



HAL
open science

Les mobilités des actifs : les raisons du quotidien

Frédéric de Coninck, Marie-Hélène Massot

► **To cite this version:**

Frédéric de Coninck, Marie-Hélène Massot. Les mobilités des actifs : les raisons du quotidien. Approches qualitatives et quantitatives des mobilités : quelles complémentarités?, Mar 2007, Namur, Belgique. halshs-00560353

HAL Id: halshs-00560353

<https://shs.hal.science/halshs-00560353v1>

Submitted on 28 Jan 2011

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

LES MOBILITES DES ACTIFS : LES RAISONS DU QUOTIDIEN

Frédéric De Coninck, Directeur de recherche, ENPC
Marie-Hélène Massot, Directeur de recherche, INRETS

Laboratoire Ville, Mobilité, Transport (LVMT)
Université Paris EST - Marne La Vallée – France

Introduction

Les éléments de contexte propres à la réalisation du travail ont profondément évolué depuis 20 ans dans nombre de ses dimensions. En premier lieu, les évolutions se situent dans l'organisation même de la production, portée par le développement de la sous-traitance, du « reporting », de la spécialisation du travail sur des compétences individuelles de plus en plus singulières, de la décentralisation de la production versus la centralisation des lieux de décision, « supply chain ». Ces évolutions, générées entre autres par la généralisation des usages des techniques de communication à distance, sont susceptibles d'avoir fait évoluer le rôle de la mobilité des actifs dans l'organisation productive notamment par une transformation des lieux de travail potentiellement plus divers. En second lieu et simultanément, les temps du travail ont de même connu de profondes transformations, relevant de la rencontre d'évolutions d'ordre institutionnel (la durée du travail a baissé via la RTT¹) et d'ordre organisationnel (croissance de flexibilité de la production, de la gestion en juste à temps entraînant la multiplication des contrats à durée variable – temps partiel). De même que pour les lieux, on peut faire l'hypothèse que ces évolutions dans les temps aient pu remodeler les mobilités liées à la réalisation du travail, mais aussi peut-être fait évoluer le système de contraintes de l'organisation familiale et personnelle des journées des actifs.

Les évolutions décrites s'inscrivent par ailleurs dans un mouvement de transformation de la forme urbaine, marqué par, non seulement, le desserrement des fonctions de la ville mais aussi voire surtout par des spécialisations croissantes des fonctions des territoires et des ségrégations socio spatiales non moins croissantes, qui ont pour effet d'éloigner les lieux de vie et de travail des actifs. Ces derniers éléments sont de nature à augmenter les distances-temps d'accès à l'emploi et aux

¹ Réduction du temps de travail, instaurée en France à la fin des années 1990.

aménités urbaines, à accroître les disparités individuelles d'accès physiques au marché du travail voire à transformer les journées des actifs entre travail et hors travail. La croissance à venir des coûts de la mobilité physique pourrait de plus assez rapidement en amplifier les écueils.

Les contributions de la mobilité, et plus généralement de l'aptitude à la mobilité des individus, à la transformation des modes d'organisation de la production tout autant que les transformations des pratiques de mobilité et de leur structuration par le travail sont largement méconnus et surtout discutées à l'aune de paradigmes sociétaux très globaux. Plus spécifiquement, sur la scène intellectuelle française domine un discours très globalisant sur la réduction de la mobilité liée au travail, discours orchestré autour de la diminution historique des temps consacrés au travail, l'indépendance croissante entre les localisations du lieu de travail et du lieu de résidence, et d'une attention à la proximité de tous et pour tout très distendue. À l'aune de la société de loisirs et de la société hypermoderne, celle de la fluidité des pratiques sociales dans le temps et dans l'espace, le travail ne rythmerait plus nos existences et nos choix de vie, et les mobilités seraient devenues multiples, croissantes, labiles, « zigzagantes », complexes, « pérégrinatrices ». Ces discours sont discutables et ont motivé notre réflexion sur les mobilités des actifs et leurs évolutions depuis un quart de siècle à l'aune de l'évolution des systèmes des contraintes quotidiennes pesant sur eux. Notre objet consiste ici en une « mise en intrigue du travail », et des conditions ou contextes dans lesquelles cette dernière se réalise dans la constitution des journées des actifs dans le but de caractériser le ou les rôles des mobilités dans les trajectoires quotidiennes des actifs.

Le cadre conceptuel dans lequel se situent nos travaux est celui bien éprouvé des programmes d'activités individuels de la géographie du temps (T. HÄGERSTRAND, 1970). Nos travaux font ainsi l'hypothèse que la mobilité est un solde d'arbitrages façonné par une pluralité de contextes et contraintes inscrites dans des temporalités multiples. Ces travaux s'inscrivent aussi dans le cadre de l'action individuelle réflexive (au sens de M. WEBER, 1995), dans un paradigme de la mobilité que nous appelons « organisatrice » (MH. MASSOT et JP. ORFEUIL, 2006).

