffit plus à garantir une mobilité sociale ascendante, comme cela pouvait être le cas auparavant. Aujourd'hui, la mobilité géographique en lien avec le travail constitue plutôt un moyen d'éviter une mobilité sociale descendante, par exemple en conservant un emploi même si ce dernier nécessite de longues navettes quotidiennes (Schneider, Meil, 2008).

Si les mobilités géographiques professionnelles ne suffisent plus à garantir une carrière professionnelle, qu'en est-il de leur rôle sur la construction et la gestion du couple et de la famille ? En effet, quelles que soient les formes qu'elle prend, la grande mobilité professionnelle implique absences du foyer ou déménagement de ce dernier, ce qui n'est pas sans implications sur le conjoint ou les enfants, le cas échéant. A ce titre, il est intéressant de noter que des arbitrages peuvent être réalisés entre différents types de mobilité, notamment entre une mobilité résidentielle qui implique l'ensemble de la famille et des navettes quotidiennes. Dans certains cas, le choix d'une double résidence l'emporte sur une mobilité résidentielle qui signifie bien souvent une période de chômage pour le conjoint (Bertaux-Wiame, 2006). Ces quelques exemples montrent bien l'influence que peuvent avoir les mobilités professionnelles sur le couple ainsi que sur la famille. C'est à cette influence et ses conséquences que sont dédiées les parties suivantes.

## **1- Des effets de cycle de vie sur la mobilité professionnelle ?**

Certains effets de cycle de vie sont visibles dans l'acceptation ou non d'une grande mobilité professionnelle. Ainsi, on observe une tendance chez les jeunes à être davantage mobiles du fait de moindres contraintes familiales, notamment en Espagne. Des différences notables entre les pays européens se font alors jour sur ce terrain. Si en Suisse la grande mobilité apparaît comme une étape de construction pré-familiale, elle n'apparaît pas antithétique dans les pratiques avec une vie de famille en France. Pourtant, même si on observe une forte proportion de grands mobiles qui vivent avec des enfants en France, les jeunes couples sans enfants imaginent difficilement fonder une famille lorsqu'ils sont en situation de grande mobilité. Ce paradoxe résulte peut-être simplement d'un écart fréquemment repéré en sciences sociales entre ce que pensent et ce que font les individus, ou peut-être d'un effet de génération ? Seule l'étude longitudinale des pratiques de grande mobilité de ces jeunes générations dans quelques années pourra permettre de répondre véritablement à cette question.

D'autres effets de cycle de vie sont repérables, avec l'avancée en âge des travailleurs. En effet, plus les travailleurs avancent en âge, moins ils expérimentent des situations de mobilité et moins ils en ont envie (Widmer, Viry, Kaufmann, 2006). Enfin, en arrivant en fin de carrière, les travailleurs ont tendance à faire des arbitrages en matière de mobilité, préférant de longues navettes voire une double résidence plutôt qu'une relocalisation résidentielle. Ceci est particulièrement vrai lorsqu'il y a des adolescents dans le foyer. Cet arbitrage se fait d'autant plus facilement que celui qui accepte les navettes envisage cette situation sous un angle temporaire, en attendant de prendre sa retraite. Cependant, des déceptions peuvent survenir, notamment en cas de réforme de l'âge de la retraite comme ce fut le cas en France, augmentant d'autant les années de mobilité (Ortar, Legrand, 2008).

## **2- Les répercussions de la grande mobilité sur le couple et la famille**

Dans un Cahiers du Genre consacré aux couples et la mobilité professionnelle, Isabelle Bertaux-Wiame et Pierre Tripier notent : « être un couple et vivre séparé dans la vie quotidienne contredit les normes culturelles sur lesquelles sont bâties les représentations sociales de la conjugalité » (2006, p.12). Ce constat, valable pour la France mais très certainement aussi pour d'autres pays européens, montre clairement que la grande mobilité professionnelle oblige à des accommodements, des bricolages avec cette norme.

Nous passerons tout d'abord en revue les répercussions de la grande mobilité professionnelle sur le couple et son organisation, à partir de l'enjeu que constitue l'absence. Puis, nous interrogerons la durabilité du couple à l'aune de la grande mobilité avant de revenir plus expressément sur les possibles répercussions sur les enfants et leurs relations avec le parent mobile.

### **A- L'absence comme enjeu**

Du point de vue des deux types de définition de la grande mobilité donnés en première partie, les répercussions de la grande mobilité se font plutôt en termes d'absence. De ce fait, l'enjeu est moins lié à l'éloignement géographique qu'aux durées des navettes et aux nuits à l'extérieur du domicile. Le conjoint qui reste se trouve alors contraint de prendre en charge le fonctionnement domestique et familial, particulièrement lorsqu'il y a des enfants en bas âge.

Un fort effet de genre est repérable dans les répercussions de la grande mobilité sur le couple, notamment du fait que l'absence implique une gestion spécifique des tâches domestiques et familiales. L'acceptation de la grande mobilité de l'un des deux conjoints apparaît ainsi plus aisée lorsque c'est l'homme qui est mobile. Ainsi, une plus grande culpabilité pèse sur les femmes en France lorsqu'elles se déplacent : « La mobilité des femmes est moins acceptée, surtout lorsqu'elles ont des enfants en bas âge, que celle des hommes, de sorte que lorsque ceux-ci se retrouvent seuls en charge d'un quotidien familial parce que leur conjointe est en déplacement, ils sont sujets à plus d'empathies que ne le sont les femmes non-mobiles. » (Ortar, Legrand, 2008, p.107). Cet élément repéré en France peut raisonnablement être transféré à la Suisse, la Belgique ou l'Allemagne où les femmes sont davantage en charge du foyer et des enfants.

Au-delà de son acceptation, la mobilité professionnelle de l'homme ou de la femme tend à produire des modèles de répartition des tâches relativement différents. Ainsi, lorsque les femmes sont mobiles, on observe une tendance allant dans le sens d'une répartition plus

égalitaire des tâches domestiques, notamment en Espagne (Sanchez, Meil, 2006), mais aussi en Suisse (Viry, Kaufmann, Widmer, à paraître). En revanche, en Suisse, la répartition des tâches ménagères est beaucoup plus inégalitaire dans les familles vivant dans des communes périurbaines et suburbaines que pour celles vivant dans les grands centres urbains, d'une part parce que les femmes participent moins au marché du travail dans ces communes et, d'autre part, parce que les hommes réalisent des navettes élevées (Bühlmann et al., 2005). Les constats diffèrent selon les pays et en France, par exemple, la femme reste néanmoins la principale responsable des charges domestiques, même lorsqu'elle est mobile. Enfin, l'âge influence également le modèle de répartition des tâches, une répartition égalitaire étant davantage fréquente dans les couples les plus jeunes. En revanche, lorsque les hommes sont mobiles, le modèle de répartition des tâches dans le couple tend à être traditionnel : les conjointes assument la grande majorité des tâches domestiques et familiales (Bonnet, Collet, Maurines, 2006).

Les liens entre répartition des tâches au sein du couple et grande mobilité peuvent être interprétés dans les deux sens : la grande mobilité de l'un des conjoints (donc son absence) entraîne certaines modalités de répartition des tâches. Ainsi, lorsque l'homme est mobile, c'est plutôt la femme qui prendra en charge la gestion domestique. Mais, inversement, on peut penser que l'existence d'un modèle collaboratif (les femmes font une majorité des tâches domestiques mais les hommes participent) ou égalitaire (partage égalitaire entre les conjoints) de répartition des tâches au sein du couple encourage la possibilité d'une grande mobilité féminine.

## **B- Le paradoxe des NTIC : faciliter la mobilité professionnelle, garder le lien**

Les nouvelles technologies de l'information et de la communication constituent des éléments importants de réflexion à la problématique des grandes mobilités. De nombreux chercheurs se sont interrogés sur une possible substitution entre les outils de communication (téléphone, mobile, ordinateur portable, Internet, etc.) et le déplacement dans l'espace (Mokhtarian 2003, p.45). Pourtant, de notre point de vue, le développement des outils de communication semble aller de pair avec la grande mobilité et particulièrement la grande mobilité professionnelle. Ainsi, loin de se substituer l'un à l'autre, grande mobilité professionnelle et communication semblent se compléter voire se renforcer l'une l'autre.

C'est bien ici que se situe le paradoxe : les outils et techniques de communication semblent renforcer et faciliter la grande mobilité professionnelle mais, en même temps, ce sont ces mêmes outils qui permettent au grand mobile de garder le lien avec sa famille. Le téléphone, fixe et mobile, ainsi que l'Internet sont les principaux outils qui permettent de

garder le lien avec le conjoint et les enfants lorsqu'il y en a et permettent ainsi de « maintenir le lien, assurer une continuité de la présence par-delà la distance » et donc de conserver une relation de proximité avec la famille (Ortar, Legrand, 2008, pp.94-95).

Au-delà de ce paradoxe qui tendrait à opposer de manière trop caricaturale réseaux professionnels et réseaux personnels, ces outils offrent la capacité à l'individu qui les possède de passer d'un réseau social à un autre, sans pour autant impliquer un déplacement spatial. Nous retrouvons alors ici la définition évoquée en première partie de la mobilité comme changement social : les outils de communication permettent de passer d'un réseau social à un autre de manière virtuelle, sans déplacement physique. Néanmoins, les interprétations de ces changements de réseaux ne vont pas de soi. On pourrait en effet penser que de tels changements de réseaux sociaux grâce aux NTIC favorisent la mobilité, au sens social, telle qu'elle a été définie en première partie. Pourtant, lorsque le grand mobile s'extrait du contexte social dans lequel il se trouve pour entrer en contact avec son conjoint ou sa famille, il revient alors aux éléments stabilisés de son existence. On peut ici établir un parallèle avec la figure du businessman qui choisit toujours les mêmes chambres d'hôtel quelle que soit la ville du monde dans laquelle il se trouve (référence Montulet ou Kaufmann). En conservant des horaires fixes pour contacter sa famille, son conjoint, ses enfants, le grand mobile ne reste-t-il pas dans l'ancrage social tout en étant dans le mouvement spatial ? En ce sens, n'est-il pas moins impliqué dans le monde social dans lequel il se trouve physiquement ? Ainsi, les définitions sociales et spatiales de la mobilité se trouvent être en dialectique, et trois cas de figure se dégagent de leurs interdépendance : « on peut se déplacer sans être mobile » ; « on peut ne pas se déplacer et être mobile » ; « on peut se déplacer et être mobile » (Kaufmann, 2008 : 32).

Plus largement, on peut s'interroger sur le lien entre stabilité et incertitude. Si la grande mobilité est toujours affaire d'incertitude, la grande mobilité ne requiert-elle pas des territoires de vie stabilisés ? Autrement dit, pour être grand mobile, ne faut-il pas d'ores et déjà disposer d'une vie familiale stabilisée, d'un point fixe, d'un ancrage, auquel se référer, à la manière dont le bateau rentre nécessairement au port d'où il est parti...

### **C- Grande mobilité et « durabilité » du couple ?**

La grande mobilité, quelle que soit la forme qu'elle prend, confronte le couple à l'absence de l'autre. Néanmoins, ce sont principalement l'« overnighing » et la double résidence qui remettent en cause la norme selon laquelle le couple vivrait ensemble au quotidien. Pourtant, l'éloignement géographique des conjoints n'est pas toujours ressenti comme quelque chose de négatif et peut prendre diverses significations. La décohabitation peut être temporaire, pour des motifs professionnels, ou bien plus durables, notamment dans les couples « living apart together ». Tantôt vécu comme une séparation contraignante voire risquée, la décohabitation peut parfois être une manière de commencer à se séparer, une manière de fuir les problèmes conjugaux et/ou familiaux, ou encore une chance de s'éloigner pour mieux se retrouver lors des moments de retour. Ainsi, pour certains couples, la décohabitation partielle est vécue comme un moyen de ne partager que de bons moments ensemble et d'intensifier de ce fait les retrouvailles. Pourtant, lorsque l'on s'intéresse au mode de vie quotidien de tels couples, on constate que les moments de retrouvailles se trouvent bien souvent parasités par la perspective du prochain départ (Ortar, Legrand, 2008, page 94). L'absence et la vie à distance peuvent également mettre le couple à l'épreuve, notamment parce que les contraintes de fonctionnement et de gestion pèsent principalement sur le conjoint qui reste. Jusque dans le choix de la forme de mobilité, la grande mobilité peut être source de frustrations et de tensions entre les conjoints. La durabilité du couple et les conflits amenés par la grande mobilité de l'un ou l'autre des conjoints semble dépendre en grande partie du mode de fonctionnement du couple, traditionnel ou davantage coopératif (Bonnet, Collet, Maurines, 2006).

D'autres formes de grande mobilité, tels que les déménagements pour raisons professionnelles peuvent également mettre en difficulté le couple. Comme le montre I. Bertaux-Wiame dans un article sur les cadres bancaires, certaines familles déménagent afin de pouvoir assurer la carrière de l'un des conjoints, le plus souvent l'homme. Ces déménagements sont souvent à l'origine d'une cessation d'activité professionnelle pour la conjointe. Dans de telles circonstances, les femmes ont tendance à rechercher du travail à proximité du domicile, évitant ainsi de trop longues pendularités (McLafferty, Preston, 1997). Qui plus est, le lieu de vie imposé par la mutation professionnelle n'est pas toujours à la hauteur des espérances de chacun, par exemple quand la famille quitte une maison et son environnement familial pour se retrouver dans un appartement et isolé du cercle familial. De tels changements peuvent alors mener au divorce, lorsque les femmes n'arrivent pas à s'intégrer dans le nouvel environnement. (Bertaux-Wiame, 2006, p.61).

Plus largement, le mode de fonctionnement familial mérite d'être questionné en regard des questions de grande mobilité. La grande mobilité occasionnerait-elle autant de tensions et de frustrations si l'ensemble des couples se trouvaient dans une perspective de « libre ensemble » (Singly, 2003) ? L'individualisation de nos sociétés pénètre-t-elle aussi profondément dans nos représentations de la famille ? Une telle interprétation semble quelque peu restrictive. D'autres auteurs spécialistes de la famille mettent en lumière plusieurs modèles de fonctionnement familiaux, mettant en jeu plus ou moins d'unité familiale, de repli du groupe familial sur lui-même, et de liens entre le groupe et l'environnement extérieur. Ainsi, J. Kellerhals élabore une typologie de cinq fonctionnements familiaux (Kellerhals, Widmer, 2008). On peut ainsi conjecturer que l'acceptation de la grande mobilité est différente selon le type de fonctionnement familial mais aussi selon la forme prise par la grande mobilité. Le croisement de cette typologie avec notre questionnement sur la mobilité amène alors à s'interroger : la grande mobilité est-elle plus présente dans certains types de familles que dans d'autres ? Quels arbitrages peuvent être faits par les familles face à une situation de grande mobilité ? L'expérience de la grande mobilité peut-elle amener des modifications dans le fonctionnement familial, voire faire évoluer le mode de fonctionnement ? De manière générale, cette typologie interroge sur les possibilités d'intégration de la grande mobilité dans le fonctionnement conjugal et familial.

## **D- Les répercussions de la grande mobilité sur les enfants**

Peu de travaux abordent directement la question des répercussions de la grande mobilité sur les enfants. Pourtant, dans ceux qui s'y intéressent, on peut relever certaines conséquences de la mobilité de l'un des parents sur les enfants. Ici encore, c'est surtout l'absence plus ou moins régulière d'un parent qui est en jeu ; les effets sur les enfants des relocations résidentielles sont peu observées.

Les enfants peuvent être perturbés par la mobilité de leurs parents, pouvant même être incapables de décrire véritablement la situation de leur parent absent. La mobilité apparaît d'autant mieux acceptée que les enfants sont bien informés de la situation de leur parent mobile mais aussi qu'ils ont participé au processus de décision amenant à la mobilité (Ortar, Legrand, 2008, p.114-115).

En cas de double résidence, une étude allemande portant sur les familles de soldat montre également que le parent absent aurait une moindre autorité sur ses enfants (Ruppenthal, Limmer, Bonß, 2006). Le même constat est opéré dans les familles de marins où le père, souvent absent, « hésite à faire preuve d'autorité, de peur de compromettre ses chances d'établir une relation de proximité affectueuse avec ses enfants » (Guichard-Claudic, 2006, p.37). Le conjoint mobile peut ressentir de la culpabilité vis-à-vis de ses enfants du fait de ses absences. Ceci est surtout vrai pour les femmes, mais l'on retrouve également ce sentiment chez les hommes). De ce fait, faire preuve d'autorité s'avère difficile, surtout lorsque le conjoint mobile ne partage que les week-end avec ses enfants (Guichard-Claudic, 2006, p. 37). En l'absence du parent mobile, les responsabilités quotidiennes vis-à-vis des enfants et du foyer restent assumées par le conjoint qui reste, à la manière des familles monoparentales (Ortar, Legrand, 2008, p. 110).

## **3- Répercussions de la grande mobilité professionnelle sur le temps de loisirs**

Ici comme précédemment, les travaux portant sur les grands mobiles professionnels s'intéressent peu à l'existence d'un temps de loisirs et à la manière dont il est occupé. Nous nous fonderons essentiellement ici sur le récent rapport rendu à l'Ademe et portant sur la grande mobilité professionnelle pour des personnes vivant en France.

De manière générale, les temps de loisirs restent difficiles à dégager dans les couples de grands mobiles, pour le conjoint mobile comme pour le conjoint non-mobile. A ce titre, le fait

de pouvoir organiser ses horaires professionnels constitue un avantage certain pour pouvoir se dégager des temps de loisirs. De plus, les temps de loisir sont également plus faciles à dégager si les enfants sont autonomes, ou encore lorsqu'une partie des tâches domestiques sont déléguées, ou encore si le conjoint non-mobile ne travaille pas (Ortar, Legrand, 2008, p. 123).

Dans les cas de double résidence, le conjoint qui passe une partie de la semaine loin de son foyer, même s'il arrive à se dégager du temps, a tendance à limiter ses activités personnelles car elles impliquent un supplément de déplacement qui est vécu comme contraignant. De plus, en cas de double résidence ou de nuits à l'hôtel, les mobiles tendent à profiter au maximum de leur temps pour travailler afin de se dégager davantage de temps libre pour revenir « chez eux » (Ortar, Legrand, 2008).

Sur le contenu des loisirs, là aussi les informations restent parcellaires. Le rapport précité met en avant l'idée que le temps de loisirs reste principalement consacré à la famille élargie (grands-parents, frères et sœurs, etc.). Cependant, les visites à la famille élargie peuvent être considérées par le mobile comme un devoir plus que comme un loisir. Le maintien de l'investissement dans des relations amicales reste lui aussi difficile car la priorité est donnée au cercle familial. Enfin, partir en vacances reste souvent contraignant du point de vue financier, notamment dans les situations où le coût de la mobilité est assumé par la famille (Ortar, Legrand, 2008, p.125). la question des loisirs des grands mobiles reste encore trop peu questionnée. Elle mériterait de l'être notamment en regard du temps passé à se déplacer. Ce temps aspire-t-il toutes les possibilités de prendre du temps pour des loisirs ? Ou bien pourrait-il constituer en lui-même un temps de loisirs ? Ce questionnement renvoie donc directement aux possibilités d'appropriation des temps du déplacement.

#### **4- Les répercussions de la grande mobilité sur la santé et le bien-être des individus**

Les répercussions de la grande mobilité sur la santé et le bien-être des individus mobiles se trouvent à la fois liées aux distances parcourues et au temps passé à se déplacer : ici les deux définitions de la grande mobilité font sens. En revanche, pour le conjoint non-mobile, c'est essentiellement le temps que passe l'autre à se déplacer, donc le temps d'absence du foyer qui est de nouveau en jeu. Du reste, les répercussions sur la santé et le bien-être méritent d'être évaluées à la fois pour le conjoint mobile et pour le conjoint non-mobile car elles sont mesurables sur les deux membres du couple.

Il apparaît tout d'abord que la forme de grande mobilité expérimentée influence fortement le sentiment de maîtrise ou de non-maitrise des choix de vie et influence donc directement le stress des grands mobiles. Ainsi, le stress apparaît particulièrement fort chez deux types de grands mobiles : d'une part, les pendulaires de grande distance journaliers ou hebdomadaires, et d'autre part, les couples en double résidence (Kaufmann, 2008, page 55). Des différences s'observent cependant selon les modes de déplacements utilisés ainsi que selon le temps passé à navetter. Le stress et la fatigue semblent ainsi plus importants chez les navetteurs automobilistes et il augmente proportionnellement au temps passé à se déplacer (Ruppenthal, Limmer, Bonß, 2006, page 112).

De manière générale, toutes les études mettent en lumière une diminution du sentiment de bien-être, que ce soit chez le conjoint mobile comme chez le conjoint non-mobile. Enfin, un sentiment de perte de temps est évoqué par le conjoint mobile, notamment en cas de grandes navettes (« mobility to work ») ou de « mobility in/at work ». Il en est de même pour les grands mobiles internationaux (Sauvage, Chevrier, 2002).

