

## LES MOBILITÉS DU "VIVRE LIBRES ENSEMBLE"

Déterminants et contraintes

**Francis Godard**

**CNAF** | *Informations sociales*

2006/2 - n° 130

pages 60 à 71

ISSN 0046-9459

Article disponible en ligne à l'adresse:

-----  
<http://www.cairn.info/revue-informations-sociales-2006-2-page-60.htm>  
-----

Pour citer cet article :

-----  
Godard Francis , « Les mobilités du "vivre libres ensemble" » Déterminants et contraintes,  
*Informations sociales*, 2006/2 n° 130, p. 60-71.  
-----

Distribution électronique Cairn.info pour CNAF.

© CNAF. Tous droits réservés pour tous pays.

La reproduction ou représentation de cet article, notamment par photocopie, n'est autorisée que dans les limites des conditions générales d'utilisation du site ou, le cas échéant, des conditions générales de la licence souscrite par votre établissement. Toute autre reproduction ou représentation, en tout ou partie, sous quelque forme et de quelque manière que ce soit, est interdite sauf accord préalable et écrit de l'éditeur, en dehors des cas prévus par la législation en vigueur en France. Il est précisé que son stockage dans une base de données est également interdit.

Francis Godard – professeur des universités (Université de Marne-la-Vallée,  
École nationale des ponts et chaussées

# Les mobilités du “vivre libres ensemble”

## Déterminants et contraintes



*Les mobilités sont le jeu d'arbitrages complexes au sein des familles. Elles sont liées aux transformations des modes de vie de ces dernières. On peut les comprendre à partir de certaines modalités d'appropriation de la ville qui dessinent différentes figures de la mobilité familiale. Mais elles sont fortement contraintes par les nouvelles formes d'organisation des horaires de travail et par les localisations des familles dans l'espace urbain.*

La question de la mobilité en ville est le plus souvent considérée comme un problème individuel faisant l'objet d'arbitrages individuels. On occulte alors le fait que ces arbitrages en matière de mobilité, qu'ils concernent les décisions de déplacement ou les choix d'utilisation d'un vecteur de déplacement, dépendent de contraintes de temps et de localisation qui pèsent sur les familles, et sont fortement liés aux modes d'organisation et de socialisation de ces dernières.

### **Des mobilités complexes en lien avec l'organisation de la vie familiale**

La nécessité d'analyser les régulations familiales pour concilier vie de travail et vie privée est souvent soulignée depuis que les femmes sont entrées massivement dans le salariat. Cette négociation débouche sur l'organisation de la logistique de la vie quotidienne des familles.

Deux sociologues américains (Jacobs, Gerson, 2001) ont montré de manière convaincante que si le temps de travail individuel, en moyenne, n'a pas fortement aug-

menté, celui du couple s'est fortement accru, en raison de la hausse considérable de l'activité féminine salariée. Les couples bi-actifs ainsi que les familles monoparentales sont ceux qui ont vu le rapport entre temps de travail salarié et temps destiné aux activités domestiques se transformer le plus radicalement.

Les chercheurs ont souligné la nécessité de prendre en considération simultanément trois types de paramètres pour saisir ces processus (Degenne, Lebeaux, Marry, 2002). Il s'agit de :

- > la forme des ménages (seul, en couple avec ou sans enfant, en famille monoparentale, en famille recomposée, etc.) ;
- > leur type de composition socioprofessionnelle, et donc de contraintes liées au travail, repéré par la combinaison des catégories socioprofessionnelles (CS) de chacun des membres du ménage ;
- > la position dans le cycle de vie des individus, repérable à partir d'événements clés de la vie individuelle (trajectoire professionnelle, mise en couple, arrivée ou départ des enfants, départ en retraite, etc.).

La combinaison de ces paramètres permet de comprendre le système de contraintes spécifiques auxquelles sont soumises les familles, et donc les conditions dans lesquelles s'opère l'ajustement entre travail et vie quotidienne. Il faudrait ajouter à ceci un paramètre très rarement pris en considération dans les recherches sur la famille, qui relève des contraintes de localisation <sup>(4)</sup>.

Or, sur ces divers paramètres, les familles ont connu des transformations radicales au cours de ces dernières décennies : émergence de nouvelles formes familiales, couples bi-actifs, horaires de travail atypiques provoquant, chez les femmes en particulier, la désynchronisation de la vie quotidienne au sein des familles. Les calendriers qui organisent les cycles de vie se sont profondément transformés et se caractérisent, dans des pays comme la France, par la concentration des événements importants sur des phases très resserrées du cycle de vie. Enfin, les ménages avec enfants sont massivement localisés dans les périphéries urbaines.