Les matériaux constitués et utilisés à cette objectivation sont de teneur à la fois qualitative et quantitative. Nous mobilisons les enquêtes quantitatives de déplacements réalisées en région Île-de-France (1982 et 2002), l'enquête tout aussi quantitative et nationale dite « emplois du temps » et un corpus qualitatif constitué d'actifs travaillant dans le Quartier de la Défense à proximité des limites de la ville de Paris, caractérisé par une densité d'emplois et d'aménités urbaines élevée.

Notre propos qu'il soit quantitatif ou qualitatif est de parvenir à une « mise en intrigue », pour reprendre les termes de P. RICOEUR, des différentes pratiques de mobilité des individus et des ménages au niveau de la journée et de la semaine, car

nous faisons l'hypothèse que c'est autour de cette mise en intrigue du travail dans les journées des actifs que le dialogue entre approches quantitatives et approches qualitatives nous semble fécond. Cela veut dire qu'au travers des pratiques de mobilité nous essayons de reconstituer la manière dont les individus font tenir ensemble et orchestrent leurs différentes pratiques pour former un tout qui est l'organisation de leur journée et de leur semaine. Cela implique que c'est cette organisation d'ensemble, cette mise en intrigue, qui nous paraît être de nature à donner sens à la mobilité au-delà de telle ou telle pratique singulière. Les objets qui nous intéressent sont donc les enchaînements, les recouvrements, les alternatives, les répartitions, entre pratiques et leur positionnement dans l'ensemble du programme de la journée et de la semaine. Ces objets sont par ailleurs mis en relation avec les principales contraintes professionnelles, familiales, et d'accès à l'emploi.

Le défi lancé aux approches quantitatives est de savoir jusqu'où elles peuvent aller dans la construction d'une mise en intrigue des différentes séquences de mobilité et des différentes contraintes de la vie quotidienne. La première chose à dire, à ce propos, est qu'il faut se déprendre d'une vision trop simpliste qui voudrait que les approches quantitatives soient par nature analytiques et, en tant que telles, impuissantes à construire des « intrigues ». L'analyse multi variée permet, en fait, de restituer de nombreuses corrélations et correspondances qui autorisent, au moins à titre d'hypothèse, à tracer des types de mode d'agencement de la journée et de la semaine. Les chaînages dans les retours à domicile sont, par exemple, le signe de l'enchaînement ou du recouvrement de plusieurs pratiques et ils renvoient à des arbitrages entre contraintes professionnelles et contraintes familiales. L'absence de chaînage est le signe d'une répartition ou d'une exclusion des pratiques les unes par rapport aux autres et ce phénomène n'est pas non plus le fruit du hasard.

Cela dit l'analyse débouche sur des nombreuses inférences qu'il importe, ensuite, de tester dans des enquêtes qualitatives. Nous présenterons les résultats d'une enquête qualitative qui permet, par exemple, de savoir comment les individus séquentent leurs pratiques, comment ils les découpent, par où passent les frontières, où se concentrent les recouvrements, etc. Les items qu'ils nous renvoient, à ce propos, ne sont pas exactement les mêmes que dans les enquêtes quantitatives. Cela appelle du coup de nouvelles enquêtes quantitatives qui s'appuient sur de nouvelles questions.

Les enquêtes qualitatives permettent également de valider certaines des inférences des enquêtes quantitatives. Nous rendrons compte, ainsi, d'une enquête sur l'usage des pauses de mi-journée à la Défense, qui confirme tout à fait les liens très forts existants entre les différents moments de la journée et de la semaine pour tous les individus : pendant cette pause, l'ensemble de la journée est engagé et, pendant la journée, l'ensemble de la semaine est en jeu.

Cela dit, la sortie des enquêtes qualitatives ne pose pas moins de questions que la sortie des enquêtes quantitatives. Les enquêtes qualitatives débouchent sur des typifications ou des généralisations dont il est difficile de connaître la portée exacte. Elles renvoient, du coup, à leurs tours, à des inférences adressées aux enquêtes quantitatives. Les non-réponses sont plus importantes dans les protocoles qualitatifs, le champ balayé est plus étroit. On saisit mieux le sens des pratiques et la manière dont les individus eux-mêmes mettent leur temps en intrigue, mais on est toujours sous la menace de donner trop de poids à des situations singulières.