Les répercussions de la grande mobilité ne se font donc pas uniquement sur les mobiles mais aussi sur leur conjoint et, dans une moindre mesure, sur leurs enfants lorsqu'ils en ont. Le ressenti de la grande mobilité apparaît alors globalement plutôt négatif, notamment en regard du stress, de la fatigue et du sentiment de perte de temps qu'elle occasionne. Pourtant, ce sentiment de perte de temps durant les déplacements ne semble pas être généralisable car il apparaît au contraire comme un temps utile et valorisé pour certains : diverses modalités de réappropriation sont à l'œuvre durant les temps du déplacement.

## **IV L'APPROPRIATION DES TEMPS DU DEPLACEMENT**

La grande mobilité, telle que nous l'avons précédemment définie, croise à la fois une dimension spatiale et une dimension temporelle. Certaines formes de grande mobilité impliquent des budgets-temps de déplacements plus importants que d'autres, notamment en cas de pendularités de longue distance. Ces formes de grande mobilité impliquent une interrogation sur les temps consacrés aux déplacements. Si les BTT de certains individus semblent augmenter sensiblement, quel peut bien être l'intérêt que ces derniers trouvent à passer du temps dans leurs déplacements ? En d'autres termes, ce constat amène à réfléchir à l'appropriation des temps de déplacements. Sous quelles formes ces temps sont-ils appropriés par les grands mobiles ? Il semble exister une multiplicité de stratégies mises en place par les grands mobiles pour se réappropriier tant les temps que les lieux de leurs déplacements. Pourtant, tous ne sont peut-être pas capables de mettre en place de telles stratégies sur le long terme, ce qui interroge alors les notions de lassitude mais aussi les aptitudes de chacun à de telles appropriations.

### **1- La diversité des modes d'appropriation des temps de déplacements**

#### **A- Plusieurs logiques d'appropriation**

Dans son ouvrage sur les « provinciliens », Joël Meissonnier applique aux activités de sa population de voyageurs du quotidien entre Paris et Rouen le concept de « travail en temps masqué ». Issu de la logistique, ce concept évoque l'idée d'un travail réalisé pendant un temps de déplacement, permettant ainsi d'optimiser le temps du trajet. Ainsi, comme l'évoque cet auteur, les « provinciliens qui réussissent à travailler dans le train quittent leur bureau moins tard et réussissent à rejoindre leur domicile plus tôt, grâce à cette optimisation du temps de déplacement. » (Meissonnier, 2001, p. 139).

Sans utiliser ce concept, M. Flamm décrit le même phénomène d'appropriation du temps de déplacement, au profit de diverses activités tout en élargissant les logiques de cette appropriation bien au-delà du travail. Cinq logiques de significations sont ainsi mises à jour (Flamm, 2004, pp. 87-89) :

- une logique de productivité, qui se rapproche du concept de « travail en temps masqué ». Elle regroupe l'ensemble des activités visant à « exploiter le temps de déplacement » en lisant des documents de travail ou en discutant avec ses collègues.
- Une logique « du relâchement et de la transition » : elle consiste à profiter du temps de trajet pour « se reposer mentalement et physiquement ».
- Une logique de la sociabilité : le temps de trajet prend son sens dans la relation qu'il permet avec d'autres.
- Une logique de l'évasion qui « prévaut lorsqu'une personne profite d'un déplacement pour s'extraire momentanément de contextes sociaux perçus comme particulièrement contraignants, généralement dans le but de se consacrer à une activité librement choisie. ». Tel est par exemple le cas des voyageurs qui profitent de leur temps de trajet pour apprendre une langue étrangère.
- Une logique de l'émotion ou de la « stimulation émotionnelle ». elle concerne plutôt « les déplacements de loisirs » qui peuvent procurer des sensations extrêmes. Elle s'applique difficilement aux déplacements des grands mobiles professionnels.

Ainsi, le temps de déplacement se trouve être réinterprété comme un temps libre et réutilisé par les mobiles. A priori, cette appropriation semble plus facile dans des modes collectifs où l'individu n'a pas son attention accaparée par la conduite. Pourtant, il est à noter qu'il existe des appropriations similaires en voiture (apprentissage d'une langue grâce à autoradio, appels téléphoniques, voire prise de notes, etc.).

Cette appropriation limite l'impression de perte de temps qui peut résulter du temps passé à se déplacer. Elle permet également au grand mobile professionnel de pouvoir limiter sa présence sur son lieu de travail et continuer à travailler dans le train ou l'avion, pendant ses trajets de retour.

## **B- La recreation d'un espace familial/domestique**

Une seconde stratégie peut être repérée chez les grands mobiles pour rendre le temps de trajet moins contraignant et utile. Cette stratégie a été principalement décrite par J. Meissonnier lors de ses observations des navetteurs entre Rouen et Paris : il s'agit de la recreation d'un chez-soi dans le lieu du déplacement. A ce sujet, J. Meissonnier utilise le terme d'appropriation du wagon qui se trouve, en bien des points, transformé en nouveau « chez-soi » (Meissonnier, 2001, p.141).

Le wagon du train est ainsi transformé tour à tour en chambre à coucher, où le mobile va dormir, puis en salle bain lorsque ce dernier va s'habiller et se maquiller, puis encore en

cuisine s'il y prend son petit déjeuner. Enfin, et cette récréation est davantage visible sur les trajets du soir, le wagon peut même se transformer en salon où le mobile va lire, écouter la radio ou se détendre en attendant d'arriver (Meissonnier, 2001, p.142-146 ; Sauvage, Chevrier, 2002, p.26).

Ces appropriations domestiques de l'espace du déplacement, ici le wagon du train, ne peuvent cependant être possibles que si le trajet est suffisamment routinier. Le mobile y acquiert alors des repères et des routines qui lui permettent de recréer un espace familier dans les espaces impersonnels et collectifs du transport.

### **C- La création de routines pour limiter la fatigue**

Dans toute activité, la création de routines permet à l'individu d'économiser de la charge mentale. Grâce aux routines, il n'est plus nécessaire d'anticiper chaque geste et de le réfléchir : les choses se font de manière presque inconsciente, comme automatisées. Appelées « movement competences » par certains, elles recouvrent de vastes domaines : "to walk distances within different environments, to board different means of mobility, to carry or move baggage, to read timetabled information, to access computerized information, to arrange and rearrange connections and meetings, the ability to use mobile phones, text messaging, email, the internet, skype, etc." (Urry, Larsen, Axhausen, 2006, p.91). Ces compétences amènent à routiniser les déplacements afin de limiter la pénibilité qu'ils occasionnent.

Ainsi, les déplacements sont routinisés par l'apprentissage des lignes de transport desservant les lieux, leurs horaires, etc. Ils apprennent également, au fil des déplacements à voyager léger, en emportant un minimum d'affaires avec eux (Sauvage, Chevrier, 2002, p.22). De même, les préparatifs sont anticipés et routinisés afin qu'ils prennent le moins possible de place dans les temps partagés en famille. Par exemple, ceux qui partent régulièrement plusieurs nuits d'affilée hors du foyer tiennent leurs affaires prêtes, notamment une trousse de toilette ainsi qu'un nécessaire vestimentaire. Petit à petit, les mobiles se créent un « socle de connaissances » dans l'usage de leurs déplacements qui rend ces derniers plus simples et plus fluides. Réduisant ainsi la charge mentale induite par chaque déplacement, les routines impliquent une moindre mobilisation de charge mentale pour les grands mobiles (Ortar et Legrand, 2008, p.93). Cette appropriation des déplacements dans l'habitude constitue alors un « capital de mobilité » (Lévy, 2000 ; Kaufmann, Bergman, Joye, 2004) qui limite l'incertitude liée aux déplacements.

Néanmoins, la mise en place de ces stratégies et de routines interroge les aptitudes de chacun à être mobile et à gérer sa mobilité. Car, pour certains, la lassitude et la pénibilité restent les éléments dominants du vécu de la mobilité.

## **2- Lassitude et pénibilité du déplacement malgré les routines**

En évoquant les logiques d'appropriation des déplacements ci-dessus, nous avons avancé l'idée soutenue par M. Flamm que les temps du déplacement peuvent être réutilisés pour se reposer. Néanmoins, il s'oppose en évoquant cette logique d'appropriation à J. Meissonnier qui décrit les activités de repos comme des « hypoactivités » (Meissonnier, 2001, p.149) et avance l'idée qu'elle crée le sentiment d'un temps vide ou inutile : « l'activité permet de gommer la contrainte de déplacement, l'inactivité la démultiplie » (Meissonnier, 2001, p.147). Il ne s'agit pas ici de justifier l'un ou l'autre de ces auteurs mais plutôt d'interpréter cette opposition comme la possibilité d'une double perception du temps de relâchement durant les déplacements.

Pour les grands mobiles, la perception du temps de déplacement, qu'elle soit positive ou négative, est encore amplifiée par le temps passé à se déplacer. Ainsi, si certains semblent être à même de se réapproprier leur temps de déplacement, tel ne semble pas être le cas de tous. Ainsi, l'idée d'une lassitude dans la réappropriation des temps de déplacement émerge : « les temps passés en train, fortement valorisés au début de sa vie de mobile, sont également désinvestis. » (Ortar, Legrand, 2008, p.100). Au fil du temps, il semblerait que certains grands mobiles investissent beaucoup moins leur temps de déplacements : progressivement, ils ne sont plus utilisés pour travailler, ni même pour se distraire, mais plutôt à ne rien faire qu'attendre que le trajet se termine (Ortar, Legrand, 2008, p.98). De plus, même si les grands mobiles cherchent à se réapproprier et à investir les espaces et temporalités du déplacement, les « ruptures de charge sont toujours délicates et occasionnent des temps d'attente souvent vécus comme un temps perdu » (Sauvage, Chevrier, 2002, p.29). Ainsi, même si les temporalités et espaces de la mobilité se trouvent réappropriés, les déplacements n'en demeurent pas moins synonymes de fatigue et d'incertitude pour le grand mobile (Sauvage, Chevrier, 2002).

## **3- La notion d'aptitudes dans l'appropriation du déplacement**

Au-delà d'un désinvestissement du temps de déplacement lié à la lassitude, on peut s'interroger sur les aptitudes de chacun à se réapproprier les temps de déplacements. Les

diverses recherches sur la grande mobilité abordent peu cette question. Néanmoins, il nous semble important de questionner le fait que chaque individu ne possède pas les mêmes aptitudes à se réappropriier les temps du déplacement. Le mode de déplacement est certainement en jeu comme nous l'avons précédemment évoqué, mais aussi la position sociale et le type d'activité professionnelle de chacun. Par exemple, il semble plus facile de se réappropriier le temps de déplacement dans une logique de travail lorsque l'on a une profession intellectuelle (lectures, emails, etc.) que lorsqu'on a une profession manuelle. Dès lors, les liens entre activité professionnelle et appropriation du temps de déplacement pose question : Y a-t-il des modalités spécifiques d'appropriation des temps de déplacements selon que l'on est cadre ou ouvrier ? Les stratégies sont-elles les mêmes ? Mobilisent-elles les mêmes outils, les mêmes compétences ? Se font-elles sur les mêmes territoires ou domaines ? Bien plus, certaines activités professionnelles façonnent-elles des compétences ou des habitudes facilitant l'appropriation du temps de déplacement, le rendant ainsi plus acceptable ? S'interroger sur l'appropriation des temps du déplacement mobilise également un questionnement sur les modalités de cette appropriation non seulement selon les habitudes héritées ou acquises dans le déplacement mais aussi selon les habitudes liées à l'activité professionnelle elle-même.

## **EN GUISE DE CONCLUSION : UN CHAMP QUI RESTE A INVESTIGUER...**

### **1- Un phénomène qui interroge l'économie des transports**

Dans un travail de doctorat, repris dans un rapport du Predit, I. Joly identifie à partir des données des Enquêtes Ménages Déplacements deux grands types de comportements de mobilité bien distincts :

- les individus qui possèdent un BTT d'environ une heure ou moins ont une probabilité décroissante d'allouer plus de temps à leurs déplacements quotidiens ;
- en revanche, pour les individus qui ont des BTT d'une heure trente, la probabilité d'allouer plus de temps encore à leurs déplacements est croissante (Joly, 2005).

Ce travail remet alors en cause, par l'observation des BTT, la conjecture de Zahavi selon laquelle les budgets-temps de transports seraient stables. Selon cette conjecture, même si les distances parcourues chaque jour s'allongent, elles sont compensées par les gains de vitesse notamment permis par la voiture. Ces résultats mettent également en évidence deux attitudes radicalement différentes en matière de temps alloué à se déplacer au quotidien, attitudes qui restent encore difficiles à expliquer. Néanmoins, un retournement d'attitudes s'opère entre 1h et 1h30 de BTT quotidiens et, pour tous ceux qui correspondent à la seconde attitude, la minimisation du temps de transport n'apparaît pas être un critère de choix modal.

Les comportements des grands mobiles semblent contredire les bases de fonctionnement des modèles de choix modal qui expliquent le choix d'un mode de déplacement essentiellement à partir de la minimisation du temps de déplacement et, dans une moindre mesure, du coût. Traditionnellement investie de l'analyse de la mobilité, l'économie des transports se trouve être fortement questionnée par les phénomènes de grande mobilité. Les grands mobiles sont susceptibles d'orienter leurs choix vers des modes moins rapides mais plus confortables pour eux, tels que les transports en commun ou le train, dans lesquels ils peuvent se réappropriier les temporalités et les espaces du déplacement. Dès lors, un problème méthodologique se pose : comment calculer les budgets-temps de déplacement des personnes qui, par exemple, travaillent dans le train ? Doit-il être compté comme du temps de travail ou bien du temps de déplacement ? D'autant que, pour un certain nombre de grands mobiles dont la profession exige des déplacements (commerciaux, mais aussi

personnes en charge de maintenance, de gestion ou management), « le temps passé à circuler est considéré comme du temps travaillé » (Ortar, Legrand, 2008, p.82). Plus largement, ces phénomènes questionnent la valeur attribuée au temps.

## **2- Des thématiques à approfondir**

Les travaux ici présentés mettent en évidence la multiplicité des formes que peuvent prendre les phénomènes de grande mobilité. Même en ne conservant que la définition restrictive que nous avons adoptée tout au long de ce document – à savoir une définition qui combine les dimensions temporelle et spatiale de la grande mobilité – certains types de grande mobilité ont été davantage investis que d'autres. Trop peu de travaux se sont penchés sur la question de la grande mobilité de loisirs ou la grande mobilité des étudiants tandis que l'essentiel des recherches s'intéresse aux grandes mobilités liées à des motifs professionnels. Néanmoins, la ligne de démarcation entre motifs professionnels et motifs personnels n'est pas aisée à tracer d'autant que les choix opérés se font souvent sous la forme d'arbitrages entre différents types de mobilité et entre des contraintes familiales et professionnelles.

S'intéresser à la grande mobilité nécessite alors de s'interroger sur ses origines : pourquoi y a-t-il des grands mobiles ? Pourquoi observe-t-on une augmentation des mobilités et des temps de déplacements ? Plusieurs hypothèses d'explication peuvent être avancées. L'impératif de flexibilité créé par le nouveau capitalisme peut être une première piste de réflexion (Boltanski, Chiapello, 1999). Deuxièmement, l'augmentation du travail féminin implique de nouveaux arbitrages résidentiels, afin de préserver les carrières professionnelles des deux conjoints. Les choix professionnels et familiaux opérés ne peuvent plus uniquement prendre la forme d'un déménagement de la famille, au gré des mutations du chef de famille. Au contraire, elles renvoient nécessairement aux arbitrages entre les carrières féminines et masculines et plus largement aux définitions des rôles de chacun dans la sphère professionnelle comme domestique. Troisièmement, d'aucuns font l'hypothèse qu'aujourd'hui, ce n'est plus le lieu d'activité qui définit le lieu de vie, mais qu'il y aurait une plus forte tendance que par le passé à faire des choix de vie et de modes d'habiter plus indépendants des lieux d'activité (Florida, 2008). Ces hypothèses interdépendantes montrent bien alors comment la question de la grande mobilité et plus précisément des budgets-temps de transport semble indissociable de l'étude des activités professionnelles mais aussi de la vie familiale. Elles justifient ainsi le fait que les grandes mobilités professionnelles soient particulièrement étudiées.

Pourtant, une dimension fondamentale, quoiqu'encore hypothétique, de la grande mobilité a été mise au jour dans cette recherche bibliographique, l'hypothèse selon laquelle les grands mobiles seraient des héritiers de la mobilité. Réfléchir aux grandes mobilités et à ses différentes formes selon les âges de la vie (jeunesse, âge adulte, vieillissement) pourrait être une manière de confirmer cette hypothèse et de mieux saisir les mécanismes de cet héritage.

Au final, trois grandes thématiques semblent abordées dans les différents travaux analysés ici, sans véritablement faire l'objet d'une exploitation spécifique. Il s'agit tout d'abord du cycle de vie de la grande mobilité elle-même, qui implique d'une part un questionnement sur son émergence dans le parcours individuel, et d'autre part une réflexion sur les possibilités de son retrait. Comment devient-on un grand mobile ? Les grands mobiles sont-ils nécessairement des héritiers de la mobilité ? La grande mobilité mobilise-t-elle une socialisation primaire ou bien secondaire ou les deux ? La socialisation à la mobilité pourrait être un élément favorable à l'acceptation d'une grande mobilité, mais aussi jouer un rôle dans l'appropriation des temps du déplacements. Au-delà de cette socialisation, y a-t-il des expériences, connaissances ou compétences requises pour être mobiles ? Dans cet ordre d'idée, on pourrait poser l'hypothèse suivante, à savoir que la grande mobilité professionnelle requerrait une stabilité personnelle, conjugale et/ou familiale. Une fois les conditions d'entrée en mobilité questionnée, les éventuelles portes de sortie sont également à interroger. Est-il possible, et si oui comment, de ne plus être mobile ? A quelles conditions, à quels moments du cycle de vie, un tel retrait est-il possible ? Si l'on met ce questionnement en lien avec l'impératif de flexibilité décrit par L. Boltanski et E. Chiapello (1999), arrêter d'être mobile, n'est-ce pas se placer en retrait des exigences du marché du travail, voire de la société ? N'y a-t-il pas derrière un risque de désocialisation ? En d'autres termes, quel peut-être le prix de la non-mobilité ? Peut-on rester socialement mobile alors même que l'on a cessé d'être spatialement mobile ?

Une seconde thématique émerge ici et nous ramène directement à nos questionnements de définition. Dans la veine des travaux de B. Montulet et V. Kaufmann notamment, comment l'étude de la grande mobilité permet-elle d'alimenter la réflexion autour des définitions de la mobilité ? La grande mobilité, telle que définie au début de ce rapport par ses dimensions spatiales et temporelles, implique-t-elle une mobilité sociale ? A quelles conditions ? Quels liens peut-on établir entre les deux ? Comment la mobilité sociale est-elle gérée par le grand mobile, particulièrement durant les temps du déplacement ?

Une troisième thématique se dessine alors, pour constituer le cœur de notre réflexion : la question de l'appropriation des temps de déplacements par les grands mobiles. Quelles sont

les logiques d'appropriation des moyens de transports ? Est-elle liée à des facteurs exogènes c'est-à-dire aux modes de déplacements eux-mêmes, et notamment au confort de ces derniers ? Ou bien est-elle davantage liée à des facteurs endogènes à l'individu : une socialisation primaire ou secondaire à la mobilité ? Des expériences, aptitudes ou encore compétences peuvent-elles favoriser la grande mobilité ? Sont-elles créatrices d'habitudes favorables à cette dernière ?

Les habitudes de la mobilité semblent être à même de créer des routines dans l'incertitude du déplacement. Si les temps de déplacements sont appropriables, pourquoi alors chercher à les minimiser ? N'existe-t-il pas différentes attitudes vis-à-vis de cette appropriation ? On peut ainsi s'interroger sur les capacités de chacun à s'approprier les temps du déplacements, ainsi qu'à la stabilité de ces capacités dans le temps. Pourquoi certains y arrivent-ils et d'autres pas ? Les grands mobiles sont-ils aptes durant toute leur existence à se réapproprier les temps de déplacement ? Au-delà de la dimension routinisée des pratiques de déplacements, nous nous proposons de questionner l'autre versant des habitudes : la lassitude. Si les routines s'avèrent être créatrices de stabilité, de certitude et de maintien de soi, comment à l'inverse peuvent-elles générer de la lassitude ? de l'ennui ? Particulièrement dans le cas de la grande mobilité, comment est-ce que la fatigue joue en faveur de la lassitude ? La lassitude est-elle un moteur d'action ? Est-elle à même d'amener à limiter voire à stopper les pratiques de grande mobilité ?

## BIBLIOGRAPHIE

Beauvais Consultants, Université François Rabelais SPVE / ETIcS, 2007, *Habiter à Tours et travailler à Paris*, rapport de recherche MEDAD-DRAST-PREDIT.

Bericat E., 1994, *Sociologia de la movilidad espacial. El sedentrismo nomada*, Monografia, 140. Madrid: Centro de Investigaciones Sociologicas.

Bertaux-Wiame I., 2006, « Conjugalité et mobilité professionnelle : le dilemme de l'égalité », in Bertaux-Wiame I., Tripier P., *Les intermittents du foyer, couples et mobilité professionnelle*, Cahiers du genre n°41, Paris, L'Harmattan, pp.49-74.

Bertaux-Wiame I., Tripier P., 2006, *Les intermittents du foyer, couples et mobilité professionnelle*, Cahiers du genre n°41, Paris, L'Harmattan.