La convergence de ces processus a conduit à une très grande complexification de l'organisation de la vie quotidienne des familles, en particulier dans certaines pha-

ses de leur vie <sup>(2)</sup>. Ce qui nous amène à souligner l'importance croissante que prend la maîtrise des mobilités. La régulation de la vie familiale passe en effet par une bonne synchronisation des programmes d'activité des individus qui composent les familles, et donc par des négociations complexes concernant l'organisation des mobilités de chacun.

### **Mobilités familiales et organisation du travail**

On rappelle souvent, avec raison, que la part des déplacements pour des raisons liées aux loisirs avait augmenté, alors que celle des déplacements liés au travail s'était stabilisée ou avait diminué. On va alors fréquemment jusqu'à oublier que l'organisation du temps de travail pèse plus que jamais sur celle de la vie quotidienne dans une période marquée par la dérégulation des horaires.

Dans un pays comme les États-Unis, où cette question est particulièrement cruciale, des sociologues (Gerson et Jacobs, 2001) ont mis en évidence que l'élément déterminant d'une régulation satisfaisante pour les membres de la famille entre vie de famille et vie professionnelle résidait dans leur capacité à maîtriser, au moins partiellement, leurs horaires de travail.

Les contraintes sont également liées au degré d'autonomie par rapport à l'organisation de son travail. Entre un couple de cadres qui choisit ses horaires de travail et un couple d'ouvriers qui connaissent chacun des horaires atypiques, la contrainte sur le temps et les mobilités varie considérablement. Le recours au temps partiel <sup>(3)</sup> n'a plus le même sens selon qu'il est choisi ou contraint. Une étude (Galtier, 1999) montre que le temps partiel féminin suit deux logiques quasiment opposées avec, d'une part, les couples aisés où le temps partiel représente souvent un arbitrage en faveur du temps libre et, d'autre part, les couples aux revenus modestes pour lesquels le temps partiel est associé à des conditions de travail très contraignantes tant du point de vue de la précarité que de la contrainte des horaires (horaires atypiques, décalés tôt le matin ou tard le soir, non négociables...). Cela confirme les observations d'une autre étude (Bouffartigue et Pendariès, 1994) qui fait ressortir, à partir du cas des caissières de grands

magasins, que l'emploi à temps partiel court s'adresse à de jeunes femmes débutantes, auxquelles on demande avant tout une disponibilité temporelle permettant de travailler selon des horaires peu prévisibles, fractionnés ou atypiques.

Autrement dit, les contraintes de mobilité se feront plus fortes chez les couples qui connaissent des horaires atypiques contraints que chez les autres, et au sein de ces couples, elles seront les plus fortes pour les femmes qui sont, plus que les hommes, soumises aux horaires atypiques.

Plus il est contraint et atypique, plus le temps de travail rend difficile l'organisation des mobilités des individus pris isolément, mais surtout, plus il rend difficile la synchronisation de la vie de la famille, et donc les systèmes collectifs de mobilité qu'elle doit mettre en œuvre <sup>(4)</sup>.

### **Mobilités familiales et localisation**

Les contraintes de localisation sont contrastées du point de vue des types de territoires considérés : grande ou petite ville, pôle urbain, couronne périurbaine, espace à dominante rurale. Elles le sont aussi du point de vue des services disponibles et des politiques d'ouverture des services : transports collectifs, écoles, services commerciaux, médicaux et administratifs, équipements culturels et sportifs, commerces de proximité et grande distribution. Elles le sont enfin du point de vue du rapport aux emplois.

Concernant le rapport à l'emploi, les contraintes peuvent être liées à la position du lieu de résidence par rapport à la géographie des lieux d'emploi de l'aire urbaine. De ce point de vue, les cadres sont moins contraints que les autres actifs salariés du fait de leur résidence plus centrale. Alors même que leurs moyens financiers leur permettent plus facilement d'exploiter la vitesse du déplacement en voiture, ils résident plus souvent dans les quartiers les mieux desservis par les transports publics performants et les plus denses en emplois de cadre. À l'autre extrémité, les ouvriers, qui vivent plus souvent dans les périphéries, disposent d'une moindre accessibilité physique à l'emploi ouvrier, lui-même plus dispersé et moins accessible autrement qu'en voiture (Wenglenski, 2004).