Avant de peser les apports respectifs des approches quantitatives et des approches qualitatives dans le champ de l'étude de la mobilité, il convient de rappeler, en préambule, qu'aucun de ces deux modes d'enquête n'est plus « vrai » que l'autre. Ainsi que le mentionne J.C PASSERON, le chercheur doit, dans les deux cas, lutter contre la tentation de penser que les données « parlent d'elles-mêmes ». « *Tout acte d'énonciation sur le monde historique opéré à partir de mesures empiriques implique nécessairement le passage au raisonnement sociologique et à ses risques, y compris chez le statisticien* »². En ce sens « *ce que l'on dit* » d'un tableau statistique est toujours autre chose que « *ce qu'il dit* »³. Mais l'enquêteur qui travaille de manière qualitative doit également lutter contre l'illusion de « toucher » le réel dans « toute son épaisseur » au travers des entretiens. J.C. PASSERON dénonce également « *le récit biographique fasciné par ses propres pouvoirs de suggestion* » nourri de la « *visée utopique d'exhaustivité qui fonde son impression de comprendre dans l'illusion d'immédiateté* »⁴. Or tout compte-rendu à portée sociologique suppose précisément d'isoler des éléments pertinents et de sortir de l'illusion du compte-rendu exhaustif. Le choix, pour le moins, de ces éléments pertinents renvoie au discours sociologique qui le supporte et le justifie.

La preuve en sciences sociales n'est pas du même ordre que la preuve dans les sciences physiques. Elle ne désigne pas une expérience cadrée et reproductible. Elle doit beaucoup plus au type de preuve produite devant un tribunal : accumulation d'indices qui structurent le débat et soutiennent un discours qui ne se réduit jamais à ces indices (De CONINCK F., 1990). En sciences sociales, aucune donnée empirique ne prend sens indépendamment de son interprétation. Mais ce travail d'interprétation se construit différemment dans le cas d'une enquête quantitative et dans le cas d'une enquête qualitative. Ces deux modes d'interprétation gagnent, de ce fait, à dialoguer entre eux. Ils débouchent, en effet, tous les deux sur des inférences ouvertes qui invitent à « aller voir » du côté de l'autre mode.

² J.C. PASSERON, *Le raisonnement sociologique*, Nathan, 1991, p. 115.

³ Le titre du chapitre dont nous avons tiré la citation statistique est : « Ce qui dit un tableau et ce qu'on en dit ».

⁴ Ibid., p. 187.

L'enjeu de ce texte est de repérer les questions à propos desquelles un tel dialogue peut se construire et de situer les termes de ce dialogue. La première idée que l'on peut avancer, à ce propos, est de dire que l'approche quantitative en dit plus sur la généralité d'une pratique mais en dit peu sur le sens de cette pratique qu'elle est obligée d'inférer. L'approche qualitative, de son côté, en dit plus sur le sens de la pratique, mais oblige à inférer sur la généralité de ce que l'on a observé. « L'obligation » de l'inférence n'est pas contournable, on la dit. C'est elle qui fait tenir le discours. C'est elle, également, qui incite à « aller voir » vers le mode d'enquête complémentaire.

Dans notre exploration des usages des méthodologies quantitatives et qualitatives nous tenterons donc de qualifier tout autant les inférences et les convergences non pas des méthodes mais des résultats et de leurs interprétations.

I. Géographie du temps et sociologie des modes de vie

Les conceptualisations ou paradigmes de la mobilité urbaine (JP. ORFEUIL, 2000) sont aujourd'hui assez nombreux et suffisamment connus pour ne pas y revenir sauf pour préciser, si besoin en est, que ces paradigmes ne s'excluent pas les uns des autres ou plutôt qu'aucun ne s'est vraiment substitué à un autre, les objectifs voire les objets servis par les uns et les autres ne se recouvrant pas le plus souvent. Ces paradigmes, dont le nombre a augmenté au cours de la dernière moitié du siècle dernier, interpellant des champs disciplinaires de plus en plus variés, ne sont pas figés : chacun se développe au gré de l'évolution d'une part des contextes socio-économiques propres aux dynamiques métropolitaines et des technologies de traitement de l'information d'autre part. De plus ces conceptualisations de la mobilité se nourrissent des avancées dans la connaissance des pratiques de déplacement, souvent en intégrant ou tentant d'intégrer des mises en lumière réalisées dans autre conceptualisation, sans pour cela nier leur propre fondement théorique.

Ainsi du paradigme premier de l'analyse des déplacements urbains développé par A.VOORHES (1959) qui proposa des modèles de prévision à long terme des niveaux de demande de déplacements entre zones urbaines dans le dessein de dimensionner les infrastructures routières, et ce dans un contexte de concentration de l'emploi et de forte planification des zones de résidence pour faire face à l'afflux de nouveaux habitants. On ne modélise alors que les déplacements vers le travail, les migrations dites alternantes, régulières, quotidiennes des périphéries vers le centre, principal pôle d'emploi) et prévisibles (tout le monde travaille sur les mêmes horaires). Dans ces modèles, dits « gravitaires », les distributions des populations et des activités, supposées exogènes et prévisibles, et les niveaux de motorisation, résultats de la croissance économique, déterminent des niveaux de demande et permettent de programmer les réseaux susceptibles de la satisfaire. Cette

prévisibilité est largement liée à une hypothèse forte, celle de la fonction de distribution, qui restitue la résistance de l'espace au déplacement, et renvoie en d'autres termes, à un comportement de minimisation des coûts du déplacement et donc à une préférence pour la proximité.