Boltanski L., Chiappello E., 1999, *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard.

Bonnet E., Collet B., Dragus C., Maurines B., 2008, « Mobilités géographiques professionnelles : rapport aux territoires et carrières familiales », communication présentée le 19 juin 2008 à la journée d'études « Mobilité géographique au travail et vie familiale », organisée par le MODYS, Université de Lyon 2.

Bonnet E., Collet B., Maurines B., 2006, « Mobilités géographiques professionnelles : rapport au territoire et carrières familiales », rapport de recherche PUCA.

Bonvalet C., Lelièvre E., 1989, « La mobilité résidentielle en France et à Paris depuis 1945. 1) Bilan résidentiel d'une génération », *Population*, (3), pp. 531-560.

Bühlmann F., Barbey J., Kaufmann V., Levy R., Widmer E., 2005, « Entre métropolisation et périurbanisation : dynamiques contextuelles des rôles conjugaux », in *Revue suisse de sociologie*, Vol. 31, n°2, pp. 321-342.

Flamm M., 2004, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », in Montulet B., Kaufmann V. (éds.), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, pp. 71-94.

Florida R., 2008, *Who's your city ? How the creative economy is making where to live the most important decision of your life*, New York, Basic Books.

Guichard-Claudic Y., 2006, « Homme en mer, femme à terre. Petits arrangements avec la dissymétrie », in Bertaux-Wiame I., Tripier P., *Les intermittents du foyer, couples et mobilité professionnelle*, Cahiers du genre n°41, Paris, L'Harmattan, pp.23-48.

Joly I., Kaufmann V., Littlejohn K., 2007, *La croissance des budgets-temps de transport en question: nouvelles approches*, rapport du PREDIT.

Joly I., Littlejohn K., 2007, « les temps de transport : double regard des approches sociologique et économétrique », communication présentée lors du 7<sup>ème</sup> colloque du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidités sociales », GT 23 de l'AISLF, 29, 30 et 31 mars 2007, Namur.

Joly, I., 2005, *L'allocation du temps au transport – De l'observation internationale des budgets-temps de transport aux modèles de durées*, Thèse de doctorat, Université Lyon Lumières.

Kaufmann V., 2002, « Temps et pratiques modales. Le plus court est-il le mieux ? » *Recherche transports et sécurité*, n°75, pages 131-143.

Kaufmann V., 2008, *Les paradoxes de la mobilité, Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kaufmann V., Bergman M.M., Joye D., 2004, « Motility: mobility as capital », *International Journal of Urban and Regional Research*, vol. 28 (4), pp.745-56.

Kaufmann V., Sager F., Ferrari Y., Joye D., 2003, *Coordonner transports et urbanisme*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kellerhals J., Widmer E., 2008, *Familles en Suisse: les nouveaux liens*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.

Kesselring S., 2006, « Pioneering mobilities : new patterns of movement and motility in a mobile world », *Environment and Planning A*, volume 38, pp. 269-279.

Le Breton E., 2008, *Domicile-travail : Les salariés à bout de souffle*, Editions Les Carnets de l'Info.

Lévy J., 2000, « les nouveaux espaces de la mobilité », in Bonnet M., Desjeux D., *Les territoires de la mobilité*, Paris, PUF.

Mac Kenzie, 1927, Spatial Distance and community organisation pattern, *Social Forces*, vol. V, n°4, pp.623-627.

McLafferty S., Preston V., 1997, « Gender, race, and the determinants of commuting : New York in 1990 », *Urban Geography*, vol. 18 (3), pp.192-212.

Meissonnier J., 2001, *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris, L'Harmattan.

Mokhtarian L.P., 2003, "Telecommunications and travel", *Journal of Industrial Ecology* 6:2, pp.43-57.

Montulet B., Huynen P., Hubert M., 2008, « Belgium – a society of commuters », in Schneider N.F., Meil G. (eds), *Mobile living across Europe I, Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*, Barbara Budrich Publishers.

Orfeuill J-P., Soleyret D., 2002, *Quelles interactions entre les marchés de la mobilité à courte et à longue distance ?* RTS n°76, pp. 208-221.

Ortar N., 1998, « Maisons, raisons, passions. La résidence secondaire à Saint-Martin d'Entraunes (Alpes Maritimes) et Chavannes-sur-Suran (Ain) », Thèse de doctorat, Université de Nanterre.

Ortar N., Legrand C., 2008, *La surmobilité professionnelle est-elle durable ? Incidence sur les transports et le logement*, rapport final pour l'ADEME.

Raux C., Traisnel J-P., Nicolas J-P. (dir.), 2004, ETHEL, Energie, Transport, Habitat, Environnement, Localisations, Etat de l'art et synthèse en matière de prospective, Rapport R1, [http://ethel.ish-lyon.cnrs.fr/Documents/ETHEL\\_Rapport\\_R1.pdf](http://ethel.ish-lyon.cnrs.fr/Documents/ETHEL_Rapport_R1.pdf), consulté le 24 novembre 2008.

Ruppenthal S., Limmer R., Bonss W., 2006, « Literature on Job Mobility in Germany », Job Mobilities Working Paper, chapter 5, consulté le 02/10/08, <http://www.jobmob-and-famlives.eu/papers.html>

Sanchez L.A., Meil G., 2006, « Literature on Job Mobility in Spain », Job Mobilities Working Paper, chapter 7, consulté le 02/10/08, <http://www.jobmob-and-famlives.eu/papers.html>

Sauvage A, Chevrier S., 2002, *Villes et grands mobiles, Grenoble, Lille, Rennes, Strasbourg*, rapport de recherche PUCA.

Schneider N.F., Meil G. (eds), 2008, *Mobile living across Europe I, Relevance and Diversity of Job-Related Spatial Mobility in Six European Countries*, Barbara Budrich Publishers.

Singly F. (de), 2003, *Libres ensemble : l'individualisme dans la vie commune*, Paris, A. Colin.

Stock M., 2005, *Les sociétés à individus mobiles : vers un nouveau mode d'habiter ?*, *L'exemple des pratiques touristiques*, Espacestemp.net, (mai).

Urbain, J-D., 2002, *Les vacances*, Paris, Le cavalier bleu.

Urbain, J-D., 2003, *Ethnologue mais pas trop : ethnologie de proximité, voyages secrets et autres expéditions minuscules*, Paris, Payot et Rivages.

Vincent S., 2008, « Les altermobilités : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ? », thèse de doctorat, Université Paris-Descartes.

Viry G, Kaufmann V., Widmer E., 2006, « Literature on Job Mobility in Switzerland », Job Mobilities Working Paper, chapter 8, consulté le 02/10/08, <http://www.jobmob-and-famlives.eu/papers.html>

Viry G., Kaufmann V., Widmer E.D., 2009, « La grande mobilité géographique pour des raisons professionnelles en Suisse : une étape de vie pré-familiale ? », *Revue Recherches familiales*, vol. 6, p. 67-80.

## Carrières académiques : comment concilier mobilités spatiales et vie de famille ?

Stéphanie Vincent (Let)  
stephanie.vincent@entpe.fr

Gil Viry (LaSUR et Université de Genève)  
gil.viry@epfl.ch

Vincent Kaufmann (LaSUR)  
vincent.kaufmann@epfl.ch

Résumé en français .....	2
Résumé en anglais.....	2
1. Carrière, mobilité et famille : des tensions inconciliables ? .....	3
2. Les données d'enquête : une méthode mixte .....	5
3. Des académiques effectivement très mobiles .....	9
4. Une difficile construction familiale .....	11
5. Une répartition sexuée inégalitaire des tâches domestiques .....	13
7. Conclusion .....	16

## Résumé en français

Basée sur une méthode mixte, cette contribution s'intéresse aux stratégies de conciliation entre vie professionnelle et vie familiale chez les académiques, dont la carrière professionnelle est fortement soumise à une injonction à la mobilité spatiale. Mobilité et carrière académique influencent ainsi les étapes de construction conjugale et familiale, entraînant une plus grande difficulté à former un couple stable ainsi qu'un report de la fécondité. Pourtant, certaines formes de mobilités spatiales récurrentes, telles que la pendularité, peuvent constituer des arrangements conjugaux en vue de concilier carrière et famille. Dans le fonctionnement quotidien, ces arrangements laissent entrevoir des différences de gestion familiale fortement genrées. Les hommes académiques mobiles délèguent ainsi les tâches domestiques et familiales à leur conjointe non mobile. En revanche, les femmes académiques mobiles assument gestion domestique et carrière professionnelle, ce qui peut amener certaines à renoncer à la mobilité nécessaire à la poursuite d'une carrière académique et donc implicitement à abandonner cette dernière.

## Résumé en anglais

Based on mixed method, this paper deals with the different ways to conciliate job career and private life for academic people who are strongly confronted to spatial mobility. Academic mobility and career influence stages of conjugal and familial development, so that the construction of a stable couple is more difficult and fertility is postponed. Nevertheless, some recurrent forms of spatial mobility, such as commuting, may constitute a conjugal arrangement to conciliate job career and family life. In everyday life, these arrangements point to gendered differences on family management. Academic mobile males delegate children care and housework to their non-mobile spouse. On the contrary, academic mobile females take charge, at the same time, of domestic management and job career. This double task leads some of these women to reject mobility that is necessary to an academic career, and so implicitly to stop this career.

Une forte injonction à la mobilité semble émerger dans les sociétés de la modernité avancée. Elle correspond à l'épuisement du modèle traditionnel de la mobilité professionnelle ascendante au profit de modèles de réussite sociale multiples dans lesquels la mobilité joue un rôle nouveau. Luc Boltanski et Eve Chiapello relèvent à ce propos, dans « Le nouvel esprit du capitalisme » (1999), que les hiérarchies statutaires sont remises en cause et la mobilité sociale s'exprime dorénavant au travers de projets toujours renouvelés. L'enjeu d'une carrière professionnelle ascendante a changé, il ne s'agit plus d'abord de conquérir un statut dans une structure hiérarchique, mais bien d'être apte à « rebondir », à passer d'un projet à l'autre pour « surfer » d'une position enviable à une autre dans un environnement changeant. Cette injonction recouvre une dimension spatiale mais également une dimension sociale et suppose donc des aptitudes à se déplacer spatialement et socialement. On attend du chômeur qui trouve un travail à 180 kilomètres de chez lui qu'il trouve une solution de mobilité pour prendre ce travail (c'est même dans la loi suisse sur le travail). De la même manière un cadre envoyé trois mois à Tokyo pour former une équipe sur un nouveau logiciel se doit du point de vue de son entreprise d'être en mesure de répondre à cette demande, quelle que soit sa situation privée (père de famille dans un ménage bi-actif par exemple). Suite à un divorce s'étant soldé par la garde partagée des enfants, on attend des anciens partenaires qu'ils trouvent des localisations résidentielles compatibles (Kaufmann, 2002 ; 2008; Urry, 2007).

La carrière académique est particulièrement exposée à l'injonction à la mobilité, en particulier dans sa composante spatiale. Les professionnels du monde académique sont en effet soumis à une forte insécurité professionnelle : rareté des places, compétition internationale, instabilité des contrats caractérisent le marché de l'emploi académique. Rester inséré dans ce marché et ses réseaux requiert de fortes aptitudes aux déplacements (Kesselring, 2006), tout particulièrement en matière de migration et de voyages.

- Concernant les migrations inter-régionales ou internationales, étant donné que les places sont rares, les prises de poste se font rarement dans la ville d'habitation de la personne concernée. Cette mobilité peut ainsi être caractérisée comme « irréversible » ou « définitive ». Toutefois, par le fait qu'un poste académique stabilisé nécessite souvent d'accumuler des expériences de recherche dans diverses institutions, si possible prestigieuses et étrangères, ces déménagements sont susceptibles de se répéter et peuvent dans bien des cas s'apparenter à des formes récurrentes de mobilité, du moins dans la première partie de carrière.
- Concernant les voyages, au titre de missions de terrain, colloques scientifiques, congrès, séminaires, réunions internationales, etc. (Lodge, 1984), il s'agit de mobilités « réversibles » (Kaufmann, 2005) conduisant à des absences répétées du domicile, de quelques jours à quelques semaines.

Compte tenu de la force de l'injonction à la mobilité dans la carrière académique, une carrière dans ce domaine nécessite d'accommoder différentes formes de mobilité spatiale, réversibles et irréversibles, et implique des arrangements conjugaux complexes pour qui souhaite concilier vie familiale et vie professionnelle. Les carrières des académiques sont ainsi un marqueur exemplaire des fortes contraintes de flexibilité spatiale et temporelle s'exerçant sur les individus avec hautes ressources éducatives et professionnelles et leur famille, dans nos sociétés contemporaines.

Dans cet article, nous proposons d'analyser les liens entre vie professionnelle et vie familiale chez les académiques à travers deux thématiques : celle des tensions dans la vie conjugale, en particulier la fécondité, et celle de la répartition des tâches domestiques. Nous aborderons ces thèmes à partir de la notion de fonctionnement familial, qui suppose que l'articulation entre vie professionnelle et vie familiale fait l'objet d'un processus d'élaboration et de négociation permanent entre les deux conjoints, notamment en fonction de la situation (actuelle et projetée) économique, sociale, culturelle. Selon cette approche, les arrangements de mobilité, la division du travail conjugal, les décisions de fertilité ne sont pas des phénomènes isolés mais font partie d'un fonctionnement familial plus global.

## **1. Carrière, mobilité et famille : des tensions inconciliables ?**

Les recherches menées sur le thème de la mobilité spatiale indiquent que la migration internationale pour motif professionnel apparaît généralement tôt dans le parcours professionnel, dans la carrière académique généralement juste après le doctorat. Cette période coïncide alors du point de vue personnel avec la période de la stabilisation conjugale et de la construction familiale, avec l'arrivée du premier enfant. Les décisions de fécondité au sein du couple constituent alors un marqueur privilégié des arrangements conjugaux concernant l'articulation entre vie familiale et vie professionnelle. En particulier dans des pays européens aux politiques familiales peu actives (Allemagne, Royaume-Uni, Suisse, etc.), la conciliation entre parentalité et haute carrière professionnelle est difficile, tout spécialement pour les

femmes, qui endossent les principales responsabilités dans les tâches éducatives des enfants (Fux, 2002 ; Hochschild, 1989, 1997; Blossfeld & Drobic, 2001; Levy & Ernst 2002) et interrompent en grand nombre leur activité professionnelle au moment de la première naissance (Le Goff et al., 2005). Conjointement à ce phénomène, les pays européens se caractérisent par de hauts standards pour les besoins des enfants (à la fois matériels et relationnels) (Becker, 1991), de sorte que de nombreux couples ambitionnent d'avoir un emploi stable et un salaire confortable à l'arrivée de leur progéniture. Le milieu académique est à ce titre tout à fait exemplaire. La longue période d'incertitude économique avant l'emploi stabilisé, l'investissement professionnel important à consacrer et déjà consacré ainsi que la proportion relativement importante de femmes dans le domaine constituent un ensemble de conditions favorables à une pression importante exercée sur les jeunes couples dans leurs arbitrages entre une (double) carrière professionnelle et la formation d'une famille.

La pratique de la grande mobilité professionnelle peut à son tour renforcer ces tensions par le fait que l'enfant peut constituer un frein à la mobilité géographique et donc à la carrière académique. De nombreuses études ont en effet montré que la venue d'enfants réduit significativement la probabilité et la volonté des couples de déménager sur une grande distance pour un emploi (Sandefur & Scott, 1981 ; Courgeau, 1989 ; Kulu, 2005 ; Viry et al. 2008). Différentes raisons ont été avancées pour expliquer la diminution de cette migration avec la taille de la famille. Premièrement, le coût économique d'un déménagement augmente avec le nombre de personnes de l'unité familiale. Deuxièmement, la présence de membres supplémentaires dans la famille signifie que davantage de liens sociaux doivent être rompus dans le lieu d'origine et établi dans le lieu de destination. Troisièmement, après le premier ou le second enfant, la plupart des couples sont installés dans une région et le logement qu'ils aiment et y ont trouvé une place sur le marché du travail. Enfin, la présence d'un réseau de solidarité (parentèle, voisinage, etc.) participant aux tâches de garde des enfants incite le couple à ne pas quitter sa région. Moins ancrés dans la fabrique sociale de leur lieu de domicile que des parents, les couples sans enfant sont alors davantage en mesure de saisir des opportunités professionnelles lointaines. L'étude de Schneider et al. (2002) a en outre montré que la grande mobilité professionnelle masculine conduit à un renforcement de la division traditionnelle du travail. En situation de mobilité de leur conjoint, les femmes prennent davantage en charge les tâches domestiques et éducatives en présence d'enfants. Dans les cas bien plus rares où la femme est mobile professionnellement, la division du travail tend davantage vers l'égalité.

A partir de ces considérations, et partant de cette incompatibilité sous certains aspects entre carrière et mobilité académique d'un côté et vie parentale de l'autre, nous formulons les deux hypothèses suivantes.

*H1. La grande mobilité spatiale, conjuguée avec un emploi dans l'académique, est associée à une fécondité repoussée, conduisant à des naissances tardives plus rapprochées et une plus faible fertilité.*

Selon cette première hypothèse, afin de poursuivre leur carrière nécessitant flexibilité spatiale et temporelle, les académiques tendraient à retarder l'arrivée du premier enfant. Parce que les mères portent les principales responsabilités dans les tâches éducatives des enfants, on peut s'attendre à un effet plus marqué lorsque c'est la femme qui est en situation de grande mobilité académique. Retarder ainsi l'entrée dans la parentalité comporte alors le risque, pour des femmes qui sont face à l'horloge biologique, de rester sans enfant ou d'avoir moins d'enfants que désiré (Tymicki, 2001).

*H2, En présence d'enfants, la mobilité spatiale de l'académique conduit à reporter les tâches éducatives sur son conjoint. L'absence répétée du mobile académique au sein du foyer lors de navettes quotidiennes ou hebdomadaires et la priorité mise sur sa carrière en situation de déménagement tendraient à une plus forte division des rôles professionnel et éducatif entre les deux conjoints.*

Cette seconde hypothèse est implicitement genrée. Les plus grandes restrictions d'accès des femmes aux hautes carrières et leur participation plus importante dans la sphère domestique nous laisse présager un effet plus marqué lorsque c'est l'homme qui est en situation de grande mobilité académique.

## **2. Les données d'enquête : une méthode mixte**

Pour tester nos hypothèses, nous avons eu recours aux méthodes mixtes. Deux corpus de données ont ainsi été mobilisés :

- Les données quantitatives issues de l'enquête européenne « *Job Mobilities and Family Lives* »<sup>1</sup>
- Les données qualitatives recueillies lors d'entretiens approfondis auprès de grands mobiles académiques en France, en Suisse et en Belgique dans le cadre du projet ANR Eurocities DATTA.

Les données quantitatives issues du programme européen de recherche « *Job Mobilities and Family Lives in Europe* » ont été recueillies dans six<sup>2</sup> pays européens (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Pologne, Suisse) et portent sur les interactions entre grande mobilité géographique et vie familiale. Elles furent collectées en 2007 et sont constituées de deux échantillons : un premier échantillon de 4799 personnes, représentatif de la population résidante des cinq pays âgée de 25 à 54 ans, ainsi qu'un second échantillon de 1288 personnes, où seules les personnes âgées de 25 à 54 ans présentant une grande mobilité spatiale pour des raisons professionnelles ont été questionnées. 6087 personnes, toutes sélectionnées par méthode aléatoire, ont ainsi été interrogées par téléphone sur la base d'un questionnaire standardisé<sup>3</sup>.

L'enquête s'est intéressée à toutes les pratiques de grande mobilité spatiale pour raisons professionnelles susceptibles d'avoir des effets importants sur la vie de famille. Cette mobilité pouvait prendre la forme d'évènements récurrents, comme la pendularité ou de fréquents voyages professionnels, ou d'évènements discrets, comme un déménagement ou du travail saisonnier. Quatre grandes catégories de mobilité spatiale pour raisons professionnelles ont ainsi été définies sur la base de valeurs seuil de temps de transport ou d'absence du foyer familial. La première catégorie est constituée des navetteurs de longue distance, définis par une durée de déplacement quotidien domicile-travail d'au minimum deux heures aller-retour, au minimum trois fois par semaine. La seconde catégorie de grande mobilité comprend les absents du domicile, soit les personnes ayant passé au minimum 60 nuits hors de leur domicile (principal) durant les douze derniers mois pour des raisons professionnelles, soit pour cause de fréquents déplacements professionnels de courte durée, soit pour cause de plus longues périodes d'absence. Cette catégorie est relativement hétérogène, puisqu'elle

---

<sup>1</sup> Pour plus d'informations sur cette enquête : <http://www.jobmob-and-famlives.eu/>

<sup>2</sup> Les données issues de l'Espagne n'ont pas été incluse dans nos analyses, par le fait que les professions académiques n'ont pas pu être identifiées.