De plus, certaines formes familiales se rencontrent plus fréquemment dans certains types d'espaces que dans d'autres. Ainsi la démonstration est faite par Catherine Rhein qu'en Île-de-France, la taille des ménages croît avec la distance au centre ; ce phénomène s'accroît à mesure que s'accroît, "*hors de la capitale, un parc de logements beaucoup plus vastes et mieux adaptés aux familles*" (Rhein, 2000). On trouvera inversement plus de ménages à une personne au centre de Paris. Ainsi, les familles avec enfants sont très présentes dans les espaces périurbains : ce sont celles qui doivent gérer les problèmes de mobilité les plus complexes. Ce sont également celles pour lesquelles la dépense de déplacement occupe la plus forte part dans le budget. Cette part est croissante à mesure que les ménages s'éloignent des centres denses, nous indique Jean-Pierre Orfeuill (Orfeuill, 2000).

### Des modes spécifiques d'appropriation de la ville

Cette première approche doit être complétée par l'analyse des différents modes d'appropriation des territoires de la ville par les familles. Il faut également dépasser le débat sociologique très abstrait concernant les mérites respectifs des types de famille (nucléaires/fermées ou étendues/ouvertes) en matière d'adaptation à la ville et à la vie économique (Sennett, 1980). En fait, ces modes d'appropriation mettent en jeu conjointement des formes familiales, des types de sociabilité et des types de mobilité. En première analyse et pour schématiser, on distinguera quatre cas de figure.

► On aura d'abord **les insulaires**, c'est-à-dire ceux qui vivent dans des espaces physiques et sociaux relativement restreints. Parmi eux, on distinguera les insulaires captifs des insulaires de "l'entre-soi".

> **Les insulaires captifs** sont dépendants du local. Ce sont ceux dont les ressources sont étroitement liées à un réseau localisé. Toutes les ressources ne se trouvent pas sur place mais ils n'ont pas les moyens pour en sortir, que ce soit pour des raisons culturelles (horizon spatial des possibles très restreint) ou du fait de difficultés en matière de mobilité (absence d'automobile ou éloigne-

ment des réseaux de transports en commun). Ils sont insulaires sur le plan professionnel comme sur le plan familial. Ce sont ceux qui vivent dans un seul monde spatial et social, ceux qui correspondent au modèle de l'enfermement social et des mobilités réduites, ceux qui ne connaissent pas la ville. Voilà un modèle qui se rapproche de *“la famille contre la ville”* décrite par Richard Sennett (Sennett, 1980).

Un bon exemple est fourni par Cécile Vignal (Vignal, 2005), qui analyse les décisions familiales faisant suite à la fermeture d'un établissement industriel en Picardie. Elle montre que certaines familles choisissent de suivre l'entreprise à deux cents kilomètres, quitte à se séparer de leur entourage familial (*“migration de carrière”*) ou encore optent pour la double résidence du ménage (*“migration de compromis familial”*), alors que d'autres optent pour le licenciement afin de conserver le bénéfice des ressources des sociabilités locales *“difficilement transposables”*. Les trois quarts des salariés refusent la mutation et optent pour le licenciement ; il s'agit en particulier des ouvriers.

> **Les insulaires de “l'entre-soi”** sont ceux qui ont choisi de vivre dans les mondes socialement clos des affinités électives. On trouve là soit le modèle de la famille de la grande bourgeoisie si bien décrit par Michel Pinson et Monique Pinson-Charlot, soit le modèle des familles de cadres vivant dans des quartiers plus ou moins réservés (des *gated communities* aux quartiers chics des centres des villes inaccessibles aux revenus moyens).

Comme les précédents, ils vivent dans des mondes clos. En revanche, ils sont mobiles, mais leur mobilité les conduit d'une insularité à une autre. En effet, ils peuvent se déplacer beaucoup mais restent dans un monde fermé. Autrement dit, ils ignorent la ville dans son ensemble. Bourgeoisie à la française ou familles de cadres à l'américaine : on change de place pour ne pas changer de monde.

Ils peuvent être insulaires sur le plan familial, comme dans le cas de la grande bourgeoisie, ou ils peuvent relever du modèle de la famille nucléaire, dans le cas des cadres qui pratiqueront alors la proximité familiale à distance. Ils ont de plus en plus tendance à faire venir

les services à eux pour ce qui concerne la gestion du quotidien.

► On aura ensuite **les navigateurs**, c'est-à-dire ceux qui vivent dans des mondes ouverts, et dont le monde urbain est celui de la ville dans son ensemble. Parmi eux on distinguera les navigateurs par choix et les navigateurs contraints.