Aujourd'hui, les modèles rendent compte de la multi polarisation urbaine de l'emploi métropolitain dans la génération des déplacements, tentent d'endogénéiser l'espace pour tenir compte de la co-production de l'espace et des mobilités mise en lumière par les aménageurs (Y. ZAHAVI, 1974). Ils considèrent aussi explicitement à la suite des travaux sur la géographie du temps que les individus ne programment pas leurs déplacements un par un mais dans le cadre de la réalisation d'un programme d'activités journalier. Ils ont également intégré les résultats de la formalisation néoclassique de la localisation résidentielle (W. ALONSO, 1964). Ces derniers montrent que les ménages se localisent non pas à l'endroit où ils minimisent la distance à leur lieu de travail mais à l'endroit où ils maximisent leur utilité, c'est-à-dire à l'endroit où ils obtiennent le meilleur compromis entre la superficie du logement (que l'on souhaite le plus grand possible), la distance (que l'on souhaite la plus courte possible) et les coûts à consentir pour le logement (décroissants avec la distance) et pour les transports (croissants avec la distance). On conviendra que les évolutions sont conséquentes mais que les hypothèses comportementales centrales de ce paradigme sont intactes : celles qui consacrent d'une part la rationalité économique comme pouvoir guidant l'action individuelle et d'autre part l'existence d'un lien fonctionnel entre l'origine et la destination d'un déplacement.

Les ajustements dans cette représentation de la mobilité à vocation planificatrice doivent beaucoup aux paradigmes de la mobilité développés deux décennies plus tard et ayant pris acte de l'arrachement d'une partie des populations du monde développé à l'empire de la nécessité : « Le procès de personnalisation... incarne une valeur fondamentale, celle... de la personnalité incomparable...Le droit à la liberté jusqu'alors circonscrit dans l'économie et le politique gagne le quotidien : choisir de part en part son mode d'existence : point de fait social et culturel plus significatif de notre temps, point de droit plus légitime aux yeux de nos contemporains » (G. LIPOVETSKI, 1983). La substitution de la mobilité aux migrations est contemporaine de cette nouvelle vision du monde, qui imprègne progressivement le monde des transports. L'analyse de la mobilité devient une branche particulière de la socio économie de la consommation. Le revenu, la localisation de la résidence, le niveau d'éducation, l'exercice d'une profession et le type de métier, le genre, l'âge, la position dans le cycle de vie entre autres critères, sont convoqués pour expliquer les comportements observés. On reconnaît ainsi une certaine autonomie dans les choix, résultant de l'expression de désir ou de capacités (par exemple la distinction entre « captifs » et « non captifs ») différenciés.

Le pas décisif dans cette voie de prise en compte des capacités stratégiques individuelles est réalisé par la géographie du temps et notamment par T. HÄGERSTRAND (1987). Plus précisément, ce cadre d'analyse affirme que les déplacements sont une dérivée d'un programme d'activités, que la journée et le quotidien constituent la base d'analyse temporelle des activités, et que les déplacements d'un individu ne sont pas indépendants les uns des autres mais interdépendants, cette interdépendance de la mobilité pouvant s'exprimer aussi entre les différents membres d'une même famille (P. JONES, 1990). Dans cette analyse, la superposition des exigences personnelles et des contraintes liées au cadre urbain (lieux d'exercice des activités, périodes d'ouverture de ces lieux, disponibilité de l'offre de transport public) prédétermine ce qui est possible et ce qui ne l'est pas, désigne certains lieux ou certaines périodes comme des « points de passage obligés » dans la réalisation de ce programme. Ce paradigme permet de faire « jouer un rôle renouvelé à un concept qui lui est antérieur, celui d'accessibilité ou d'espace des possibles, et porter celui d'activité structurante » (MH. MASSOT et JP. ORFEUIL, 2006). Plaçant l'individu, le temps, l'espace au coeur de l'analyse, cette vision de la mobilité a donc entériné l'idée plus générale que l'observation d'une pratique et la part de construction personnelle qu'elle révèle ne fait sens que si elle est rapportée à des contraintes et à des potentiels. Si la mobilité, à un moment donné, est fonction de contraintes d'ordre individuel, social, économique et dépendante de l'agencement urbain, elle n'en demeure pas moins une action individuelle et en tant que telle peut se négocier, individuellement, au travail, ou en famille. « Le pendant du constat de l'existence de contraintes est l'intuition de l'existence d'arbitrages dans le jeu de la mobilité » nous dit S. WENGLANSKI (2006). Ces arbitrages, au moins aussi variés que les contraintes, dépendent bien évidemment de la capacité des individus à lever les contraintes qui pèsent sur leur autonomie dans l'action et le déplacement.

Cette vision d'une mobilité, structurée par des contraintes, des potentiels et des arbitrages, et donc des choix, est aujourd'hui acquise et se déploie sur des populations de plus en plus ciblées et à travers des analyses multidisciplinaires à la faveur de la forte évolution des contextes urbains, sociaux, économiques.