<sup>3</sup> A l'exception de la Pologne, où les enquêtés furent interrogés en face-à-face.

comprend tout aussi bien des personnes exerçant un métier impliquant des nuits hors foyer (représentants commerciaux, pilotes de ligne, travailleur saisonnier, etc.) que des personnes disposant d'un logement secondaire proche de leur lieu de travail et voyageant par exemple tous les week-ends pour rejoindre leur foyer. Les couples ne faisant pas ménage commun pour des raisons professionnelles et vivant à plus de 50 kilomètres l'un de l'autre étaient également inclus dans cette catégorie. La troisième catégorie de mobilité spatiale se réfère aux personnes ayant déménagé récemment (au cours des trois dernières années) pour des raisons professionnelles, soit à l'intérieur du pays sur une distance géographique d'au moins 50 kilomètres, soit au-delà de frontières nationales. La dernière catégorie des multi-mobiles comprend les individus combinant plusieurs formes de mobilité spatiale parmi les trois formes précédemment décrites. Enfin, deux catégories de personnes non mobiles ont été distinguées : la première comprend les individus ayant exercé par le passé un emploi impliquant une forme de grande mobilité (les ex-mobiles) et la seconde, ceux n'ayant jamais été mobiles. Cette distinction permet de tenir compte des effets à moyen ou long terme d'expériences de grande mobilité passées.

Pour la présente analyse, les professions académiques ont été identifiées comme telles lorsqu'elles comprenaient des tâches de recherche. Il s'agissait donc des Professeurs d'Université et de grandes écoles, des maîtres de conférence, des assistants-doctorants de recherche, etc. Tous étaient en possession ou en cours de réalisation d'une thèse de doctorat. Le personnel administratif et technique travaillant dans des institutions universitaires n'ont en revanche pas été retenu comme académiques. 59 personnes sur les 6087 personnes, soit environ 1% de l'échantillon total, ont été identifiées comme professionnels de l'académique. Le tableau 1 présente les principales caractéristiques sociodémographiques des académiques en comparaison avec les personnes actives non-académiques. Les académiques sont surreprésentés parmi les hommes, les jeunes, les personnes de haut niveau de formation (par définition) et de salaire, vivant sans enfant et nés dans le pays d'enquête.

Tableau 1 : Profils sociodémographiques des professionnels de l'académique<sup>A</sup>

	Académiques	Non-académiques actifs	Total	V de Cramer
%	1	99	100	
N <sup>C</sup>	59	5062	5121	
% de femmes	30	46	46	0.025
% de 25-34 ans	44	32	32	0.020
% formation supérieure <sup>D</sup>	100	25	25	0.142**
% parent vivant avec enfant	25	41	41	0.027
% revenu moyen net du ménage supérieur <sup>E</sup>	37	19	19	0.083*
% responsabilités hiérarchiques	25	33	33	0.015
% pers. nées en dehors du pays d'enquête	4	9	9	0.014

\* p < .05 \*\* p < .01

<sup>A</sup> Données pondérées. La pondération corrige les biais causés par les non-réponses, la taille du ménage et le suréchantillonnage des personnes mobiles et crée des échantillons nationaux de taille égale.

<sup>C</sup> Effectifs non pondérés

<sup>D</sup> Niveau de formation correspondant à un diplôme d'une université ou d'une haute école (professionnelle ou technique).

<sup>E</sup> Pourcentages calculés uniquement pour les ménages avec partenaire co-résidant.

Les entretiens qualitatifs ont été menés dans le cadre de la recherche Eurocities DATTA financée par l'ANR<sup>4</sup>. Cette recherche pluridisciplinaire porte sur les budgets-temps de transport en Europe et mobilise trois équipes de recherche européennes : le Laboratoire d'Economie des Transports (Lyon, France), le Laboratoire de Sociologie Urbaine (Lausanne, Suisse) et le Groupe de Recherche sur les Transports (Namur, Belgique). Le volet qualitatif de cette enquête visait à recueillir des données sur des grands pendulaires de ces trois pays afin de comprendre leur choix de penduler et d'analyser leur appropriation des temps de trajet. Les entretiens ont donc porté sur une population de « grands pendulaires », définis par un temps de trajet pendulaire quotidien de plus de 2h.

Dans le cadre de cette enquête, un focus a été réalisé sur des grands pendulaires académiques. Les professionnels du monde académiques nous semblaient être un cas particulièrement illustratif des tensions entre vie familiale et carrière professionnelle, du fait de leur forte injonction à être mobile spatialement. L'appartenance au monde académique a été définie par la possession d'un diplôme de doctorat et par les fonctions d'enseignement universitaire ou de recherche exercées. Ainsi, 8 entretiens ont été réalisés auprès de professionnels du monde académique, 4 en France, 2 en Belgique et 2 en Suisse. Au-delà de ces critères de recrutement des interviewés, un principe de diversité a été appliqué afin de varier le sexe des académiques, leurs situations familiales, leurs statuts professionnels et leur degré d'incertitude vis-à-vis de l'emploi (cf. tableau 2). Cette diversité permet alors de saisir des points communs et des spécificités en fonction de chaque situation.

Une méthode compréhensive par récits de vie a été utilisée pour passer les entretiens. L'utilisation du récit de vie met en lumière les parcours de vie des personnes, que ce soit du point de vue familial ou professionnel. Elle donne également accès aux processus de décision, aux permanences et aux changements en matière de déplacements mais aussi de vie familiale, conjugale, professionnelle et quotidienne. Enfin, les personnes ont été interrogées sur l'organisation de leur vie quotidienne en lien avec leurs trajets pendulaires, les tensions qui en résultent et les stratégies mises en place pour limiter ces tensions.

---

<sup>4</sup> Agence Nationale pour la Recherche, Projet EuroCities-DATTA n° ANR-07-BLAN-0032-01.

Tableau 2 : Profils sociodémographiques des professionnels de l'académique

Prénom	Situation professionnelle	Situation familiale	Age	Sexe	Pays de résidence
Jean-Pierre	chercheur en sciences de l'environnement (poste stable)	Marié, 4 enfants	49	Homme	France
Gaétan	chargé de recherche CNRS en physique (poste stable)	Marié, 2 enfants	36	Homme	France
Anne-Marie	maître de conférence en ethnologie (poste stable)	Mariée, 2 enfants	38	Femme	France
Loïc	maître de conférence en économie (poste stable)	Marié, sans enfant	33	Homme	France
Cédric	chercheur contractuel en biologie (poste précaire)	Marié, un enfant	34	Homme	Belgique
Valérie	assistante de recherche et d'enseignement en biologie animale (poste précaire)	Mariée, deux enfants	39	Femme	Belgique
Olivier	chercheur en géologie A VERIFIER	Marié, deux enfants	49	Homme	Suisse
Adam	professeur de géographie (poste stable)	Marié, un enfant	50	homme	Suisse

### 3. Des académiques effectivement très mobiles

En amont du test de nos hypothèses, nous avons tout d'abord réalisé une analyse préliminaire sur les données de l'enquête « Job Mobilities and Family Lives in Europe », croisant les six types d'arrangement de vie mobile pour raisons professionnelles en fonction d'un emploi dans l'académique (tableau 3). Malgré un indice d'association faible, la prégnance de la pratique de la grande mobilité dans le milieu académique est confirmée par les résultats. Les académiques ont un taux de grande mobilité significativement plus élevé : 30% contre 16% pour les non-académiques. Ils sont également plus nombreux à avoir été mobiles par le passé (35% contre 30%). En comparant les formes spécifiques de mobilité, on constate que les académiques sont significativement surreprésentés parmi les personnes ayant récemment déménagé dans une autre région/pays et les multi-mobiles. En ce qui concerne les déménagements, le taux de mobilité est même quatre fois supérieur à celui des personnes actives non-académiques. Ils ne sont en revanche pas plus nombreux à s'absenter régulièrement du foyer et à peine plus à faire la navette sur une longue distance. Ces résultats restent observables en contrôlant l'effet de l'âge et du niveau d'éducation des individus (résultats non présentés). En ce qui concerne le sexe, on constate que la surreprésentation des multi-mobiles est présente chez les hommes académiques, tandis que les femmes académiques ont une légère tendance à davantage penduler que les femmes employées hors de l'académique. La surreprésentation des académiques ayant déménagé est en revanche constatée parmi les deux sexes (résultats non présentés).

Tableau 3 : Types d'arrangement de vie mobile en fonction d'un emploi dans l'académique (population active) (en %) <sup>A</sup>

	Académiques	Non-Académiques	Total
<b>Mobiles (Total)</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>16</b>
Navetteurs de longue distance	9	7	7
Absents du domicile	4	4	4
Personnes ayant déménagé	13	3	3
Multi-mobiles	4	2	2
<b>Non-Mobiles (Total)</b>	<b>70</b>	<b>84</b>	<b>84</b>
Ex-mobiles	35	30	30
Jamais-mobiles	35	54	54
<b>Total (N<sup>B</sup>)</b>	<b>100 (59)</b>	<b>100 (5062)</b>	<b>100 (5121)</b>

V de Cramer = .056 ; p < .05

<sup>A</sup> Données pondérées. La pondération corrige les biais causés par les non-réponses, la taille du ménage et le suréchantillonnage des personnes mobiles et crée des échantillons nationaux de taille égale.

<sup>B</sup> Effectifs non pondérés

L'association entre mobilité et carrière académique apparaît également fortement dans les entretiens qualitatifs. Tout d'abord, l'idée que la mobilité est nécessaire à la réalisation d'une carrière académique se trouve fortement ancrée dans les représentations que se font les académiques de leur activité. Particulièrement, l'expérience de recherche internationale est considérée comme un « point de passage obligé » pour une reconnaissance en recherche et pour l'obtention d'un poste stabilisé. Cette expérience internationale prend la forme, dans la plupart des cas, d'un post-doctorat de une ou plusieurs années dans un pays étranger, mais aussi de missions de terrain ou de séjours en tant que « visiting scholar » qui peuvent être relativement plus courts. Cette dimension est particulièrement forte en Suisse et en Belgique, moins en France, où une expérience professionnelle internationale n'apparaît pas nécessaire à un recrutement sur un poste stabilisé, dans certaines disciplines tout du moins :

*« Une expérience internationale, c'est indispensable, je dirais [pour construire une carrière universitaire]. (...) Et là c'est une caractéristique de la Suisse. Disons qu'avec le système français, on peut rester complètement enfermé dans l'espace national. » (Adam)*

De plus, l'intérêt porté à la carrière académique peut justement être lié à la mobilité qu'elle permet :

*« C'est une des spécificités, de notre activité de chercheur. Mais quelque part, moi j'ai aussi choisi ce métier pour ça. Parce que, ici j'ai vraiment adoré ça, je pars 6, 7 mois en Californie, j'ai un projet, on m'accepte là-bas, on fait des collaborations et puis je reviens ici, je partage mon expérience, enfin je monte mon dossier avec les autres. Moi j'aime vraiment cette vie-là, j'aime vraiment beaucoup ça. » (Cédric)*

La mobilité des académiques s'avère être non seulement spatiale mais aussi sociale comme on peut le percevoir dans l'extrait d'entretien ci-dessus. La mobilité sociale se définit ici non pas en termes de statut social (ascension sociale) mais comme une capacité à évoluer dans divers réseaux sociaux. En effet, la poursuite d'une carrière académique nécessite non seulement de se déplacer dans l'espace, mais aussi de se déplacer au sein de multiples réseaux, de monter des projets internationaux et interculturels, de travailler avec des académiques d'autres nationalités voire d'autres disciplines. De ce fait, les académiques évoluent dans de multiples espaces sociaux, se confrontant à des lieux, des espaces et une altérité différenciée. Parfois même, les académiques se trouvent être mobiles socialement sans pour autant l'être spatialement, notamment grâce aux relations virtuelles rendues possibles par les moyens de communication tels que le téléphone et l'email (Kesselring, 2006 ; Montulet, 1998 ; Kaufmann, 2008). Cette forte mobilité spatiale et sociale implique alors l'acquisition et la mobilisation de compétences multiples telles que des compétences linguistiques, l'adaptation à d'autres milieux et d'autres contextes culturels :

*« Oui, je pense que c'est important [les compétences linguistiques] parce que dans le capital symbolique d'un chercheur et puis aussi certainement dans son activité scientifique, pour qu'elle soit intéressante et se renouvelle, les réseaux internationaux sont importants. (...) Si on s'enferme dans le monde francophone et en France, on se coupe de beaucoup de choses, je pense qu'on n'a pas accès à des formes différentes, des traditions disciplinaires différentes, des manières de penser, d'approcher la discipline. Et je crois que c'est vraiment un capital important pour se renouveler. Pour simplement être un peu créatif, c'est quelque chose que je défends beaucoup moi en Suisse, c'est de dire : 'on a une chance du fait du plurilinguisme, du fait que les bibliothèques ont des ouvrages dans différentes langues et depuis très longtemps, on peut échapper à une sorte de nationalisme méthodologique au niveau de la discipline. Donc, on a une chance d'être au fond, au niveau théorique, cosmopolite.' (...) Et cela fait qu'il y a une sorte de capital réseau qui est lié à un capital de mobilité et qui est lié aussi à des compétences linguistiques. » (Adam)*

Les professionnels du monde académique se trouvent donc être fortement soumis à cet impératif de mobilité, spatial et social, s'ils souhaitent réaliser une carrière académique. Les deux corpus de données utilisés laissent apparaître que les académiques perçoivent globalement plus positivement leur vie mobile que les non-académiques. Ils sont ainsi significativement plus nombreux à considérer leur arrangement de vie mobile comme un moyen d'améliorer leurs opportunités de carrière. De manière générale, ils perçoivent la mobilité davantage comme une opportunité que comme une contrainte (résultats non présentés). Cette tendance peut en partie s'expliquer par le fait que les académiques sont dans une plus grande proportion des personnes ayant récemment déménagé ; forme de mobilité qui est perçue globalement plus favorablement que les formes de mobilité récurrentes comme les navettes quotidiennes ou hebdomadaires (Widmer et al., 2009). Le déménagement est alors considéré comme une opportunité professionnelle puisqu'elle coïncide pour l'académique avec l'obtention d'un contrat ou d'un poste et participe de ce fait à la construction de la carrière professionnelle.

Pour autant, la décision de déménager confronte opportunité professionnelle et contraintes familiales, d'autant que la période d'entrée dans la parentalité coïncide très souvent avec celle d'un fort investissement professionnel, caractérisé entre autres par des exigences à être mobile.

#### 4. Une difficile construction familiale

Les répercussions de la mobilité spatiale sur la construction familiale se vérifient tout d'abord chez les célibataires. Les académiques sans partenaire stable sont significativement plus nombreuses à déclarer que leur mobilité rend plus difficile la construction d'une relation de couple que les célibataires non-académiques (tableau 4). Les différences subsistent pour toutes les catégories d'âge, bien qu'elles deviennent non significatives étant donné les faibles effectifs des personnes travaillant dans le milieu académique (résultats non présentés). Le fort investissement professionnel consenti, ainsi que le fait de devoir retisser des liens sociaux en cas de déménagement peuvent notamment expliquer ce résultat.

*Tableau 4 : Inconvénient de la mobilité : « Il est difficile de construire une relation de couple ». Opinion en fonction d'un emploi dans l'académique (population mobile sans relation de couple stable) (en %) <sup>A</sup>*

	Académiques	Non-Académiques	Total
Oui	88	57	69
Non	12	43	31
<b>Total (N)</b>	<b>100 (8)</b>	<b>100 (489)</b>	<b>100 (497)</b>

V de Cramer = .078 ;  $p < .1$

<sup>A</sup> Données non pondérées.

Ce résultat se retrouve dans le corpus d'entretiens. L'injonction à cumuler des expériences de recherche, particulièrement dans des institutions étrangères, fragilise le lien conjugal notamment lorsque la relation est récente :

*« Bon, là j'étais dans une phase de relation différente, donc c'était une personne avec qui je n'étais pas depuis très longtemps et c'était très problématique. Moi j'avais très envie d'y aller, pour elle c'était très difficile, elle craignait énormément cette séparation, la distance. Elle est venue me trouver pendant un certain temps, mais c'était très court et c'était très compliqué. C'était une relation qui était, le vécu de la mobilité dépend de la nature de la relation, et là, la relation était en train de se construire, n'était pas simple, donc la mobilité là était très compliquée et très débattue avec des fortes résistances de la part de ma partenaire à l'époque. (...) Cette relation n'a pas duré après. » (Adam)*

Le départ à l'international de l'académique peut être source de frustrations pour le conjoint et amener ainsi à des ruptures de lien conjugal. Les déménagements liés aux différentes expériences professionnelles impliquent, à chaque fois, la fragilisation de certains liens sociaux et la reconstruction d'autres qui peuvent rendre difficiles la création d'une relation conjugale durable.

L'impact de la mobilité spatiale sur la construction familiale des académiques s'observe également au niveau des décisions de fécondité. Ces dernières ont été mesurées dans l'enquête « Job Mobilities and Family Lives in Europe » à l'aide de trois questions. Il a premièrement été demandé aux enquêtés ayant des enfants si « pour des raisons professionnelles, ils ont eu leur(s) enfant(s) plus tard qu'ils le souhaitaient » (fécondité repoussée). Les catégories de réponse étaient 0 = non, 1 = oui. On a deuxièmement demandé aux personnes de 40 ans et plus ayant des enfants si « en raison de leur carrière

professionnelle elles estimaient n'avoir pas autant d'enfants qu'elles l'auraient souhaité» (fécondité moindre). Les catégories de réponse étaient à nouveau 0 = *non*, 1 = *oui*. Enfin, les personnes sans enfant ont été questionnées à propos de « l'importance des raisons professionnelles dans le fait qu'elles n'ont pas d'enfant » (fécondité absente). Les catégories de réponse étaient 0 = *pas importantes du tout*, 1 = *plutôt pas importantes*, 2 = *importantes*, 3 = *très importantes*. Les deux premières et les deux dernières catégories ont par la suite été regroupées.

Afin de mesurer l'effet propre d'un poste dans l'académique, l'effet propre de la mobilité (actuelle ou passée) et leur effet conjoint sur les décisions de fécondité, des analyses croisées combinant les deux variables explicatives ont été produites (tableau 5).

Tableau 5 : décision de fécondité en fonction d'un poste dans l'académique et de la mobilité actuelle ou passée (en %)

	% fécondité repoussée	Total	% fécondité moindre	Total	% fécondité absente	Total
Non académique non mobile	9	<b>100 (1480)</b>	6	<b>100 (848)</b>	23	<b>100 (518)</b>
Non académique mobile	13	<b>100 (1807)</b>	9	<b>100 (1084)</b>	28	<b>100 (1164)</b>
Académique non mobile	11	<b>100 (9)</b>	effectif insuffisant	<b>100 (5)</b>	effectif insuffisant	<b>100 (5)</b>
Académique mobile	35	<b>100 (23)</b>	33	<b>100 (12)</b>	55	<b>100 (22)</b>

V de Cramer = .090 ; p < .000

V = .095 ; p < .001

V = .088 ; p < .001

On observe que les effets propres d'une profession dans l'académique ou d'une pratique passée ou présente de la mobilité n'ont qu'un effet modéré sur le fait de repousser sa fécondité. En revanche, l'effet combiné des deux est très important (effet d'interaction de 20%). On trouve des résultats similaires en ce qui concerne la fécondité moindre. Malgré la très grande prudence requise dans l'interprétation des résultats étant donné le très faible effectif des académiques de 40 ans et plus, il semble là aussi que la proportion de personnes déclarant avoir moins d'enfants que souhaité augmente significativement lorsque la pratique de la mobilité géographique se combine avec une carrière académique.

Enfin, parmi les personnes sans enfant, celles combinant mobilité et profession en milieu académique sont significativement plus nombreuses à déclarer les raisons professionnelles comme un facteur important ou très important dans le fait de n'avoir pas d'enfant. Ces résultats restent sensiblement les mêmes en contrôlant par le sexe du répondant, à l'exception de la fécondité absente, où les femmes académiques et *a fortiori* les femmes académiques mobiles sont plus nombreuses que leurs correspondants masculins à déclarer que les raisons professionnelles sont (très) importantes dans le fait qu'elles n'ont pas d'enfant (résultats non présentés).

La poursuite d'une carrière académique combinée à la pratique de la mobilité spatiale ont ainsi des effets marqués et durables sur les trajectoires de fécondité. La période d'insécurité professionnelle, financière et géographique que traverse un certain nombre de personnes mobiles académiques avant un poste stabilisé tend à constituer un frein à leur volonté de

fonder une famille, autant pour les femmes que les hommes académiques. Le désir d'acquérir un poste stable, tant du point de vue professionnel que géographique, avant l'arrivée du premier enfant peut ainsi conduire certains couples à ne pas avoir autant d'enfants que désirés.

Les données quantitatives montrent que la mobilité, associée à une carrière académique, tend à faire obstacle à la construction familiale, d'une part en fragilisant le lien conjugal, mais aussi et surtout en repoussant et limitant la fécondité. Néanmoins, le faible effectif des professionnels de l'académique parmi les données quantitatives peut avoir contribué à la faible association statistique de certains résultats. Cette limitation des données n'a, en outre, pas permis d'inclure de nombreux facteurs explicatifs pertinents, tels que l'activité professionnelle du conjoint de l'académique, la période de mobilité dans le parcours de vie, mais aussi des facteurs contextuels du couple comme le soutien du réseau social, de l'employeur ou de l'Etat et les infrastructures de garde d'enfants. De plus, les données recueillies, qualitatives comme quantitatives, sont des données synchroniques. Nous ne pouvons alors pas exclure que certaines réponses sur la fécondité ou la difficulté d'être en couple soient des reconstructions *a posteriori*. Une meilleure compréhension des stratégies de conciliation entre carrière et vie de famille passe certainement par une enquête longitudinale, permettant de comprendre comment les couples précédemment non-mobiles adaptent leur fonctionnement face aux exigences de mobilité spatiale.