> **Les navigateurs par choix** sont ceux que les théoriciens de la modernité ou de la post-modernité situent du côté des "socio-flexibles", ceux qui correspondent au modèle de la flexibilité géographique et relationnelle. Leur bassin de vie et d'emploi est étendu. Adeptes de la mobilité résidentielle autant que de la mobilité quotidienne, ce sont les mieux adaptés à des marchés d'emploi instables. Ils changent de places et de mondes sociaux. Ils n'hésitent pas à pratiquer la double résidence familiale lorsque les circonstances professionnelles l'exigent.

Leur modèle familial est celui de la famille nucléaire et de l'indépendance de ses membres.

> **Les navigateurs contraints** pratiquent la mobilité quotidienne à relativement longue distance pour accéder à leur lieu de travail ou aux services. Ils sont contraints par l'accession à la propriété et la recherche d'un lieu de résidence familial destiné aux enfants : ils habitent les pavillons des périphéries urbaines.

S'ils sont dépendants de la vie locale pour leur vie familiale, leur bassin d'emploi s'étend à l'ensemble de l'agglomération. Pour eux, la ville est avant tout un vaste bassin d'emploi. Ces familles ont le plus souvent des enfants et sont bi-actives. Elles manquent généralement de services de proximité. Vont-elles demander plus de ville, c'est-à-dire de vraies villes périphériques ou se tourner vers les ressources de la famille étendue ? Les travaux sociodémographiques (Bonvalet et Lelièvre, 2005 ; Bonvalet, Gotman, Grafmeyer, 1999) concernant la localisation des familles montrent que les liens familiaux prennent des formes différentes selon que ces dernières se concentrent sur un même lieu ("famille-entourage locale") ou qu'elles se dispersent dans l'espace ("famille-entourage dispersée") (5). Mais il serait utile que ces travaux affinent maintenant l'analy-



se des localisations afin de donner des éléments de réponse à cette question.

Cette esquisse de typologie appelle bien entendu toutes les précautions d'usage. Elle peut au moins présenter l'intérêt de rappeler que la mobilité des familles n'est pas une fonction séparée que l'on pourrait étudier en soi, en dehors de toute référence aux modes de sociabilité familiale.

### **Libérer les mobilités pour vivre "libres ensemble"**

En fin de compte, ce sont bien les capacités d'autonomie de chacun au sein du groupe familial qui sont en jeu. Or, les négociations intra-familiales des membres de la famille en matière de mobilité en fonction des contraintes de chacun restent encore une sorte de boîte noire pour la recherche.

Les contraintes pèsent inégalement sur les uns et sur les autres. Pour les femmes aux horaires de travail fortement contraints, la marge de manœuvre en matière de mobilité est plus faible que pour celles qui disposent d'une certaine autonomie en matière de définition de leurs heures de travail, et qui peuvent alors organiser des chaînes de mobilité plus complexes à partir de réelles stratégies temporelles. Pour les adolescents des périphéries urbaines qui dépendent de leurs parents pour se déplacer (lorsqu'ils disposent d'une automobile), l'autonomie est quasiment nulle par opposition à ceux des centres-villes, qui disposent de réseaux de transports en commun (de Singly, 2001).

Les contraintes sont donc également liées à l'accès inégal des familles aux moyens de transports en commun. On a souvent mis en évidence le fait que certaines, du fait de leur localisation, sont totalement dépendantes de l'automobile. Mais on ne sait guère comment se jouent les arbitrages familiaux dans l'utilisation de cette dernière. En dehors du cas où chacun des membres de la famille dispose d'une automobile, comment s'organise le *car sharing* intra-familial des familles mono-motorisées (6) ? Comment se décident les modes de déplacement des uns et des autres ? Ces questions restent largement en suspens, alors même qu'elles sont au cœur de la définition de l'autonomie de chacun.

## NOTES

1 - Le recours à des échantillons nationaux ne permet pas de localiser assez précisément les individus et les familles.

2 - Comme nous l'avons montré dans une étude menée en commun avec François de Singly (Godard, de Singly, 2000), la pression du temps sur l'organisation de la vie et, consécutivement, l'acuité de l'organisation des mobilités varient selon les périodes du cycle de vie : la présence de jeunes enfants dans le ménage étant de ce point de vue un élément crucial.