Ainsi des analyses récentes (E. LE BRETON, 2005, Y. JOUFFE, 2007) approfondissent les contraintes qui pèsent sur les individus à travers la notion de compétence, de ressources psychologiques et cognitives concernant l'espace ou l'usage des moyens de transport publics ou privés. Si elles concernent surtout des « publics » spécifiques caractérisés par une accumulation de difficultés, elles sont néanmoins riches d'enseignements au-delà de ces publics en ce qu'elles pointent les compétences nécessaires à l'accomplissement d'une mobilité pleine et sans souci et d'un programme d'activités souvent complexe dans le temps et dans l'espace. D'autres, toutes aussi récentes, montrent que les activités structurantes des journées peuvent être diverses (travail, accompagnement d'enfants, rendez-vous

téléphonique, horaire de train), être associées à un déplacement ou à l'immobilité, peser des heures (travail) ou ne peser que quelques minutes (accompagnement d'enfants, ...). Ces diversités dans les contraintes hautement agissantes témoignent non seulement du caractère limité des analyses reposant uniquement sur les pratiques de mobilité mais aussi la diversité dans les capacités des individus à lever des contraintes. Ces capacités relèvent de la sphère familiale, de celle de l'organisation temporelle du travail (MH. MASSOT, 2006), de l'autonomie du salarié dans son travail (F. de CONINCK, 2006), de la présence autour du domicile d'aménités urbaines et des horaires d'ouverture des services. Cette diversité démontre ainsi le caractère hautement organisé de la mobilité et le caractère heuristique de la démarche des programmes d'activités dans leur « mise en intrigue » dans un cadre temporel donné.

II. Inférences à partir d'un corpus quantitatif : l'enquête 'Emploi du Temps'

Pour avancer dans notre questionnement nous allons prendre un exemple basé sur l'exploitation de l'enquête emploi du temps de 1998 (INSEE) d'un côté, et celui d'une enquête qualitative menée à la Défense en 2006, de l'autre. Nous avons mobilisé successivement ces deux enquêtes pour comprendre la manière dont les individus et les ménages structurent leur temps et leurs activités en périphérie du temps de travail. L'hypothèse sous-jacente de notre investigation était alors la suivante : ces phases périphériques de la journée des actifs constituent des moments privilégiés pour observer comment les actifs entrecroisent les différentes sphères qui tissent leur vie quotidienne.

Un objet sur lequel nous nous sommes centré dans l'enquête quantitative fut ce que nous avons appelé « les détours effectués par les actifs en allant à leur travail, en en revenant ou à la pause de midi ». L'enquête « Emploi du temps ne raisonne pas comme l'enquête Transport : elle incite les répondants à renseigner des activités les unes à la suite des autres. Un détour est alors à comprendre comme une activité qui prend place entre le moment où les individus quittent leur domicile le matin et le moment où ils arrivent à leur travail. S'il se passe autre chose qu'un simple déplacement domicile-travail pendant ce laps de temps, nous postulons un détour. Cela ne veut pas dire nécessairement que les personnes se détournent de leur route, mais, qu'elles insèrent une activité autre que le simple déplacement à ce moment de la journée. La définition est la même pour le soir. Pour la pause de mi-journée, le détour consiste à faire autre chose que manger, rentrer chez soi ou en revenir. Par convention, nous n'avons pas tenu compte non plus des activités éventuellement effectuées au domicile de la personne si elle rentrait chez elle. L'enjeu est bien de comprendre les activités interstitielles entre le domicile et le lieu de travail.

Un premier point : nomologie contre idiographie

Un premier résultat porte sur la déclaration explicite des personnes qui est limitée au matin et au soir (sans prendre en compte la pause de midi), puisqu'on leur pose explicitement la question : « Effectuez-vous habituellement un détour lors de votre trajet domicile-travail pour déposer un enfant à l'école, faire des courses, etc.? ».

Le tableau 1 montre les résultats obtenus auprès des personnes ayant un emploi et en fonction de leurs contraintes familiales.

Tableau 1

Détours sur le chemin du travail en fonction du type de ménage et du sexe

	Hommes	Femmes
Seul	8%	8%
Couple sans enfant	5%	9%
Couple avec un enfant + 10 ans	10%	18%
Couple avec 2 enfants + 10 ans	11%	19%
Couple avec 3 enfants + 10 ans	13%	17%
Parent seul enfant + 10 ans	NS	19%
Couple avec un enfant - 10 ans	19%	46%
Couple avec 2 enfants dont - 10 ans	20%	46%
Couple avec 3 enfants dont - 10 ans	21%	36%
Parent seul dont enfant -10 ans	NS	32%

Source : F. de CONINCK (2006), d'après enquête emploi du temps-INSEE-

La première inférence qui vient à l'esprit renvoie à la distinction classique entre corrélation et causalité. Il paraît « normal » que les parents avec enfants fassent plus de détours sur le chemin de leur travail que les autres (et ce d'autant plus que la question elle-même suggère la réponse). On n'est pas surpris non plus que les femmes fassent plus de détours que les hommes. Mais, dans ce dernier cas au moins, il est clair que l'on importe une connaissance qui est extérieure au tableau. L'inférence implicite est : « compte tenu des rapports de sexe qui structurent la répartition des tâches dans les ménages, il est logique que l'on observe que les femmes fassent plus de détours que les hommes ». On suppose donc une cause sous-jacente qui rend compte de la corrélation observée.