### **5. Une répartition sexuée inégalitaire des tâches domestiques**

La mobilité nécessaire à la poursuite d'une carrière académique impacte non seulement la construction familiale mais également son fonctionnement. Dans les entretiens qualitatifs, la mobilité des académiques se décline sous deux formes. Premièrement, l'activité professionnelle académique implique des mobilités réversibles, telles que des missions de terrain ou des participations à des congrès scientifiques. Elles occasionnent alors des absences ponctuelles du domicile familial durant lesquelles la famille doit s'organiser pour gérer l'absence du conjoint académique, particulièrement en présence d'enfants. Deuxièmement, cette mobilité peut également prendre la forme de pendularités journalières ou hebdomadaires : afin de réaliser une carrière, l'académique accepte de travailler loin de son lieu de vie familial. Les mobilités pendulaires se substituent ainsi à une relocalisation de la famille. Cette substitution peut être liée à un fort attachement au lieu de vie de la famille (territorial, affectif et réticulaire) mais aussi à la préservation de l'emploi du conjoint. En ce sens, la pendularité de l'académique constitue un arrangement en vue de concilier vie familiale et vie professionnelle des conjoints.

Ces deux types de mobilités réversibles marquent la gestion domestique et familiale car elles impliquent une moindre présence du mobile académique sur le lieu de vie. Trois types de fonctionnements familiaux apparaissent :

- Lorsque l'académique mobile est un homme, l'ensemble des tâches domestiques et familiales repose sur la conjointe non mobile.

Dans ce premier type de fonctionnement familial, la répartition des tâches entre les conjoints apparaît fortement inégalitaire : la gestion familiale et domestique repose essentiellement sur les femmes non mobiles. Elles ont ainsi en charge les tâches domestiques (ménage, courses, gestion administrative) ainsi que la gestion des enfants :

*« Je n'ai pas beaucoup de disponibilité, c'est vrai que je me repose beaucoup sur ma femme. Il peut m'arriver de lui donner un coup de main pour préparer la fin du repas, quelque chose comme ça, mais sinon c'est vrai que... »*

*Encore une fois parce qu'elle est à la maison, elle a des disponibilités (...). » (Jean-Pierre)*

Cette répartition inégalitaire est renforcée lorsque la conjointe n'a pas d'activité professionnelle. Néanmoins, cette situation de compromis entre la réalisation d'une carrière académique et le maintien d'une vie familiale peut être ressentie de manière négative non seulement par le conjoint non mobile, mais aussi par l'académique mobile :

*« [Je ressens] une certaine lâcheté à me reposer un peu trop sur ma femme, voilà. » (Jean-Pierre)*

*« Tous les matins c'est mon beau-père qui va le conduire à l'école. Soit c'est ma femme, soit c'est mon beau-père, soit c'est mon père qui va le rechercher le soir. Je me sens vraiment totalement étranger à son éducation. » (Gaetan)*

Malgré ce ressenti négatif sur le manque d'implication domestique et éducatif, la mobilité de type pendularité constitue bien souvent le seul arrangement possible en vue de concilier vie professionnelle et vie familiale. Il apparaît ainsi que la réalisation d'une carrière académique masculine se construit sur la prise en charge féminine de la vie familiale, donc sur une traditionalisation des rôles conjugaux.

- Lorsque l'académique mobile est une femme, les tâches domestiques et familiales sont réparties entre les conjoints. Les femmes restent en charge de davantage de tâches que leurs homologues masculins mobiles.

Les femmes peuvent également être académiques mobiles. La mobilité de type pendularité constitue dans ce cas de figure un compromis entre la réalisation d'une carrière académique par la femme et le maintien de l'activité du conjoint, qui peut ne pas être relocalisable. Ainsi, Anne-Marie est maître de conférence à Paris tandis que son conjoint tient un commerce dans le sud de la France. Un compromis entre leurs deux activités a été trouvé au travers de la pendularité d'Anne-Marie, qui se rend ainsi quelques jours par semaine à Paris afin d'assurer ses enseignements. Cet arrangement repose sur une forte mobilisation des réseaux de parentèle, d'une part sur le lieu de travail de l'académique mobile afin d'assurer son hébergement et d'autre part, sur le lieu de vie familial afin d'apporter de l'aide au conjoint non mobile dans la gestion des enfants :

*« Ça veut dire que d'autres, mes collègues, mes voisins, prennent en charge le petit, et s'occupent des deux garçons, en attendant (...) de fermer la boutique. » (Anne-Marie)*

Durant l'absence de la femme mobile, son conjoint prend en charge une partie des tâches éducatives. Néanmoins, cette prise en charge repose sur une anticipation de la femme qui continue à assumer les tâches ménagères malgré sa mobilité :

*« Il s'occupe que de ses enfants. Il fait pas de ménage, il leur donne à manger évidemment, mais moi je prépare les repas avant de partir. Donc j'ai une petite soirée de cuisine assez active la veille du départ parce que je prépare la nourriture de mon fils chez la nounou : les repas de midi, il faut les numéroter dans le frigo, c'est assez indispensable. Il faut que le frigo soit plein aussi. (...) Je fais les courses, le ménage, la bouffe. Je pourrais l'exiger, je pourrais lui demander, je pense qu'il le ferait, mais je trouve que ça mérite pas de devoir discuter. C'est un sujet de conflit qui me semble... Puis c'est pas très glamour, donc je préfère le faire. C'est réglé. » (Anne-Marie)*

Le conjoint non mobile assume donc une partie des tâches domestiques et familiales, notamment vis-à-vis des enfants, pendant l'absence de la femme mobile. Cependant, la femme mobile continue à prendre en charge davantage de tâches que l'homme mobile. La

poursuite d'une carrière académique par la femme implique alors un investissement professionnel important qui passe par des mobilités pendulaires mais aussi un investissement domestique en anticipation afin de faciliter la gestion familiale durant ses absences.

- Lorsque l'académique mobile est une femme et que son conjoint est également professionnellement mobile, les tâches domestiques et familiales restent prises en charge quasi-exclusivement par la femme.

Dans certains cas, la mobilité de la femme académique se trouve confrontée à la mobilité professionnelle de son conjoint. La gestion domestique et familiale repose ici encore sur la femme, comme si les contraintes de la mobilité professionnelle de l'homme l'emportaient sur celles de la femme. La femme se trouve donc face à la gestion de la maison et des enfants tout en menant une activité professionnelle académique. Face à cette double contrainte du quotidien, la conciliation entre vie professionnelle et vie familiale peut passer par le renoncement à une carrière académique du fait des mobilités qu'elle impose :

*« J'aimerais bien travailler dans ma région, soit à l'université de Liège ou dans l'enseignement, mais dans ma région, ça c'est une condition que je ne pourrais pas négocier. Ce qui est dommage, parce qu'avec les diplômes que j'ai, donc j'ai deux doctorats en fait, puisque je suis docteur en médecine et maintenant j'ai un doctorat en sciences vétérinaires. (...) Donc voilà, je veux absolument, c'est vraiment la plus grosse condition, je veux travailler dans ma région. (...) Quitte à ce que le travail soit moins intéressant ou moins bien payé, mais dans la région. Oui, tout à fait. » (Valérie)*

Malgré l'intérêt porté à l'enseignement et à la recherche, la priorité est donc accordée à la proximité géographique du lieu de travail. Ce critère de choix professionnel hypothèque alors la réalisation d'une carrière académique, étant donné la rareté des places offertes dans ce domaine.

La mise en lumière de ces trois types de fonctionnements dans les familles des académiques mobiles semblent cohérents avec les résultats de précédentes recherches menées sur les grands mobiles en Europe (Schneider et al., 2002 ; Bonnet et al., 2006 ; Ortar et Legrand, 2008). Chez les académiques mobiles comme pour l'ensemble des grands mobiles, la grande mobilité professionnelle masculine tend à renforcer la division traditionnelle du travail. Les carrières académiques masculines reposent ainsi indirectement sur la prise en charge féminine de la vie familiale et domestique. Même si la grande mobilité professionnelle chez les femmes académiques renforce le rôle des hommes dans la prise en charge du domestique, on n'observe pas pour autant une symétrie de fonctionnements. Même lorsqu'elles sont mobiles, les femmes participent davantage que les hommes mobiles aux tâches domestiques et éducatives, principalement en anticipant les tâches à effectuer durant leur absence. Malgré leur mobilité et leur carrière, les femmes semblent demeurer les principales dépositaires de la gestion domestique et familiale. Qui plus est, la recherche d'une conciliation entre vie familiale et carrière peut amener certaines d'entre elles à renoncer à une carrière académique, privilégiant leur rôle domestique et la proximité géographique de leur emploi avec le lieu de vie familial.

## 7. Conclusion

Cette analyse présente un premier examen des liens entre la mobilité académique et le fonctionnement familial. Sur la base de la littérature, nous avons fait les hypothèses que la mobilité spatiale, conjuguée à un emploi en milieu académique, conduit à une fécondité absente, moindre ou retardée, ainsi qu'à un report des tâches domestiques et familiales sur le conjoint non-mobile. Les résultats empiriques, basés à la fois sur des données quantitative et qualitative, tendent à confirmer ces hypothèses.

Les professionnels de l'académique sont fortement soumis à la nécessité d'être mobile, car la mobilité est un ingrédient nécessaire à la réalisation de leur carrière. Attirés par des opportunités de poste, ils ont notamment tendance à quitter leur région d'origine ou alors à faire la navette vers des villes universitaires. Cette centration sur la carrière, ainsi que l'impératif d'être géographiquement flexible jusqu'à l'obtention d'un poste stable, conduit un certain nombre d'académiques à repousser l'arrivée du premier enfant. Ce résultat nous amène à différentes explications. Premièrement, l'enfant peut être envisagée comme un frein à la mobilité nécessaire à la carrière académique. L'investissement nécessaire à l'éducation de l'enfant, ainsi que le plus grand ancrage spatial causé par la parentalité (scolarisation, soutien des réseaux de proximité) peuvent conduire les professionnels de l'académique à repousser le désir d'enfant. Deuxièmement, on peut également supposer que certains académiques retardent la parentalité, afin d'attendre une stabilité de l'emploi et accumuler un capital économique suffisant pour élever leurs enfants. Ceci est d'autant plus vrai dans les pays européens aux exigences élevées en ce qui concerne les besoins des enfants, tant matériels que relationnels. Le fait de repousser la fécondité peut alors amener certains couples à renoncer définitivement à la parentalité pour faire carrière, particulièrement lorsque l'académique est une femme. Le grand investissement professionnel consenti peut se faire au détriment de la vie conjugale, pouvant aller jusqu'à la rupture du lien conjugal. Les célibataires académiques ressentent ainsi une plus grande difficulté à construire une relation de couple stable du fait de leur mobilité.

Néanmoins, vie familiale et carrière académique ne sont pas irréductiblement incompatibles. Paradoxalement, certaines formes de mobilités réversibles constituent des stratégies de conciliation entre vie familiale et carrière. Il en est ainsi de la pendularité quotidienne ou hebdomadaire qui permet de continuer à exercer une activité académique éloignée du lieu de vie sans pour autant obliger à une relocalisation familiale.

Enfin, la conciliation au quotidien de la carrière académique, des mobilités et de la vie familiale se niche dans la répartition des tâches domestiques et familiales au sein du couple. De ce point de vue, une forte inégalité genrée apparaît. Si les hommes académiques mobiles se trouvent déchargés des tâches domestiques et familiales, pouvant ainsi consacrer la majorité de leur temps à leur carrière, les femmes académiques mobiles continuent à prendre en charge une grande partie de ses tâches. Mener de front carrière académique et vie familiale peut s'avérer alors difficilement conciliable et ainsi amener certaines femmes à renoncer à la poursuite de leur carrière dans l'académique.

Au-delà des seules carrières académiques, on peut poser l'hypothèse que ces résultats sont transférables à d'autres carrières professionnelles qui requièrent d'être mobile. Dans un monde où l'injonction à la mobilité est de plus en plus forte, où la bi-activité des couples se développe et les femmes accèdent de plus en plus aux formations universitaires supérieures, les tensions entre vie familiale et carrière professionnelle risquent d'être toujours plus

nombreuses. Ces tensions se posent de manière particulièrement forte pour les femmes, qui peuvent arbitrer de manière extrême, par exemple en renonçant à la maternité pour poursuivre leur carrière ou en renonçant à leur carrière au profit de la vie de famille. Ainsi, en l'absence d'une plus grande participation des hommes à la sphère domestique et familiale, les femmes peuvent difficilement concilier la réussite d'une carrière professionnelle avec une vie de famille.

## Références

- Becker, G. S. (1991). *A Treatise on the Family*, enlarged edition. Cambridge: Harvard University Press.
- Blossfeld, H.-P. Drobnic, S. (Eds) (2001). *Careers of couples in contemporary society: From male breadwinner to dual-earner families*. Oxford: Oxford University Press.
- Boltanski L., Chiappello E. (1999). *Le nouvel esprit du capitalisme*, Paris, Gallimard, 445 p.
- Bonnet E., Collet B., Maurines B., 2006, *Mobilités géographiques professionnelles : rapport au territoire et carrières familiales*, rapport de recherche PUCA (France).
- Courgeau, D. (1989). Family formation and urbanization. *Population: An English Selection*, 44 (1), 123-146.
- Davies, R.B. and Pickles, A. (1985). A panel study of life-cycle effects in residential mobility, *Geographical Analysis*.17(3). pp. 199–216.
- Fux. B. (2002). Which Models of the Family are encouraged or discouraged by different Family Policies? In : F. X. Kaufmann et al. (eds). *Family Life and Policy in Europe*. Oxford University Press, Oxford.
- Hochschild, A. (1989). *The second shift: Working parents and the revolution at home*. New York: Viking.
- Hochschild, A. (1997). *The time bind: When work becomes home and home becomes work*. New York: Metropolitan Books.
- Kaufmann, V. (2002). *Re-thinking mobility*. Ashgate, Aldershot.
- Kaufmann, V. (2005). Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ?. *Cahiers internationaux de sociologie*, 118. pp. 119-136.
- Kaufmann V. (2008). *Les paradoxes de la mobilité, Bouger, s'enraciner*. Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kesselring S. (2006). Pioneering mobilities : new patterns of movement and motility in a mobile world. *Environment and Planning A*. Volume 38, pp. 269-279.
- Kulu, H. (2005). *Fertility and spatial mobility: evidence from Austria: MPIDR*, Working Paper WP-2005-002. Max Planck Institute for Demographic Research, Rostock.
- Le Goff, J.-M., Sauvain-Dugerdil, C. Rossier, C., Coenen-Huther, J. (2005). *Maternité et parcours de vie*. *Population, Famille et Société*, Vol. 4. Bern : Peter Lang.

- Levy, R./Ernst, M. (2002). Lebenslauf und Regulation in Paarbeziehungen: Bestimmungsgründe der Ungleichheit familiärer Arbeitsteilung. In: *Zeitschrift für Familienforschung*, 14, pp. 103-131.
- Lodge, D. (1984). *Small World*. Harmondsworth: Penguin.
- McGinnis, R. (1968). A stochastic model of social mobility. *American Sociological Review*. 33(5). pp. 712–22.
- Montulet B. (1998). Les enjeux spatio-temporels du social : mobilités. Paris : L'Harmattan.
- Ortar N., Legrand C. (2008). *La surmobilité professionnelle est-elle durable ? Incidence sur les transports et le logement*, rapport final pour l'ADEME (France).
- Sandefur, G. D., & Scott, W. J. (1981). A dynamic analysis of migration: an assessment of the effects of age, family and career variables. *Demography*, 18 (3), 355-368.
- Schneider, N. F., Limmer, R., & Ruckdeschel, K. (2002). *Mobil, flexibel, gebunden.: Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*. Campus Verlag.
- Tymicki, K. (2001). *Staying single: theoretical models and social conditions*. Warsaw.
- Urry, J. (2007). *Mobilities*. Polity, Cambridge.
- Viry, G. Kaufmann, V. Widmer, Eric D. (2009). La grande mobilité géographique pour des raisons professionnelles en Suisse: une étape de vie pré-familiale ? *Revue Recherches familiales*, 6, pp. 67-80.
- Widmer, E. D. Kaufmann, V. Viry, G. (2009). The process of becoming mobile. In: Collet, B. Scheider, N. (Eds). *Mobile Living across Europe. Volume II. Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national perspective*. Leverkusen-Opladen: Barbara Budrich.
- Widmer, E., Kellerhals, J., & Levy, R. (2004). *Mesures et démesures du couple*. Paris: Payot.

Pourquoi passer deux heures à se déplacer quotidiennement ?  
Propositions d'explication de la grande pendularité.

---

1- La grande pendularité : un phénomène qui questionne la connaissance des déplacements quotidiens .....	2
La remise en cause de la conjoncture de Zahavi : .....	2
Une remise en question du paradigme classique de l'acteur rationnel .....	3
Les temps de trajet pendulaire sont structurés par le contexte résidentiel et les opportunités d'emploi .....	3
Des processus de décision encore peu connus .....	4
2- Le terrain d'études : données et méthodologie .....	6
3- Résultats:.....	9
1- La grande pendularité comme stratégie de conciliation entre vie privée et vie professionnelle .....	9
L'activité professionnelle.....	9
L'attachement au lieu de vie .....	10
Un compromis conjugal et familial.....	12
Des éléments en interaction .....	14
2- La grande pendularité comme expression de l'appropriation des temps de trajet.....	15
Des arbitrages de choix modaux .....	15
L'appropriation des temps de transport .....	16
Les éléments déterminants de l'appropriation des temps de trajet .....	19
3- La grande pendularité : transition ou mode de vie ?.....	22
En conclusion:.....	25
References.....	27

Des comportements émergents de grande pendularité remettent en cause à la fois la conjecture de Zahavi et les cadres d'analyse classique du Rational Modal Choice. Peu d'études se sont intéressées à l'explication de ces comportements. Les opportunités d'emploi et les contextes résidentiels expliquent en partie les temps de trajet. Mais ces grandes pendularités apparaissent surtout comme des stratégies de conciliation entre vie privée et vie professionnelle, particulièrement en cas de bi-activité du couple. A travers cette recherche, il s'agit de faire le point sur les raisons qui expliquent des temps de trajets pendulaires si élevés. Dans un premier temps, les apports de la littérature existante seront explorés. Puis, après avoir présentés notre corpus de données, nous proposerons un modèle explicatif à la grande pendularité mettant en lumière d'une part des stratégies de conciliation entre vie privée et vie professionnelle et d'autre part une appropriation spécifique des temps de déplacements par les grands pendulaires.

## **1- La grande pendularité : un phénomène qui questionne la connaissance des déplacements quotidiens**

### **La remise en cause de la conjoncture de Zahavi :**

Les analyses économiques en matière de temps de déplacement reposent principalement sur l'hypothèse d'une constance des budgets-temps de transports quotidiens en zone urbaine. Etant donné cette constance des budgets-temps de transports (BTT), le gain de vitesse permis par l'automobile permet d'expliquer l'allongement des distances effectuées. Cette relation entre la vitesse du déplacement, les distances parcourus et les temps de déplacements quotidiens est appelée conjecture de Zahavi (Zahavi, Ryan, 1980 ; Zahavi, Talvitie, 1980). En moyenne, on observe alors une certaine stabilité des temps alloués aux déplacements quotidiens.

Néanmoins, cette conjecture ne permet pas d'expliquer la totalité des comportements de mobilité quotidienne, notamment sur le trajet domicile-travail. Elle se trouve même, dans certains cas, contredite. En effet, nous observons aujourd'hui une augmentation des BTT moyens, essentiellement due à la « représentation croissante des grands mobiles, caractérisés par des BTT particulièrement élevés (supérieurs à 100 minutes) » (Joly et alii, 2007 : 5). Ainsi, le travail de I. Joly et K. Littlejohn mêle approche statistique et sociologie qualitative afin de rendre compte de la spécificité de ces grands mobiles, dans sept villes en France et en Suisse. Ce travail va à l'encontre de la conjecture de Zahavi puisque ces chercheurs font le

constat que, les personnes passant déjà plus de 100 minutes en déplacements quotidiens, allouent « plus facilement du temps à leur mobilité. Tout se passe comme si la résistance à allouer du temps supplémentaire se réduisait au-delà de 100 minutes. » (Joly et alii, 2007 : 9).

L'observation des comportements de déplacements semble donc remettre en cause la conjecture d'une constance des budgets-temps de transport. De plus, elle laisse apparaître une catégorie de pendulaires fort intéressante pour le chercheur du fait de ses comportements de déplacements inhabituels.

### **Une remise en question du paradigme classique de l'acteur rationnel**

En effet, pour tous les individus qui possèdent un BTT d'une heure trente et plus, la probabilité d'allouer plus de temps encore à leurs déplacements est croissante (Joly, 2005). De ce fait, la minimisation du temps de transport n'apparaît pas être un critère de choix modal pour ces derniers. Le comportement des grands pendulaires remet donc également en cause les bases de fonctionnement des modèles de choix modal qui expliquent le choix d'un mode de déplacement essentiellement à partir de la minimisation du temps de déplacement. Les comportements de ces grands pendulaires apparaissent alors irrationnel du point de vue de la théorie du Rationnal Modal Choice. Ce phénomène remet donc également en question le paradigme classique d'explication des comportements de déplacement. Plus largement encore, la grande pendularité questionne la valeur attribuée au temps et les raisons de l'allocation d'un temps si important au trajet.