3 - En matière de temps partiel pour ce qui concerne la France, toutes les études (notamment Gauvin et Henri Jacot, 1999) montrent, à la fois, une montée en puissance très rapide de ce type de travail au cours des années quatre-vingt-dix et une grande diversité des situations. Les femmes représentent 85 % des temps partiels ; 30 % d'entre elles travaillent sur ce mode ; 40 % indiquent qu'il est subi. La probabilité du travail à temps partiel augmente fortement selon les formes familiales (famille monoparentale) et la position sur le cycle de vie (présence d'enfant).

4 - On manque singulièrement de travaux sur ce point, les analyses de l'enquête "Emploi du temps" étant plus centrées soit sur le travail domestique, soit sur le travail professionnel, mais rarement sur la relation entre travail professionnel et organisation de la vie familiale.

5 - La première catégorie de famille correspond aux enquêtés qui entretiennent des relations fortes avec un membre de leur parenté sans habiter dans la même commune que lui ni une commune limitrophe. La seconde catégorie regroupe les enquêtés habitant à proximité d'un parent proche avec qui ils ont des liens étroits.

6 - Les travaux de M.-H. Massot (Massot, 2000) nous indiquent que les pratiques modales alternées en Île-de-France reposent largement sur le partage de la voiture du foyer. Nous avons là une indication intéressante qui mériterait d'être approfondie.

Comment être "libres ensemble" si certains sont plus autonomes en matière de déplacement que d'autres ? Pour répondre à ces questions, il faudra, d'une part, mieux comprendre comment s'opèrent les compromis familiaux en matière de mobilité sur la base de ressources familiales données et, d'autre part, affiner l'analyse des localisations des ménages, afin de définir des configurations familiales sociospatiales prenant véritablement en considération les contextes urbains. N'oublions pas que, de ce point de vue, les dissimilarités peuvent être bien plus fortes entre des familles vivant dans des quartiers différents d'une même agglomération qu'entre des familles vivant dans des quartiers semblables d'agglomérations différentes. ■

## Bibliographie

> Catherine Bonvalet et Eva Lelièvre, "Les lieux de la famille", in "La famille dans tous ses espaces", **Espaces et sociétés**, n°s 120-121, 2005.

> Catherine Bonvalet, Anne Gotman, Yves Grafmeyer (sous la dir. de), **La famille et ses proches : l'aménagement des territoires**, Paris INED/PUF, coll. "Travaux et documents", n° 143, 1999.

> Paul Bouffartigue, Jean-René Pendaries, "Formes particulières d'emploi et gestion d'une main-d'œuvre féminine peu qualifiée. Le cas des caissières d'un hypermarché", **Sociologie du travail**, n° 2, 1994.

> Alain Degenne, Marie-Odile Lebeaux, Catherine Marry, "Les usages du temps : cumuls d'activités et rythmes de vie", in "Temps sociaux et temps professionnels aux travers des enquêtes «Emploi du temps»", **Économie et statistique**, n°s 352-353, 2002.

> Bénédicte Galtier, "Les temps partiels : entre emplois choisis et emplois «faute de mieux»", **Économie et statistique**, n°s 321-322, 1999.

> Jerry A. Jacobs, Kathleen Gerson, "Overworked Individuals or Overworked Families. Explaining Trends in Work, Leisure, and Family Time", **Work and Occupations**, Vol. 28, n° 1, February 2001.

> Jerry A. Jacobs, Kathleen Gerson, **The Time Divide : Work, Family, and Social Policy in the 21<sup>st</sup> Century**, Harvard University Press, 2002.

- > Marie-Hélène Massot, "Les pratiques de multimodalité dans les grandes agglomérations", in **Données urbaines**, n° 3, Anthropos, INSEE/CNRS, 2000.
- > Jean-Pierre Orfeuill, "Les dépenses des ménages pour le logement et pour les déplacements habituels" in **Données urbaines**, n° 3, Anthropos, INSEE/CNRS, 2000.
- > Catherine Rhein, "Structures sociales en Île-de-France", in **Données urbaines**, n° 3, Anthropos, INSEE/CNRS, 2000.
- > Richard Sennett, **La famille contre la ville**, Encres, éditions Recherche, 1980 (1<sup>re</sup> éd. : Harvard University Press, 1970).
- > François de Singly, **La liberté de circulation de la jeunesse**, rapport de recherche pour l'Institut de la ville en mouvement, 2001.
- > Cécile Vignal, "Les espaces familiaux à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi : ancrages et mobilités de salariés de l'industrie", in "La famille dans tous ses espaces", **Espaces et sociétés**, n°s 120-121, 2005.
- > Sandrine Wenglenski, "Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France", in **Revue d'économie régionale et urbaine**, n° 4, 2004, p. 539-550.