Cette hypothèse sous-jacente comporte une autre hypothèse implicite : les personnes font des détours plutôt sous la contrainte. Ceux qui n'ont pas de contrainte particulière évitent ces détours. Les individus n'ont donc pas un stock de détours disponibles qu'ils affecteraient à l'une ou l'autre activité. Quand ils peuvent s'en passer, ils ne le font pas. On suppose, ainsi, au vu des chiffres de ce tableau, que les

femmes se heurtent à un défi particulier dont l'enquête quantitative ne dit rien : devoir faire tenir ensemble les contraintes familiales et les contraintes professionnelles. Une fois parvenu en ce point, on a envie de savoir comment elles se « débrouillent » pour y arriver. Là l'inférence ouvre vers une approche qualitative qui nous permettrait d'avoir une idée sur cette dernière question.

Ces premiers commentaires nous permettent de compléter notre première idée. Le quantitatif, du fait qu'il renvoie à un comptage et à une certaine généralité, suggère, spontanément l'idée de loi. Il porte plus spontanément à mettre en évidence des contraintes structurelles, comme dans le présent exemple, les contraintes liées à la prise en charge des enfants et à la répartition des rôles au sein du couple. Le qualitatif, de son côté, conduit plus spontanément à s'intéresser à l'acteur en train de construire sa vie (certes à partir des contraintes structurelles). Ce n'est pas une opposition absolue mais c'est une tendance. L'approche quantitative, de par ses conditions de production même, qui supposent un large consensus social pour pouvoir produire des bases de données coûteuses, concerne davantage des pratiques « cristallisées » au sens de Durkheim. Les faits sociaux réguliers et bien répertoriés, que DURKHEIM classe en premier au rang des « choses » dont la sociologie devrait s'occuper, sont de bons candidats pour fournir des indicateurs quantitatifs.

On use donc facilement d'une hypothèse nomologique en lisant un tableau de chiffres. Le piège du quantitatif est donc d'exagérer la dimension nomologique des pratiques : on imagine des lois ou, pour le moins, des lois tendancielle. Le piège symétrique qui guette le qualitatif est d'exagérer la singularité des contextes et des pratiques, d'exagérer le rôle d'un acteur ou d'un groupe d'acteurs isolés. C'est le piège de l'idiographie : monter en épingle un cas particulier en sous-estimant les phénomènes généraux qui y sont à l'œuvre ou, au contraire, en surestimant la portée de l'exemple étudié⁵.

L'écriture de la sociologie est sans cesse tendue entre ces deux pôles. On pourrait décrypter nombre de titres d'articles de cette manière-là : un titre général, suivi d'un sous-titre du genre : le cas de ...

Le cas d'inférences ambiguës

⁵ Le préfixe « *idio* » emprunté au grec désigne ce qui relève du singulier. Le débat entre idiographie et nomologie a été initié, au départ, par l'école néo-kantienne en Allemagne, à la fin du XIXe siècle et au début du XXe, par Wilhem Windelband puis par Heinrich Rickert. C'est dans ce milieu que Max Weber a construit son épistémologie propre. L'école néo-kantienne avait tendance à faire se recouvrir nomologie et sciences de la nature, d'un côté, et idiographie et sciences de la culture, de l'autre. Nous montrons ici que les choses sont plus complexes que cela. La sociologie manie toujours une rhétorique du général de manière explicite ou implicite, même si elle le fait différemment des sciences physiques.

Ces premiers commentaires conviennent tant que l'on se limite à des croisements entre variables simples et bien répertoriés. Mais il y a des inférences plus complexes qui conduisent à proposer l'interprétation d'un résultat alors que plusieurs causes possibles sont éligibles.

Repartons du cas précédent. On avait l'impression d'une division du travail dans le couple, la femme faisant les détours à la place de l'homme. La lecture du tableau 2, montre que les choses ne sont pas si simples. On s'aperçoit, en effet, que, à contraintes familiales identiques, l'homme fait d'autant plus de détours que sa femme en fait elle-même. Pourquoi, dans les couples, le détour de l'un encourage-t-il le détour de l'autre? Faut-il parler de rapport au temps co-construit? Mais alors par quelles voies ce rapport au temps se construit-il? Dans la mesure où d'autres croisements montrent une corrélation entre autonomie dans la gestion des horaires et détours, faut-il penser qu'un des effets indirects de l'homogamie sociale est de produire des autonomies dans la gestion des horaires, elles aussi, homogames? Faut-il plutôt imputer cela à un choix dans la prise en charge des enfants qui pèse sur la pratique des deux conjoints (les deux font, à tour de rôle, le détour par chez la gardienne ou la crèche) ou, au contraire, les deux se rendent disponibles pour aller à l'école, à tour de rôle et éviter d'avoir recours à une crèche)? Ces hypothèses ne sont pas indépendantes l'une de l'autre, mais on hésite à trancher : est-il plus pertinent de parler d'un rapport au temps global ou d'isoler une pratique parmi d'autres?