### **Les temps de trajet pendulaire sont structurés par le contexte résidentiel et les opportunités d'emploi**

„The association between residential context and travel time seems to be somewhat underexposed in the literature“ (Schwanen et al., 2002:1487). De manière générale, on pourrait penser que la périurbanisation entraîne une augmentation des temps de trajets. En réalité, l'interaction entre contexte urbain et temps de trajet est plus complexe. L'augmentation progressive des distances parcourues a été en partie compensée par l'augmentation des vitesses de déplacements. Ainsi, en Europe, même si les distances parcourues quotidiennement ont crû depuis les années 60, les temps de déplacements restent globalement stables, confirmant à une échelle agrégée la conjecture de Zahavi (Ilan et al. 1993).

Néanmoins, les études existantes mettent en lumière trois dimensions du contexte urbain qui influencent le temps de trajet: la taille de la ville, la densité et la structure urbaine. Ainsi, le temps de trajet des habitants du centre tend à augmenter avec la taille de la ville, tandis que

celui des habitants des banlieues diminue (Gordon et al., 1989). Une densité urbaine forte tend à augmenter les temps de trajets en voiture et à diminuer les temps de trajets en transports publics (Levinson and Kumar, 1997). Enfin, „commuting times by car in monocentric urban structures are longer than they are in polycentric or dispersed spatial structures (Giuliano and Small, 1993; Gordon and Wong, 1985; Gordon et al, 1989a)“ (Schwanen et al, 2002: 1489). A une échelle macro-sociale, le temps de trajet pendulaire est expliqué par le contexte urbain du lieu de résidence et les modes de transports utilisés.

Les temps de trajets pendulaires sont également structurés par le marché du travail. Dans la littérature empirique, les déplacements entre le lieu d’habitation et le lieu de travail sont en partie déterminés par les opportunités d’emploi (Pierrard, 2008). En effet, les offres d’emploi ne sont pas également réparties sur le territoire. Ainsi, les grandes agglomérations tendent à concentrer une plus grande proportion d’activités donc de postes offerts.

De plus, dans un contexte social où le chômage est important, l’aire géographique des emplois acceptables par le chercheur d’emploi tend à s’agrandir. Cet élargissement de l’aire d’emploi potentiel est même favorisée institutionnellement. Par exemple en France, un demandeur d’emploi est tenu d’accepter un emploi correspondant à ses compétences dans un rayon de 100 km autour de chez lui, sous peine d’être radié du fichier des demandeurs d’emploi.

Enfin, l’information à disposition des chercheurs d’emploi n’est jamais pure et parfaite. De ce fait, ils ne trouveraient pas toujours l’emploi désiré à proximité de chez eux. Une partie des grandes pendularités proviendrait donc de l’imperfection du matching entre chercheurs d’emploi et emplois offerts (Van Ommeren and Van der Straaten, 2008).

Le contexte de localisation et les lieux d’emploi constituent un cadre explicatif aux grandes pendularités. Cependant, ces éléments structurants renseignent peu sur les modalités de décision et d’acceptation de ces longs budgets-temps.

### **Des processus de décision encore peu connus**

Peu de recherches se sont intéressées au processus de décision de la grande pendularité. Cependant, deux études récentes doivent être mentionnées.

La première porte sur quatre formes de grande mobilité spatiale liée au travail. Elle analyse les processus à partir de l’influence des proches dans la décision de devenir mobile (a t-elle été encouragée ou découragée?), la difficulté à prendre la décision et l’éventualité de prendre la même décision aujourd’hui. Ces éléments ont ensuite été combinés aux perceptions: perception du mobile sur sa propre mobilité et perception de sa mobilité par ses proches. Les résultats confirment le rôle structurant de l’emploi dans la décision de devenir mobile. Il

apparaît également que la pendularité de longue distance est la forme de mobilité spatiale la plus pénible et la plus contrainte parmi les quatre considérées (Widmer, Viry, Kaufmann, 2010). Néanmoins, les données mobilisées ne permettent pas d'entrer finement dans le processus de décision pour comprendre les différents éléments entre lesquels se font les arbitrages. Au-delà de la contrainte économique de trouver un travail, et de la négociation de la décision avec les proches, quels sont les arguments, les compromis, les facteurs mobilisés dans les processus de décision des grands pendulaires?

Une autre étude récente apporte quelques pistes de réflexion sur la question des arbitrages (Ortar, Legrand, 2008). En effet, un lien implicite est souvent établi entre la grande pendularité et des motifs professionnels. Pourtant, d'autres dimensions font sens pour les grands pendulaires dans leurs décisions de penduler. Ainsi, grâce à une méthodologie qualitative, les auteurs mettent en avant l'enchevêtrement de motifs professionnels avec des motifs plus personnels dans les décisions de penduler. Parmi ces motifs personnels, le choix d'un lieu de vie (un pays, une région, une maison) est particulièrement important. Selon la place de la personne dans le cycle de vie, la présence d'enfants et leurs âges, ou encore la gestion d'une double carrière des conjoints, des arbitrages sont réalisés entre la pendularité de longue distance (retour au domicile le soir) et le célibat géographique (retours plus ponctuels au domicile familial). La pendularité peut également être une alternative à la relocalisation résidentielle. De manière générale, la décision de penduler n'est pas exclusivement liée à des motifs professionnels, mais se trouve en interaction avec la carrière professionnelle d'un côté et la vie familiale d'un autre côté.

## **2- Le terrain d'études : données et méthodologie**

Des données qualitatives sur les grands pendulaires ont été collectées dans le cadre de l'enquête Eurocities DATTA en France, Suisse et Belgique. Les grands pendulaires ont été interviewés dans les trois agglomérations proches des équipes de recherche : Lyon, Genève et Bruxelles. Ils ont également été choisis en fonction du temps passé à se déplacer entre leur lieu de travail et leur lieu d'habitation, soit plus de 2h aller-retour. Ce seuil a été choisi en accord avec les précédents résultats de recherche d'I. Joly (Joly, 2005).

Les entretiens ont été menés à partir d'une méthode qualitative et compréhensive. La méthodologie des récits de vie a été appliquée aux entretiens car elle permet de saisir la vie des individus rencontrés dans le temps long. Elle donne ainsi accès aux processus de décision, aux permanences et aux changements en matière de déplacements mais aussi de vie familiale, conjugale, professionnelle et quotidienne.

Les interviewés ont ensuite été recrutés par réseau, en bénéficiant de l'appui des équipes locales en Suisse et Belgique. Au total, 30 entretiens ont été réalisés, c'est-à-dire 10 entretiens dans chaque agglomération. Exceptés les critères de recrutement précités, un principe de diversité a été appliqué au recrutement des interviewés. En outre, à partir des données disponibles sur les grands pendulaires grâce à l'enquête JobMob<sup>1</sup>, nous avons adossé autant que faire se peut les profils des interviewés sur les grands profils statistiques des pendulaires de chaque pays.

Ces personnes ont été questionnées sur leurs pratiques de déplacements mais aussi la manière dont elles vivent et perçoivent leurs temps de trajet. La méthode qualitative a justement été choisie pour sa dimension compréhensive (Kaufmann J-C., 1996). L'enquêteur ne cherche pas à faire dire à l'informateur ce qu'il aurait envie d'entendre, mais bien à être à l'écoute de ce que fait et pense cet informateur. De plus, dans l'échange de l'entretien, ce n'est pas le chercheur qui attribue du sens aux actions décrites par les informateurs, mais bien les informateurs eux-mêmes qui donnent du sens à leur propos car eux seuls sont en mesure de le faire (Geertz, 1973 ; 2003). De ce fait, la méthode compréhensive apparaissait comme la meilleure méthode pour faire émerger les éléments d'arbitrages qui ont de la valeur pour les interviewés et qui font sens dans leurs décisions.

Des disparités socio-spatiales sont repérables entre les trois pays considérés. La Belgique et la Suisse se rapprochent sur plusieurs points sur lesquels elles se distinguent de la France. Tout

---

<sup>1</sup> Job Mobilities and Family Lives. Pour plus d'informations sur cette enquête, voir <http://www.jobmob-and-famlives.eu/>

d'abord, Suisse et Belgique possèdent des espaces nationaux comparables en taille et qui s'avèrent favorables à la pendularité. Les habitants de la Suisse et de la Belgique sont moins enclins que les français à déménager sur le territoire national, par exemple en cas de changement d'emploi, étant donné que le territoire national est plus restreint et que les distances sont plus facilement réalisables quotidiennement. De plus, en Suisse comme en Belgique, la barrière linguistique qui sépare en deux les espaces nationaux constitue également un frein à des relocalisations résidentielles. Ainsi, la Suisse comme la Belgique sont des pays de navetteurs ; cause ou conséquence de cette pratique, chacun de ces pays possède un réseau de chemin de fer étendu et performant qui soutient les pratiques de pendularité. En revanche, l'espace national français plus grand et plus étendu constitue un frein aux pratiques de grande pendularité, même si le développement des lignes de train à grande vitesse permettent de relier rapidement des régions éloignées. Les contraintes spatiales et l'éloignement géographique plus grand tendent alors à favoriser les relocalisations résidentielles plutôt que les pratiques de pendularité telles qu'on les trouve en Suisse ou en Belgique. En France la grande pendularité se retrouve plutôt dans les pratiques de mobilité des habitants des couronnes périurbaines des grandes agglomérations, comme c'est le cas à Lyon.

Lisa	assistante de recherche	31	F	Switzerland
Paloma	assistante de projet	27	F	Switzerland
Sven	chercheur	50	M	Switzerland
Robert	étudiant	31	M	Switzerland
Monique	musicienne	61	F	Switzerland
Frédéric	ingénieur	29	M	Switzerland
Olivier	géologue	49	M	Switzerland
Antoine	technicien radio	35	M	Switzerland
Michel	lobbyiste	54	M	Switzerland
Adam	professeur	50	M	Switzerland
Valérie	assistante de recherche et d'enseignement	39	F	Belgium
Amélie	chef de projet	30	F	Belgium
Pierre	chargé de mission	52	M	Belgium
Dominique	conseiller mobilité	62	M	Belgium
Philippe	employé	33	M	Belgium
Emilie	assistante de recherche	24	F	Belgium
Cédric	chercheur contractuel	34	M	Belgium
Frank	ingénieur	33	M	Belgium
Julie	enseignante	31	F	Belgium
Eric-Emmanuel	attaché administratif	58	M	Belgium
Jean-Pierre	chercheur	49	M	France
Gaetan	chargé de recherche CNRS	36	M	France
Anne-Marie	maitre de conférence	38	F	France
Florence	comptable	30	F	France
Loïc	maître de conférence	33	M	France
Juliette	chargé d'études et de projet	31	F	France
Marie	graphiste	30	F	France
Patrick	chef de projet technique	34	M	France
Yoann	ingénieur chef de projet	27	M	France
Gilles	Assistant technique	55	M	France

*Tableau des enquêtés*

### **3- Résultats:**

#### **1- La grande pendularité comme stratégie de conciliation entre vie privée et vie professionnelle**

Lorsque le lieu d'emploi se trouve éloigné du lieu de travail, les ménages opèrent des arbitrages entre différentes formes de mobilité spatiale. Il ne s'agit pas seulement de partir (déménager à proximité du nouveau lieu d'emploi) ou de rester (refuser l'emploi) mais diverses solutions intermédiaires sont envisagées. Des arbitrages sont alors réalisés entre la relocalisation, la birésidentialité ou des formes de mobilité récurrentes telles que la grande pendularité (Vignal, 2005 ; Ortar and Legrand, 2008 ; Bertaux-Wiame and Tripier, 2006 ; Kaufmann, 2005). Comment expliquer que les arbitrages se font en faveur de la grande pendularité ? Trois éléments sont à prendre en compte.

##### **L'activité professionnelle**

Un premier élément, évoqué dans la revue de la littérature, concerne l'activité professionnelle. Il est vrai que le travail constitue un élément important de compréhension de la grande pendularité. Mais, à elle seule, l'activité professionnelle ne suffit pas à expliquer la grande pendularité ; elle est toujours en interaction avec d'autres dimensions, telles que le couple et la famille ou le lieu de vie. Les différentes dimensions explicatives, relatives au travail, ne doivent donc pas être considérées seules mais bien toujours en interaction avec les deux autres éléments que sont l'attachement au lieu de vie et la vie familiale.

Tout d'abord, dans un contexte de crise économique, les opportunités d'emploi sont rares, difficiles à relocaliser ou à interchanger. En ce sens, le trajet pendulaire permet le maintien d'une activité professionnelle. Dans notre enquête, cela était particulièrement le cas pour les personnes diplômées ou avec des formations très spécialisées. Pour ceux-là, les emplois sont rares, plutôt localisés dans les agglomérations, et donc peu relocalisables à proximité de leur lieu de résidence. Par exemple, Monique est musicienne ; elle a trouvé du travail dans l'Orchestre de Chambre de Lausanne. Etant donné la rareté des places et les conditions d'emplois plutôt favorables dans cet orchestre, elle possède peu de marges de manœuvre pour changer d'emploi. Autre exemple, celui d'Anne-Marie : Anne-Marie a mis plusieurs années à obtenir le poste universitaire qu'elle espérait. Même si ce dernier est localisé à Paris et qu'elle réside avec sa famille à Aix-en-Provence, elle l'a accepté.

L'exemple d'Anne-Marie montre une autre dimension du rôle l'activité professionnelle dans le choix de la grande pendularité. La grande pendularité est d'autant mieux acceptée que

l'activité professionnelle fait l'objet d'un fort investissement. Parmi les grands pendulaires rencontrés, plusieurs ont évoqué le fort intérêt porté à leur activité professionnelle, voire la passion développée pour leur travail :

*C'est clair que le temps passé à se déplacer semble vraiment être du temps perdu. Et donc, c'est encore un des poids que j'accepte de subir dans le job ici parce que le job m'intéresse. (Pierre)*

De même, Jean-Pierre, ingénieur de formation a « délibérément » préféré partir travailler à 100 km de chez lui pour continuer à faire l'activité qui lui plaisait. L'intérêt porté à l'activité professionnelle rend donc acceptable et justifie les longs trajets pendulaires.

Enfin, une dernière dimension relative à l'activité professionnelle en lien avec la grande pendularité doit être signalée : le rôle des emplois précaires dans le choix de penduler. La grande pendularité est préférée au déménagement lorsque les emplois sont précaires. Ainsi, Paloma habite Yverdon (Suisse) ; elle est partie travailler à Genève pour une organisation internationale. Etant donné que son contrat durait une année seulement, elle a préféré penduler plutôt que de déménager.

Ce type d'arbitrage en cas de contrats à durée déterminée s'explique en partie par une inadéquation entre différentes échelles temporelles. Le déménagement est une forme de mobilité relativement irréversible qui engage à long terme (Kaufmann, 2005). De ce fait, elle est incompatible avec un contrat à durée déterminée, qui lui est réversible et dont l'issue est incertaine. La solution de la grande pendularité est plus facilement réversible en cas d'arrêt du contrat. Enfin, arbitrer en faveur de la pendularité plutôt que du déménagement permet de conserver un point d'ancrage géographique. En cas de contrat précaire, ce point d'ancrage constitue une forme de stabilité dans l'incertitude professionnelle. Ainsi paradoxalement, les grands pendulaires sont mobiles au quotidien pour pouvoir rester ancrés, car ils se révèlent être fort attachés à leurs lieux de vie.

### **L'attachement au lieu de vie**

Le lieu de vie constitue un élément capital des arbitrages en faveur de la grande pendularité. Nos propres entretiens confirment donc les résultats de l'étude menée par Ortar et Legrand sur les grands mobiles (Ortar and Legrand, 2008). Plus encore que le choix d'un lieu de vie, c'est l'attachement à ce lieu de vie qui fait sens pour les grands pendulaires. Cet attachement recouvre différentes dimensions, non exclusives les unes des autres.

La première dimension de cet attachement est sociale. Les grands pendulaires se révèlent être très attachés aux réseaux sociaux et familiaux proches de leur lieu de vie. Les réseaux sociaux et familiaux ont une très forte influence sur l'envie de résider dans un lieu, particulièrement lorsque les personnes y sont nées.

De plus, la présence des proches facilite la gestion quotidienne de la grande pendularité particulièrement en présence d'enfants. Notre enquête confirme le rôle de l'entraide dans la garde des enfants par les proches parents, les amis ou les voisins (Willmott and Peter, 1962 ; Bonvalet and Maison, 1999 ; Vignal, 2005). Pour les grands pendulaires, quitter le lieu de vie connu signifie perdre l'appui logistique que procurent les proches. Parallèlement, l'aide des proches facilite voire rend possible la grande pendularité. Par exemple, les enfants de Valérie sont gardés par sa voisine entre la sortie des classes et son retour au domicile. En cas de retard, Valérie se sent rassurée de les savoir chez cette « troisième grand-mère ».

Un second type d'attachement est de l'ordre du sensible et de l'esthétique. Les grands pendulaires mettent en avant les caractéristiques sensibles et qualitatives de leur lieu de vie. Ces caractéristiques concernent l'habitation elle-même ou plus largement l'environnement dans lequel ils vivent :

*L'endroit où on habite ça s'appelle « la porte des Ardennes » donc c'est vraiment, c'est des forêts, on aime vraiment bien, on est à la campagne, près des bois, on sort de la maison, on peut aller, en 2 minutes on est dans un bois pour se balader, donc lui il fait du VTT dans les bois et nous on va à cheval dans les bois. Donc c'est pour cette raison-là. En plus on a vraiment une maison magnifique... (Valérie)*

Ainsi, Valérie valorise la région verdoyante dans laquelle elle vit, propice à toute sorte de loisirs nature. De même Monique met en avant la beauté de sa maison à Berne (Suisse), une grande maison de 150 m<sup>2</sup> classée patrimoine protégé.

Les grands pendulaires sont également attachés à leur lieu de vie par les activités qu'ils peuvent y déployer. Valérie valorise d'autant plus le lieu où elle vit qu'il lui permet d'élever des chevaux et de pratiquer l'équitation durant le week-end. Paloma a renoncé à quitter Yverdon pour se rapprocher de son lieu de travail car un déménagement l'empêcherait de poursuivre sa carrière politique :

*« Il y a cet engagement politique qui me tient à cœur. Et puis, j'aimerais bien, de plus en plus je me découvre une certaine ambition, j'aimerais bien dans 3 ans me mettre dans les élections cantonales pour être députée. (...) Sinon, si tu changes de district, imaginons je vais habiter à Morges, je n'ai aucune chance de me faire élire. Ça paraît hyper électoraliste, je m'en veux énormément, mais personne ne me connaîtrait là-bas, je n'aurais aucune chance d'être élue députée. Même maintenant, il me semble que ça sera difficile. Les Verts n'ont pas énormément de sièges, ils en ont que deux et ça sera vraiment difficile de faire 3 sièges. Ça veut dire qu'on ferait 18 %, donc ça va vraiment être dur. Donc non, j'aimerais rester ici pour ces raisons-là. » (Paloma)*

Certaines activités, fortement liées au lieu de vie, ne sont pas transférables. Cette forme d'attachement culturel constitue alors un frein important à la relocalisation, et favorise donc des arbitrages en faveur de la grande pendularité.

Enfin, dans deux des trois pays étudiés, l'attachement au lieu de vie prend une dimension linguistique. Ainsi, en Suisse comme en Belgique, la barrière linguistique qui coupe le pays en deux constitue un frein non négligeable à la relocalisation.

L'attachement, dans toutes ses dimensions, permet d'expliquer des situations qui apparaissent irrationnelles du point de vue du Rational Model Choice, par exemple des couples de doubles pendulaires ou des familles dans lesquelles l'un des conjoint pendule longtemps alors que l'autre ne travaille pas. Par exemple, Amélie pendule 2h par jour pour se rendre à son travail en Belgique tandis que son compagnon travaille au Luxembourg. Quant à Pierre et sa famille, ils sont installés en région de Chambéry du fait d'un fort attachement esthétique et social alors même que Pierre est le seul à travailler et que son emploi est à Lyon. Dans ces deux configurations, les grands pendulaires préfèrent se déplacer pour se rendre au travail quitte à y passer beaucoup de temps pour vivre dans le lieu auquel ils sont attachés.

Ces attachements, esthétique, social et culturel, sont également renforcés par un rejet du territoire où pourrait avoir lieu la relocalisation du fait de la proximité du lieu de travail. Des études précédentes ont caractérisé cet effet de « repoussoir » (Ortar and Legrand, 2008). L'effet repoussoir, tout comme l'attachement, prend des dimensions esthétiques, sociales ou culturelles. La répulsion pour le lieu de vie potentiel renforce alors l'attraction pour le lieu de vie actuel, donc l'arbitrage en faveur de la grande pendularité plutôt que du déménagement.

### **Un compromis conjugal et familial**

Une troisième dimension apparaît structurante de la décision de penduler : il s'agit de la vie conjugale et familiale. Cette troisième dimension est liée à la précédente car l'attachement au lieu de vie montre l'importance d'un lieu de vie commun pour le couple et la famille.

#### **- Un arrangement familial**

Dans certains cas, la grande pendularité résulte d'un arrangement familial. La grande pendularité constitue dans ces cas-là le meilleur arrangement possible pour concilier une activité professionnelle et certaines contraintes liées à la vie familiale. Parmi ces contraintes, deux ont particulièrement retenu notre attention car elles font sens avec les évolutions démographiques et familiales contemporaines.

Premièrement, certaines grandes pendularités sont directement liées au soutien apporté à des parents âgés. Par exemple, Eric-Emmanuel travaille à Bruxelles mais habite à proximité de Namur (Belgique). Il y a emménagé en 1999 pour vivre avec ses parents vieillissants :

*Je suis célibataire, mais j'ai mes parents en charge, donc j'ai construit une maison là-bas (...). Mon père cultive assez bien, donc il utilise le jardin, fait le potager malgré ses 87 ans. Et ma mère, elle était déjà un peu malade, la maladie d'Alzheimer, donc elle nécessite beaucoup de*

*surveillance. (Eric-Emmanuel)*

Deuxièmement, certains pères de famille divorcés choisissent de penduler plutôt que de déménager pour rester vivre à proximité de leur ex-conjointe qui a la garde des enfants. Tel est le cas d'Adam qui vit à Lausanne tout en travaillant à Neuchâtel (Suisse) ou d'Antoine qui habite La Chauds-de-Fond en travaillant à Lausanne (Suisse) :

*Même si j'habite pas avec, (...) pour moi, en tout cas, c'est important d'habiter près. Si je vais le chercher ou que mon ex-femme l'amène chez moi, elle peut venir à pied. Il n'y a pas besoin toujours de prendre... c'est très important pour moi de rester quand même à proximité. (Antoine)*

Ces deux arrangements familiaux peuvent apparaître anecdotiques. Pourtant, ils renvoient à des grandes tendances d'évolution sociétale, d'une part le vieillissement démographique et la dépendance des personnes âgées et, d'autre part, la fragilisation du lien conjugal, la divorcialité et les recompositions familiales. Ces deux tendances étant fortes et en augmentation, on peut légitimement poser la question de leurs effets sur les mobilités spatiales récurrentes dans les années à venir.

- Un compromis conjugal

La pendularité peut aussi être une stratégie de conciliation entre des lieux d'activités professionnelles des conjoints relativement éloignés et un lieu de vie familial commun. Elle est donc avant tout un compromis géographique car elle permet de concilier au sein du couple deux activités professionnelles difficilement relocalisables ou transférables. Ceci est particulièrement vrai pour les personnes à fort capital scolaire dont les places sont rares et inégalement répartie sur le territoire (Vincent et al., forthcoming). La conciliation entre vie professionnelle et lieu de vie commun contribue également à expliquer des situations de double pendularité dans le couple. Ainsi, Paloma travaille à Genève et son conjoint à Fribourg. Leur lieu de résidence, situé à Yverdon, leur permet de garder leurs emplois respectifs tout en co-habitant.

La pendularité permet également d'éviter la perte d'emploi du conjoint du fait d'une relocalisation de la famille. Ainsi, lorsque Anne-Marie a obtenu l'emploi qu'elle espérait à Paris, elle est tout de même restée vivre dans le sud de la France avec sa famille pour garantir l'emploi de son mari, propriétaire d'une fond de commerce à Aix-en-Provence.

A travers les décisions et les arbitrages en matière de mobilité spatiale se profilent également des choix de vie conjugaux et familiaux : vivre ensemble et partager un lieu de vie commun au quotidien. La possibilité d'une double résidence est peu évoquée, d'une part du fait de cet attachement au lieu de vie commun, et d'autre part parce que la double résidence serait interprétée comme une fragilisation du lien conjugal. Pour les pendulaires, vivre ensemble malgré les distances professionnelles constitue un idéal de vie familiale. Ainsi, Pierre préfère

passer près de 4h dans ses déplacements pendulaires pour voir ses enfants le soir, plutôt que de résider à proximité de son travail la semaine et ne pas les voir grandir.

Particulièrement dans les compromis conjugaux, les arbitrages qui amènent à la grande pendularité sont des équilibres instables. En tant que compromis, ils ne satisfont jamais que partiellement l'un et l'autre des conjoints. Ils peuvent donc amener à des frustrations importantes, que ce soit chez le pendulaire comme chez son conjoint. La décision peut alors être ré-évaluée en faveur d'un changement d'emploi, d'une relocalisation de la famille ou d'une birésidentialité. D'autres arbitrages plus extrêmes peuvent aussi avoir lieu, par exemple changer de métier ou accepter un emploi sous-qualifié. La séparation conjugale peut également être une forme d'arbitrage pour mettre fin à la pendularité.

### **Des éléments en interaction**

Bien évidemment, les trois dimensions présentées ci-dessus se trouvent être en interaction les unes avec les autres. Chaque décision de grande pendularité fait intervenir à la fois la dimension professionnelle, la dimension familiale et/ou conjugale et l'attachement au lieu de vie.

Prenons l'exemple de Cédric. Cédric est chercheur contractuel à Namur (Belgique). Marié et père d'un enfant de 4 ans, il vit avec sa famille en région liégeoise dans le village d'où sa femme, Karine, est originaire. Elle est fortement attachée à ce lieu de vie, que ce soit pour des raisons esthétiques et sociales. En effet, les parents de Karine habitent à proximité et peuvent donc s'occuper de leur fils au besoin. Karine travaille comme enseignante à proximité de leur village de résidence. Dans le processus de décision de la grande pendularité, l'ambition professionnelle de Cédric l'a encouragé à accepter l'emploi qu'il occupe. En matière de mobilité spatiale, la précarité de l'emploi de Cédric comparé à la stabilité de celui de son épouse a fortement pesé en faveur de la pendularité. Il en est de même de l'existence de réseaux familiaux d'entraide. Étant donné le fort ancrage de son épouse, Cédric a donc arbitré en faveur de la pendularité.

Cet exemple montre bien l'enchevêtrement des dimensions professionnelles, familiales et conjugales, avec l'attachement au lieu de vie dans les décisions de grande pendularité. La grande pendularité était pour Cédric la seule manière de concilier une activité professionnelle passionnante, quoique éloignée géographiquement et précaire, avec sa vie personnelle et familiale. En ce sens, la grande pendularité apparaît bien comme une stratégie de conciliation entre la vie professionnelle d'une part, et la vie personnelle d'autre part, que ce soit dans ses dimensions conjugale, familiale, sociale, résidentielle, ou culturelle.

## **2- La grande pendularité comme expression de l'appropriation des temps de trajet**

La grande pendularité s'explique par le fait qu'elle est une forme de conciliation entre vie personnelle et vie professionnelle, mais pas seulement. Ces comportements de déplacements révèlent une perception du temps de trajet particulière, qui rend ces derniers appropriables. Plutôt que de chercher à raccourcir au maximum des temps de trajet incompressibles, les grands pendulaires cherchent plutôt à se les réapproprier.

### **Des arbitrages de choix modaux**

Les temps de déplacements quotidiens sont également le résultat de choix modaux spécifiques, particulièrement lorsque les temps de trajet avoisinent les 4 ou 5 heures par jour.

Gaëtan passe près de 2h30 par jour à se déplacer pour aller au travail. Fortement investi dans son travail de chercheur qui se trouve au centre de Lyon, il réside en périphérie de la ville dans une maison avec jardin avec son épouse et ses enfants. Les trajets de Gaëtan constituent bien une stratégie de conciliation entre ce lieu de vie familial et son travail – mais pas seulement. En effet, son lieu de travail ne se trouve qu'à 33 km de son lieu de vie. Ainsi, le temps passé à se déplacer tous les jours pour s'y rendre n'est pas seulement lié à la distance qui sépare les deux. Il est également lié à son choix de prendre le train qui allonge sensiblement le temps de trajet, par rapport à la voiture.

Il en est de même pour Jean-Pierre, Pierre ou Patrick. Tous préfèrent l'usage du train à celui de la voiture, quoique ce dernier dure plus longtemps du point de vue du temps de la montre. Plusieurs éléments rentrent en ligne de compte dans cette préférence : difficultés de stationnement sur le lieu de travail, embouteillages, coût d'usage ou encore convictions environnementales fortes. Par exemple, Patrick allonge son temps de trajet d'environ 20 minutes pour prendre un car qui l'emmène à la gare plutôt que d'y aller en voiture par convictions écologiques.

Mais, en plus de toutes ces raisons pratiques, il apparaît que les grands pendulaires préfèrent perdre du temps sur leur trajet mais pouvoir se l'approprier, plutôt que d'aller plus vite sans ne pouvoir rien faire durant le déplacement.

Ainsi, Pierre nous dit « rentabiliser » son trajet en prenant le train dans lequel il peut déployer d'autres activités, telles que la lecture. Ou encore Jean-Pierre préfère passer presque deux fois plus de temps à se déplacer en transports collectifs plutôt qu'en voiture :

*Oui. L'idée de passer... à mon avis c'est quand même 2 heures et demie, c'est quand même 1 heure et quart aller; 1 heure et quart retour. 2 heures et demie en étant rivé sur la route et tenir son volant sans pouvoir rien faire, je considère que c'est du temps en perdu oui, très clairement. Alors que là, dans mes 5 heures de déplacement, je suis toujours occupé, soit dans des activités normalement, soit en travaillant. (Jean-Pierre)*

Les grands pendulaires semblent donc avoir la perception d'une perte de temps lorsque leurs trajets sont réalisés en voiture. En revanche, l'usage d'autres modes de déplacements notamment les transports publics, leur permet de déployer d'autres activités durant le trajet qui limitent le sentiment de perte de temps. Leurs perceptions du temps de déplacement en voiture sont proches celle des altermobilités qui abandonnent la voiture pour d'autres usages de déplacements (Vincent, 2008).

De ces perceptions découlent des choix modaux orientés vers l'usage des transports en commun, lorsque des alternatives existent. Ces choix modaux contribuent à allonger les temps de déplacements des grands pendulaires. Cette tendance à préférer les modes de transports collectifs est une piste d'explication à la tendance à allouer plus de temps encore au déplacement à partir du seuil des 100 minutes de trajet (Joly, 2005). Plutôt que de passer le trajet à ne rien faire, les grands pendulaires préfèrent l'allonger encore pour pouvoir l'utiliser à autre chose.

### **L'appropriation des temps de transport**

Pour mieux comprendre les modes d'appropriation des trajets pendulaires, il s'agit de s'intéresser aux activités déployées dans l'espace-temps du trajet. Quelles sont les activités déployées pendant les temps de trajet ?

Plusieurs types d'activités peuvent être déployées durant les trajets pendulaires. Elles répondent à différentes logiques de signification : productivité, relâchement et transition, sociabilité, évasion ou émotion (Flamm, 2004). Quelles que soient les activités déployées et leur signification, elles ne disent rien en tant que telle sur l'appropriation du temps. En effet, le déploiement d'activités ne suffit pas à s'approprier le temps de trajet. Plusieurs formes d'appropriation du temps de trajet sont repérables, dans lesquelles les activités déployées ne sont pas perçues à l'identique par les pendulaires. Ainsi, trois manières d'envisager le lien entre le déploiement d'activités et le temps de trajet sont repérables.

#### **- tuer le temps**

Pour certains pendulaires, le temps de trajet est ressenti comme un temps vide et inutile. Dans ce cas, les pendulaires cherchent à faire passer le temps plus vite au travers de diverses activités :

*« Il faut mettre de la musique. Moi j'essaie de passer des coups de fils aussi avec le kit mains libre. Essayer de faire passer le temps le plus vite possible. Après on roule forcément plus vite quand on est tout seul, ça c'est vraiment... faire de l'éco-conduite quand on est tout seul, c'est un peu plus dur. Le but c'est d'arriver le plus vite possible, enfin, ça paraît long, ça tire sévèrement. (...) Le but, c'est de meubler ce temps-là avec des choses qu'on peut faire... » (Yoann)*

Dans cette attitude, les activités déployées durant le trajet visent véritablement à « tuer le temps » dans la mesure où ce dernier n'est pas véritablement appropriable. Cette attitude a été principalement repérée chez les pendulaires automobilistes lorsqu'ils font des trajets seuls. Ce constat renforce donc l'idée selon laquelle les transports collectifs sont plus facilement appropriables que la voiture, donc que les grands pendulaires préfèrent passer davantage de temps à se déplacer en transports collectifs pour pouvoir utiliser leur temps de trajet.

- optimiser le temps

Cette seconde attitude consiste à gagner du temps sur l'emploi du temps quotidien en réalisant certaines activités qui pourraient être faites ailleurs durant le temps de transport. L'une des activités emblématiques de cette attitude consiste à utiliser le temps de trajet pour travailler, donc dans une logique de productivité. Dans ce cadre, le temps de trajet peut être perçu comme un temps intégré au temps de travail (Meissonnier, 2001; Flamm, 2004).

*« Ce qui me plaît dans le trajet en train, c'est que c'est trois quarts d'heures qui me sont utiles puisque je peux lire, je travaille très souvent dans le train, j'ai mon ordinateur portable donc je m'en sers pour traiter mon courrier électronique, je fais ma recherche aussi dans le train. Donc, c'est une période que je considère quasiment comme mon temps de travail. Parce que si on regarde finalement les horaires que je fais au laboratoire, ça me fait 8 h sur place dont la pause déjeuner, donc ça ne fait pas tout à fait un horaire normal de travail, mais c'est largement compensé par le fait qu'il y a, je compte à peu près une heure de travail facilement entre le matin et le soir dans le train. » (Gaëtan)*

Pour les pendulaires du train, le trajet constitue un temps de travail à part entière notamment pour les cadres car il leur permet de se concentrer sur leur travail sans la distraction que constituent Internet et les emails :

*« Le TGV, c'est bien, on lit. Je travaille dans le train. (...) Oui, je travaille énormément. Deux fois 3 heures, ça fait 6 heures, sans téléphone, sans internet, sans personne pour déranger, on travaille mieux que dans un bureau à la fac. Non, pour moi, c'est idéal. Je corrige les copies... Ça c'est vraiment bien. » (Anne-Marie)*

Il est intéressant de remarquer que le temps de trajet est d'autant plus facilement appropriable pour travailler qu'il dure assez longtemps ; en d'autres termes, si le trajet était court, il serait insuffisant pour permettre une activité professionnelle. Ainsi, ce pendulaire passe seulement 30 minutes de son trajet dans le train, temps de trajet qui lui paraît insuffisant pour travailler :

*« Mais emmener mon PC pour travailler dans le train, je le fais mais c'est pas valable. Le trajet pour aller à Perrache forcément je peux pas travailler, ça me prends une vingtaine de minutes, avec l'attente et tout. Après une fois dans le train, j'ai 30 mn de train, le temps de démarrer le PC, de commencer quelque chose... Il manque, vu qu'on travaille sur un serveur, la plupart des choses sont sur le serveur, donc il manque toujours quelque chose pour travailler, c'est pas... Pour travailler ½ h, c'est beaucoup de... Il faudrait bien anticiper et préparer beaucoup de choses, pour pouvoir travailler ½ h, ça en vaut pas la peine. Donc je le fais de temps en temps, quand je sais que j'ai des mails en retards à lire : je l'emmène, je lis les mails, mais c'est globalement assez rare. » (Patrick)*

Cet élément apparaît contradictoire avec la vision économique d'un agent rationnel qui chercherait à minimiser son temps de trajet. Cela montre également que les ruptures de charge limitent l'appropriation des temps de trajet au profit d'une logique de productivité.

D'autres activités que le travail peuvent être réalisées dans le train afin de gagner du temps sur l'emploi du temps quotidien. Ainsi, certains pendulaires profitent du temps de trajet pour manger, particulièrement le matin. D'autres en profitent pour dormir et compenser ainsi en partie le manque de sommeil occasionné par leurs longs temps de déplacement. Enfin, certaines profitent du temps de trajet pour finir de se préparer avant d'arriver sur leur lieu de travail, notamment en se maquillant.

- prendre le temps

Une troisième attitude peut être repérée, à l'extrémité positive du continuum de perception du temps de trajet. Cette attitude consiste à considérer le temps de trajet comme une chance car il permet de réaliser des activités que le pendulaire n'aurait pas l'occasion de réaliser en dehors du temps de trajet. Ainsi, il ne s'agit pas seulement d'optimiser son emploi du temps pendant le temps de déplacement, mais de considérer ce temps de trajet comme un don, une opportunité pour des activités que l'on ne ferait pas autrement.

Ces activités sont donc rendues possibles par l'existence même d'un temps fixe qui leur est dédié, le temps du déplacement. Ces activités déployées peuvent être des activités d'ordre personnel ou professionnel. Ainsi, Marie et Franck considèrent que les activités de lecture qu'ils déploient durant leurs déplacements ne pourraient pas être faites en dehors de leur temps de trajet en train :

*« Le positif, c'est que j'ai le temps de lire, qui est un truc que je ne fais pas forcément autrement, à moins que le bouquin soit vraiment bon. J'ai le temps de me réveiller, de me préparer un peu. »  
(Marie)*

*Si je restais à la maison, je ne prendrais pas le temps de lire deux heures par jour, enfin 1 h-1h30. Donc finalement, ça n'est pas plus mal, parce qu'à la maison, je serais toujours en train de réparer un truc ou de ranger quelque chose, mais je ne l'utiliserais pas pour me détendre en tout cas. (Franck)*

Elles peuvent donc entrer dans plusieurs des logiques d'appropriation précédemment décrites mais elles tirent leur spécificité du fait qu'elles ne seraient pas réalisées si les pendulaires ne passaient pas du temps à se déplacer. Les pendulaires prennent le temps, durant leur trajet, de déployer ces activités qu'ils n'auraient pas le temps de réaliser autrement. Nous rejoignons ici l'analyse réalisée par J. Jain et G. Lyons sur le temps de trajet comme don, un temps de trajet qui serait un cadeau offert aux voyageurs pour eux-mêmes (Jain and Lyons, 2008).

Cette troisième manière d'envisager le temps de déplacement constitue la forme la plus aboutie d'appropriation des temps du déplacement. Elle illustre particulièrement bien que

l'idée selon laquelle les déplacements ne sont pas des interstices de la vie quotidienne que les personnes chercheraient à tout prix à minimiser, mais qu'il peut également constituer un temps appréciable et apprécié (Kesselring 2005 ; Kaufmann, 2008).

### **Les éléments déterminants de l'appropriation des temps de trajet**

Pourquoi certaines personnes s'approprient-elles les temps de trajet mieux que d'autres ? Cela tient non seulement aux modes de transports utilisés, mais aussi aux compétences d'usage du mode et enfin à des questions de logistique.

- le mode de transport utilisé et ses critères de confort

Les transports collectifs sont plus facilement appropriables que la voiture, nous l'avons dit. Cette appropriation tient principalement aux caractéristiques propres des modes. Ainsi, les trajets en voiture sont plus difficilement appropriables car la réalisation d'activités durant le trajet est plus limitée du fait de l'attention que requiert la conduite. Les réappropriations peuvent donc être uniquement auditives sous forme de coups de téléphone ou d'écoute de musique. En outre, même si l'on ne conduit pas, il reste plus difficile de faire autre chose en voiture du fait du confort même du mode de déplacement :

*« Moi j'arrive pas à lire en voiture, parce que j'ai mal au cœur tout de suite, du coup, c'est vraiment du temps perdu quand c'est pas moi qui conduit. » (Yoann)*

De même, les trajets à pied se trouvent moins facilement appropriables, particulièrement lorsque les cheminements se font dans des espaces peu adaptés aux piétons :

*« Surtout le trajet à pied en fait ! Si je pouvais accélérer ça, ce serait vraiment bien. Je fais juste marcher dans des endroits pas top, c'est même pas joli. » (Marie)*

Parmi les transports publics, certains s'avèrent également plus facilement réappropriables que d'autres. Ainsi, les trajets en car amènent à des appropriations similaires aux trajets automobiles, c'est-à-dire essentiellement à des appropriations auditives. C'est finalement le train qui apparaît, quels que soient les contextes nationaux, comme le mode le mieux appropriable. Néanmoins, cette appropriation dépend de critères de confort objectifs, particulièrement quand le train est considéré comme un espace de travail. Ainsi, les usagers d'ordinateurs portables dans le train sont attentifs aux critères de confort du matériel. Ils préfèrent les trains récents dans lesquels ils peuvent disposer de tablettes pour poser leurs ordinateurs portables. Si certains arrivent à travailler avec leur ordinateur sur les genoux, d'autres au contraire considèrent cela comme un frein majeur au travail dans le train :

*« Ça dépend des trains, il y a des trains, les plus modernes là, oui c'est tout à fait possible. Par contre, le train que je prends régulièrement à 16h54 quand je dépose les enfants chez la nounou, quand je vais pour les récupérer, c'est toujours le même train, là c'est un vieux train des années 60. Forcément non climatisé, pas très confortable. Donc celui-là, c'est assez pénible de travailler, surtout à cette saison. Il fait chaud, mon PC, c'est une station de travail, donc il chauffe beaucoup.*

*J'ai essayé une fois il y a pas très longtemps, un jour où il faisait vraiment chaud, je pouvais pas, parce que le PC brûlait les jambes. Il faisait tellement chaud, c'était pas... » (Patrick)*

Le confort objectif du mode de transport influence également la fatigue du pendulaire, que ce soit en train ou en voiture.