Tableau 2

Pourcentage des hommes effectuant un détour en fonction du comportement de leur épouse (cas où les deux conjoints travaillent)

	Femme ne faisant pas de détour	Femme faisant un détour
Homme sans enfant	4%	13%
Homme avec enfant de + 10 ans	9%	23%
Homme avec enfant de - 10 ans	17%	32%

Source : F.de CONINCK (2006), d'après enquête 'emploi du temps' – INSEE

Approche analytique versus configuration synthétique

On est tenté, pour trancher, de multiplier les indicateurs testés et nous venons de le faire, en introduisant l'argument sur l'autonomie des horaires. On pourrait également tester l'effet du mode de garde des enfants. On voit ainsi que le quantitatif est plus à l'aise dans une approche analytique qui définit et isole

strictement un élément de la pratique tandis que le qualitatif peut rendre compte, de manière synthétique, de configurations plus complexes. La narrativité du qualitatif, pour reprendre les termes de P. RICOEUR, permet de nouer ensemble des éléments assez disparates au risque de la confusion.

Une fois encore, chaque approche bute sur une limite. La limite du quantitatif est l'effet « renne au Sahara » pour reprendre une expression classique popularisée par M. HALBWACHS (1972), en parlant des statistiques nationales sur l'espérance de vie : « On se trouve amené ainsi à poser des problèmes bien paradoxaux. Combien de temps vivraient les Français si, restant Français, ils vivaient dans les mêmes conditions physiques et sociales que les Suédois? Combien de temps vivraient les Allemands si, restant Allemands, ils vivaient dans les mêmes conditions que les Français? Cela revient, comme l'observait Simiand à propos d'une comparaison économique récente entre les niveaux de vie dans les différents pays, à se demander comment vivrait un chameau, si, restant chameau, il était transporté dans les régions polaires, et comment vivrait un renne si, restant un renne, il était transporté dans le Sahara». Toute personne ayant cherché à trancher entre des hypothèses, concurrentes sait qu'à force de multiplier les hypothèses à vérifier on tombe sur des effectifs si faibles que l'on ne peut plus trancher. Même les techniques de régression ne contournent pas complètement cet écueil. Car il est difficile de donner sens à une liste de facteurs pertinents et non pertinents au fur et à mesure que leur liste s'allonge.

La limite du qualitatif, dans la même situation, est de se contenter d'une hypothèse ad hoc et de supposer trop facilement que la conjoncture singulière observée est irréductible, alors même que sa singularité n'est peut-être pas aussi grande qu'on ne l'imagine. À multiplier les singularités on multiplie les enquêtes de terrain et les hypothèses ad hoc, ce qui débouche, là aussi, sur une faible intelligibilité du social.

Dans cette étude sur les pratiques en périphérie du temps de travail, lorsque nous avons élargi l'étude aux schèmes d'activité effectifs un jour de travail donné, les inférences ont réellement proliféré. Comment, par exemple, interpréter le fait que les femmes qui ont une pause d'une heure (au moins) dans la journée, font plus de détours le matin et le soir, mais pas spécialement à midi? Une manière possible de rendre compte de ce fait est que cette pause d'une heure est l'indice d'une souplesse dans la gestion des horaires qu'elles utilisent, par ailleurs, pour se mobiliser pour leurs enfants. Mais il y a beaucoup d'hypothèses sous-jacentes pour faire tenir cette hypothèse et l'on ne peut pas les tester toutes.

Le quantitatif est limité par le nombre de questions qu'il peut poser et par l'extension des questions facilement compréhensibles pour les personnes interrogées. Les post-enquêtes menées à l'aune des grandes enquêtes statistiques montrent la facilité des méprises face à des questions un peu trop compliquées ou

trop innovantes. En miroir, on peut dire que le qualitatif est guetté par le risque de surinterprétation. On croit comprendre ce que veut dire l'interviewé mais on lui fait dire ce qu'il ne dit pas. Le contrôle est plus difficile, dans la mesure où les segments de discours que l'on retient ne sont pas sélectionnés d'une manière homogène.

L'enquête faite en miroir à la Défense

Face à ces multiples questions soulevées par la lecture de l'enquête quantitative nous avons décidé de mener une enquête qualitative sur l'usage du temps en périphérie du travail. Nous l'avons menée sur le site de la Défense, en 2006, en interrogeant des salariés pendant la pause de midi. Nous avons donc interrogé des personnes pendant de brèves durées (15 à 20 minutes) au moment même de leur pause et en extérieur (de sorte que les personnes qui ne sortaient pas pendant les pauses étaient, par construction, hors champ). Au total près de 200 personnes ont été interrogées de cette manière-là.