Cependant, les grands pendulaires se trouvent contraints à réaliser ces trajets, pour concilier le maintien de leur activité professionnelle et leur vie familiale. De ce fait, dans l'usage, les grands pendulaires développent dans l'usage une connaissance des modes de déplacements qui leur permet d'adapter leurs stratégies d'appropriation selon les trajets réalisés.

- compétences et connaissances du mode

Une seconde dimension déterminante de l'appropriation des temps de trajet réside dans les connaissances et compétences acquises par ces voyageurs du quotidien sur leurs modes de transport utilisés.

La connaissance du trajet, du matériel et des utilisateurs les amène ainsi à mettre en place des stratégies pour pouvoir profiter au mieux du temps de trajet. Par exemple, pour les usagers du train, des stratégies de gestion des places assises sont élaborées et appliquées :

*« Le train du matin qui est un train récent, donc les tablettes c'est quelque chose qui est intéressant. Alors, il n'y a pas des tablettes dans toutes les places, ça dépend du modèle. Donc, il y a deux configurations en fait, soit les 4 sièges qui se font face deux par deux, soit deux sièges et devant on a le dossier des sièges suivants. Donc, il y a des trains où les tablettes sont uniquement dans les sièges qui se font face, un carré de 4. Donc, dans ces cas-là je vais m'asseoir à cette place-là pour avoir une tablette. Dans les trains où il n'y a pas de tablette dans les 4 tables qui se font face, mais il y en a sur les dossiers des autres sièges, à ce moment-là je vais choisir une place comme ça. Quand il y a des tablettes partout, je vais plutôt choisir un ensemble de 4, parce que le dossier gêne un petit peu pour ouvrir à fond l'écran d'ordinateur. Et puis en général j'essaie qu'il n'y ait personne en face de moi pour pouvoir étendre les jambes, parce que je ne suis pas très grand, mais je ne suis pas petit non plus et effectivement on a facilement les genoux qui se choquent quand on est face à face. Le train du soir, il n'y a pas de tablette, donc ça se pose différemment. J'essaie de choisir un endroit où j'ai le coude droit qui est libre parce que c'est une main qui bouge beaucoup pour piloter l'ordinateur. » (Gaëtan)*

La connaissance du trajet les amène également à développer des stratégies d'adaptation des activités aux moments et aux différents modes du déplacement. Ainsi, pour certains pendulaires dont les trajets sont multimodaux, des activités productives sont réalisées pendant le trajet en train. Puis, les trajets en transports publics routiers (bus, tram, etc.) vont être davantage consacrés à des activités de détente du fait du moindre confort. En ce sens, l'expérience des déplacements permet le développement de connaissances sur le trajet qui facilitent son appropriation grâce à la diversification des activités réalisées.

Enfin, un troisième de type de stratégie est repérable : elle consiste à adapter le mode de transport utilisé selon les horaires et l'emploi du temps individuel. Cette stratégie repose non seulement sur une bonne connaissance des réseaux d'infrastructures mais aussi sur la possibilité de choisir parmi les modes de transport. Cette stratégie implique également une

bonne connaissance de soi et de ses propres capacités d'appropriation. Ainsi, ce pendulaire choisit de se divertir en rentrant en voiture lorsqu'il estime être trop fatigué pour pouvoir bénéficier du train pour travailler :

*« Et donc, il y a des fois où je m'ennuyais dans le train. Tu as fait deux heures de train le matin, tu t'enfiles, parce que j'ai toujours eu beaucoup de bol dans les emplois du temps, j'avais 4-5-6-8h de cours dans la journée, j'avais la tête comme ça, tu ne fais pas 2 h devant l'ordinateur à rédiger un papier. Entre 18 et 20 h, quand tu es dans le train après une journée de boulot, tu n'as pas envie. Donc là, tu as l'impression que c'est du pur temps perdu, encore pire que si tu étais en voiture. Et là pour le coup, c'était vraiment très pénible, enfin pénible au sens où c'était du temps perdu. Parce qu'en voiture, il y a le côté divertissant. Tu es sur la route, tu as la musique, tu changes d'activité. »(Loïc)*

Les compétences et connaissances des modes et réseaux s'acquièrent dans l'usage et facilitent l'appropriation des temps de déplacements. On observe alors une sorte de socialisation à la pendularité au travers de l'acquisition de ces compétences qui contribuent à faciliter son acceptation grâce à l'appropriation des temps de trajet. Cette socialisation met ainsi en jeu une capacité à jongler non seulement entre les modes mais aussi entre diverses logiques d'appropriation des temps du déplacement qui ne sont pas sans lien sur la longévité de la pratique de la grande pendularité.

- une logistique du déplacement

Un troisième élément est apparu déterminant de l'appropriation des temps de trajet : il s'agit de la logistique nécessaire au déploiement d'activités durant les temps de trajet. Les déplacements pendulaires nécessitent le transport d'un certain nombre d'objets nécessaires à la vie quotidienne (portefeuille, téléphone portable, etc.). A ces objets s'en ajoutent parfois d'autres qui sont utiles uniquement durant les trajets pour permettre d'autres activités : il peut alors s'agir de baladeur, livres, ou ordinateurs portables. La dimension logistique de l'appropriation des temps de trajet repose non seulement sur le transport d'objets mais aussi sur une certaine anticipation : anticipation des activités qui seront réalisées dans le train et anticipation des objets nécessaires à ces activités.

La portabilité de certains objets constitue alors un élément déterminant de l'appropriation des temps de trajet : le meilleur exemple en est certainement l'ordinateur portable léger, de moins en moins encombrant grâce aux innovations récentes, qui permet de recréer un espace de travail dans les lieux du transport.

*« [J'ai choisi mon ordinateur portable en fonction]De la taille surtout, j'ai pris l'écran le plus petit qu'il y avait en restant raisonnable, parce que là c'est un modèle 13 pouces, un modèle 15 pouces c'est trop encombrant. Donc, quand je suis au labo, je le branche sur un écran externe du coup je n'ai pas l'inconvénient d'un petit écran et j'ai l'avantage de la portabilité de l'ordinateur. » (Gaëtan)*

Pourtant, deux logiques entrent en contradiction notamment vis-à-vis du transport de l'ordinateur portable : d'une part, le souhait de voyager léger et d'autre part, celui de travailler durant le trajet.

*« J'ai emmené longtemps mon ordinateur, et j'ai renoncé, parce que c'était vraiment devenu trop fatigant, trop compliqué, j'avais un sac trop trop lourd. Donc je ne transporte plus l'ordinateur. Ce qui est dommage parce que du coup je pouvais bosser pas mal dans le train, mais maintenant je prends des livres, enfin un livre, vraiment le strict minimum. » (Anne-Marie)*

Au-delà de ces deux logiques très concrètes, ce sont plus largement deux problématiques distinctes qui s'affrontent. En effet, le transport d'objet apparaît nécessaire à l'appropriation des temps de trajet qui facilite l'acceptation de la grande pendularité. Néanmoins, le transport d'objets lourds et/ou encombrants accentue la fatigue et la pénibilité du déplacement ce qui constitue un frein aux trajets pendulaires. Ainsi, derrière ces questions très concrètes de logistique du transport se jouent également les questions d'acceptation du temps de trajet et de longévité de la pratique.

Les déterminants de l'appropriation des temps de transport relèvent aussi bien de dimensions sociales et individuelles que de dimensions matérielles. Les dimensions sociales et individuelles recouvrent des capacités d'adaptation et d'anticipation, la connaissance des modes de transport à disposition ainsi que des compétences d'usage. Les dimensions matérielles sont plus directement liées à l'offre et notamment aux caractéristiques de confort des modes.

Des questionnements d'usage très pragmatiques émergent du discours des pendulaires à propos de la gestion de la logistique des déplacements, ou de la possibilité d'acquérir des compétences relatives à l'usage des différents modes. Au-delà de ces questions très pragmatiques se jouent pourtant des décisions beaucoup plus engageantes sur l'acceptation et la longévité de la pratique.

### **3- La grande pendularité : transition ou mode de vie ?**

Les questions d'appropriation des temps de trajet renvoient plus largement à la décision de la grande pendularité et à la longévité de la pratique dans le temps. En effet, la grande pendularité est apparue tantôt comme une période transitoire dans le parcours de vie des personnes rencontrées, tantôt comme un véritable mode de vie. Ces deux manières contrastées d'appréhender la pendularité semblent en grande partie explicables par la capacité que possèdent certains individus à s'approprier les temps de trajet.

La pendularité est envisagée comme une période transitoire dans le parcours de vie en situation professionnelle précaire. En Suisse, la grande pendularité est plutôt une étape de vie qui précède la construction familiale (Viry et al. 2009). Lorsque le projet d'avoir des enfants se dessine, les grands pendulaires tendent à opérer d'autres arbitrages afin de mettre fin à leurs déplacements quotidiens. Par exemple, en se projetant dans l'avenir, Amélie envisage de prendre la voiture pour se rendre au travail afin de gagner un peu de temps sur ses trajets. Lorsque la grande pendularité est antérieure à la naissance des enfants, leur arrivée modifie fortement l'équilibre de la conciliation entre vie privée et vie professionnelle. D'autres arrangements doivent être trouvés.

La grande pendularité est également envisagée comme une situation temporaire lorsque les trajets se révèlent être inappropriables par le pendulaire. De ce fait, ils sont ressentis de manière extrêmement négative. Ce ressenti négatif amène alors les personnes à mettre en place des stratégies de changement afin de les stopper. Ces stratégies de changement prennent principalement la forme de changements d'emploi, plus rarement de changement du lieu d'habitation. Il en est ainsi de Yoann qui travaillait à Lyon en habitant Grenoble depuis plusieurs années. Lorsque nous l'avons rencontré, épuisé de ses trajets en voiture, ressentis comme inutiles, il était sur le point de changer d'emploi pour se rapprocher de son lieu de vie. Pourtant, dans certains cas, la pendularité apparaît comme un véritable mode de vie. Les trajets sont intégrés à l'emploi du temps quotidien, réappropriés par les pendulaires et soutenus par l'acquisition de compétences en mobilité. La pendularité comme mode de vie est plutôt repérable chez des pendulaires anciens :

*« [Quand j'ai commencé ce travail à Berne]Oui, j'étais marié, je n'avais pas encore d'enfants. On a hésité à déménager et puis en fait ma femme venait de trouver un emploi aussi qui l'intéressait beaucoup, alors on a dit « on essaie un moment, on verra comment ça va ». On avait évoqué même la possibilité de se trouver un lieu d'habitation qui soit au milieu entre les deux, ce qui aurait été ridicule, mais c'était une idée qu'on a eue à un moment comme ça. Et puis finalement, je me suis habitué à ces trajets, je m'étais engagé au départ, je me rappelle mon entretien d'engagement, on m'a demandé, parce qu'ils voulaient quand même quelqu'un qui assure une certaine durée, j'ai dit « 3 ans, je pense qu'au bout de 3 ans je ferais le tour de la question pour voir où j'en suis ». Et puis ça fait 19 ans que j'y suis et pour le moment je n'ai pas de perspective de changer. » (Michel)*

Pour ces grands pendulaires, les trajets ne se donnent plus en termes de positif ou de négatif : ils sont complètement intégrés à leur vie quotidienne. La grande pendularité est devenue mode de vie. Ils semblent avoir développé de véritables « carrières » de pendulaires (Becker, 1985). La stratégie de conciliation entre vie privée et vie professionnelle par la grande pendularité est un compromis durable. Les temps de trajet sont bien évidemment appropriés et des compétences développées au point que les trajets eux-mêmes deviennent routines. Ils

peuvent donc se prolonger dans le temps, parfois même tout au long de la carrière professionnelle.

## **En conclusion:**

Dans la littérature, il est souvent question de la dimension professionnelle comme élément explicatif de la grande pendularité. Les grands pendulaires seraient contraints de se déplacer loin et longtemps pour trouver ou garder un emploi. Pourtant, pris indépendamment de la vie conjugale et familiale, l'activité professionnelle ne suffit pas à expliquer les comportements de grande pendularité.

D'autres éléments sont fortement structurants des décisions des grands pendulaires. Il s'agit tout d'abord d'une logique de l'ancrage qui prend la forme d'un attachement social, sensible ou culturel au lieu de vie. La décision de penduler se prend également en interaction avec le conjoint ou la famille. Elle permet une proximité résidentielle avec certains membres de la famille, conjoint, enfants, parents âgés. Elle est également le résultat d'un compromis conjugal entre le maintien d'un lieu de vie commun et de deux activités professionnelles géographiquement éloignées. Ce ne sont donc pas seulement les contextes résidentiels ni les opportunités d'emploi qui expliquent la grande pendularité. Sans la dimension conjugale et familiale, le cadre explicatif de la grande pendularité reste parcellaire. A notre sens, la dimension conjugale et familiale constitue la pierre angulaire de compréhension des processus de décision de la grande pendularité.

A cela s'ajoute des choix modaux spécifiques qui témoignent d'une appropriation spécifique des temps de trajets. Ces choix modaux sont plutôt tournés vers les transports collectifs, notamment le train, qui sont plus facilement appropriables pour déployer des activités durant les trajets. Même si ces choix modaux tendent à allonger encore les temps de trajet des pendulaires, ils limitent le ressenti d'un temps perdu car d'autres activités peuvent être réalisées durant le trajet. Ainsi, les grands pendulaires ne cherchent pas nécessairement à réduire au maximum leur temps de trajet mais à l'investir. Les temps de trajet ne sont donc pas des interstices de la vie quotidienne. Au contraire, ils peuvent être perçus comme de réelles opportunités de réalisation d'activités que les personnes ne pourraient réaliser en dehors de l'espace-temps spécifique du déplacement.

Au final, la grande pendularité se trouve être une stratégie de conciliation entre différentes dimensions de la vie difficilement conciliables : distance géographique, ancrage, emploi et famille. Toutes les situations de grande pendularité sont des situations de compromis, donc fortement contraintes. La complexité des éléments du choix laisse peu de marge de manœuvre aux pendulaires. Ce résultat va donc à l'encontre d'un certain nombre de théories autour de la

mobilité qui considèrent cette dernière comme une opportunité et une valeur éminemment positive. Si les mobilités spatiales récurrentes telles que la grande pendularité permettent de saisir des opportunités professionnelles, elles sont aussi le résultat de choix cornéliens et de sacrifices personnels. En ce sens, elles ne témoignent pas d'un monde où tout serait mobile et fluide mais elles restent empreintes de rugosité sociale, du fait des difficiles arbitrages qui les structurent.

Il est également remarquable que ces déplacements pendulaires soient décidés et acceptés pour favoriser l'ancrage, géographique, affectif, social et familial. Quelles que soient les raisons des arbitrages entre relocalisation et pendularité, le choix résidentiel apparaît déterminant. En ce sens, ces formes de pendularité sont paradoxalement l'expression d'ancrages familiaux et géographiques forts dans un contexte social de bi-activité et de rareté de l'emploi. La grande pendularité se trouve donc au cœur d'une dialectique entre ancrage et mobilité, certains pendulaires se déplaçant paradoxalement pour se sédentariser.

Enfin, les processus de décision de la grande pendularité questionnent l'évolution de la conjecture de Zahavi. Cette dernière stipule une stabilité des temps de trajet. Pourtant, si la grande pendularité s'explique par l'expression de stratégies de conciliation entre vie privée et professionnelle, on peut poser l'hypothèse que des situations similaires se multiplient dans l'avenir. Dans un contexte de bi-activité, de vieillissement de la population et de fragilité du lien conjugal, les motifs familiaux de la grande pendularité laissent présager une multiplication des grandes pendularités dans l'avenir, faisant possiblement encore augmenter la moyenne des temps de déplacements.

## References

- Becker H-S, [1963] 1985, *Outsiders, études de sociologie de la déviance*, Paris, Métailié.
- Bertaux-Wiame I, Tripier P, 2006, *Les intermittents du foyer, couples et mobilité professionnelle*, Cahiers du genre n°41, Paris, L'Harmattan, pp.49-74.
- Bonvalet C, Maison D, 1999, « Famille et entourage : le jeu des proximités », in Bonvalet C, Gotman A, Grafmeyer Y (Eds) *La famille et ses proches. L'aménagement des territoires*, Paris, PUF, pp. 27-69.
- Vignal C, 2005, « Les espaces familiaux à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi : ancrages et mobilités de salariés de l'industrie », *Espaces et sociétés*, n° 120-121, pp. 179-197.
- Flamm M, 2004, « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie », in Montulet B, Kaufmann V (éds.), *Mobilités, fluidités... libertés ?*, Bruxelles, Publication des Facultés Universitaires St-Louis, pp. 71-94.
- Geertz C, 1973, *The interpretation of cultures*, New York, Basic Books.
- Geertz C, 2003, « La description dense. Vers une théorie interprétative de la culture » in Cefaï D (Ed), *L'enquête de terrain*, Paris, La Découverte, pp. 208-233.
- Giuliano G, Small K A, 1993, "Is the journey to work explained by urban structure?" *Urban Studies* 30, pp.1485-1500
- Gordon P, Kumar A, Richardson H W, 1989, "Congestion, changing metropolitan structure and city size in the United States", *International Regional Science Review* 12, pp. 45-56.
- Gordon P, Wong H L, 1985, "The costs of urban sprawl: some new evidence" *Environment and Planning A* 17, pp. 661-666.
- Ilan S, Bovy P, Orfeuil J-P (Eds.), 1993, *A billion trips a day, Tradition and Transition in European Travel Patterns*, Kluwer Academic Publishers.
- Jain J, Lyons G, 2008, "The gift of travel time", *Journal of Transport Geography* 16, pp. 81-89.
- Joly I, Littlejohn K, 2007, « les temps de transport : double regard des approches sociologique et économétrique », communication présentée lors du 7<sup>ème</sup> colloque du groupe de travail « Mobilités spatiales et fluidités sociales », GT 23 de l'AISLF, 29, 30 et 31 mars 2007, Namur.
- Joly I, 2005, *L'allocation du temps au transport – De l'observation internationale des budgets-temps de transport aux modèles de durées*, Thèse de doctorat, Université Lyon Lumières.
- Kaufmann J-C, 1996, *L'entretien compréhensif*, Paris, Nathan.
- Kaufmann V, 2008, *Les paradoxes de la mobilité, Bouger, s'enraciner*, Lausanne, Presses polytechniques et universitaires romandes.
- Kaufmann V, 2005, « Mobilités et réversibilités : vers des sociétés plus fluides ? », *Cahiers internationaux de sociologie*, 118. pp. 119-136.
- Kesselring S, 2005, « New mobilities management. Mobility pioneers between first and second modernity », *Zeitschrift für Familienforschung*, Heft 2/2005, pp. 129-143.

- Levinson DM, Kumar A, 1997, "Density and the journey to work", *Growth and Change* 28, pp. 147-172.
- Meissonnier J, 2001, *Provinciliens : les voyageurs du quotidien, entre capitale et province*, Paris, L'Harmattan.
- Ortar N, Legrand C, 2008, « Caractéristiques de la surmobilité professionnelle en périurbain, incidences sur les transports et le logement », *Espaces sous influence urbaine*, Certu, Rapport de recherche.
- Pierrard O, 2008, "Commuters, residents and job competition", *Regional Science and Urban Economics* Volume 38, Issue 6, November 2008, pp.565-577.
- Schwanen T, Dijst M, Dieleman F M, 2002, "A microlevel analysis of residential context and travel time", *Environment and Planning A*, volume 34, pp. 1487-1507.
- Van Ommeren J N, Van der Straaten W, 2008, "The effects of search imperfections on commuting behavior: evidence from employed and self-employed workers", *Regional Science and Urban Economics* 38 (2), pp. 27-147.
- Vincent S, 2008, *Les « altermobilités » : analyse sociologique d'usages de déplacements alternatifs à la voiture individuelle. Des pratiques en émergence ?*, thèse de doctorat en sociologie, Université Paris 5 – René Descartes, 416 p.
- Vincent S, Viry G, Kaufmann V, forthcoming, Carrières académiques: comment concilier mobilités spatiales et vie de famille ? Revue Synergies. Pays Riverains de la Baltique. Revue du GERFLINT.
- Viry G, Kaufmann V, Widmer E D, 2009, « La grande mobilité géographique pour des raisons professionnelles en Suisse: une étape de vie pré-familiale ? » *Revue Recherches familiales*, vol. 6, p. 67-80.
- Widmer E D, Viry G, Kaufmann V, 2010, "The process of becoming mobile" In: Collet B Schneider N, *Mobile Living across Europe. Volume II. Causes and consequences of job-related spatial mobility in cross-national perspective*, Leverkusen-Opladen: Barbara Budrich.
- Young M, Willmott P, 1962, *Family and Kinship in East London*, London: Institute of Community Studies then Pelican.
- Zahavi Y, Ryan J-M, 1980, « Stability of travel components over time », *Transportation Research Record*, 750, pp. 19-26.
- Zahavi Y, Talvitie A, 1980, « Regularities in travel time and money expenditures », *Transportation Research Record*, 750, pp. 13-19.