Par rapport à nos travaux quantitatifs antérieurs cela a, tout d'abord, apporté un certain nombre de confirmations. Vu la manière dont les personnes racontaient l'usage de leur pause, aussi bien que des temps juste avant ou juste après leur journée de travail, il est apparu clairement que dès que les personnes ont une vie de couple les temps en périphérie du travail sont dominés par la vie de couple. L'idée d'un rapport au temps co-construit en couple a été pleinement confirmée. Le temps de travail ouvre ou ferme des possibles, en termes de durée de temps disponible pour le hors travail ou de souplesse des bornes temporelles, mais ces possibles sont immédiatement investis par la vie de couple. Les personnes vivant seules étaient les seules à flâner plus qu'épisodiquement. On peut même dire que la place donnée à la vie de couple s'est avérée encore plus importante que ce que l'on imaginait sur la base du quantitatif. Paradoxalement la causalité est donc apparue comme encore plus forte car les personnes interrogées donnent à leurs activités périphériques un sens toujours lié aux arrangements de leur vie de couple, que ce soit pour faire des activités annexes ou pour rentrer chez elles directement et au plus vite. La pause de midi était éventuellement consacrée à des collègues proches, mais la pondération entre le temps consacré à ces collègues et le temps consacré à la famille était toujours présente à l'arrière-plan de ces programmes de la mi-journée.

La durée de la pause de midi, pour sa part, est effectivement apparue comme un signe de disponibilité temporelle globale. Les pauses courtes correspondaient effectivement à des journées tendues et très contraintes. Cependant les pauses courtes n'étaient pas uniquement liées à la rigidité des horaires de travail. L'élément pertinent était plus global. Elles témoignaient plutôt d'une impossibilité globale qui conduisait à vivre toute la journée comme tendue du départ au domicile jusqu'au retour. L'allongement de la pause, pour cette raison même, ouvrait sur la possibilité de caser d'autres activités que le simple aller et retour.

Dans ces deux cas, l'interconnexion entre les différentes pratiques est apparue comme plus forte qu'on ne le supposait. Les différents champs de pratiques jouaient les uns avec les autres et les uns contre les autres en permanence et c'était particulièrement perceptible lorsque les personnes explicitaient leurs choix. En l'absence de cette explicitation, le lien entre ces champs de pratique ne pouvait être que postulé. Il a été pour nous, en fait, surprenant de voir à quel point les pratiques sont « colonisées » par les proches ou par le travail même quand elles ne sont pas des pratiques explicites de lien. On ne téléphone pas forcément à ses proches à la pause de midi, mais on fait les courses pour eux, ou bien on ne fait pas une course pour rentrer plus vite. En résumé, des pratiques objectivement opposées ont des sens subjectivement identiques.

III Inférences à partir des résultats du qualitatif

Des résultats qui relancent l'inférence du côté du quantitatif

Nous nous étions interrogés dans l'enquête quantitative sur le rôle respectif des espaces de départ et d'arrivée : leur niveau d'équipement, leur distance respective, favorisaient-ils ou non les détours? L'enquête 'emploi du temps' ne permettait pas d'avancer beaucoup du côté de l'espace de travail sur lequel on ne savait pratiquement rien. On connaissait quelques éléments sur l'espace d'arrivée au travers du temps nécessaire pour rejoindre un certain nombre de commerces et services. Les détours du soir en dépendaient en partie.

L'espace de la Défense était intéressant comme espace de travail car il était également un lieu d'offre de services et de commerces très riche. Or du discours des personnes interrogées ressort que les fonctionnalités extraprofessionnelles du lieu de travail ne sont utilisées qu'en comparaison des fonctionnalités disponibles autour du domicile. On n'utilise, en résumé, à proximité du lieu de travail, que ce que l'on ne trouve pas près de chez soi. Lorsque les personnes utilisent le site pour ses fonctionnalités commerciales, elles disent systématiquement : « je n'ai pas cela près de chez moi » ou encore, « quand je rentre chez moi tout est fermé ». À l'inverse, quand elles n'utilisent pas le site, elles disent : « j'ai tout près de chez moi » ou « je préfère faire les courses près de mon domicile ». On utilise donc le lieu de travail a minima. Il s'agit là typiquement d'une chose qu'il serait intéressant de tester dans un autre contexte que celui de la Défense, par exemple dans un contexte où les commerces seraient facilement accessibles en voiture.

Une autre chose frappante a été d'observer, dans les pratiques autant que dans les discours, que la différence homme-femme se résume, pour l'essentiel, à l'importance des horaires de travail. Les femmes ont en général des horaires de travail plus courts. Mais à durée du travail égale les hommes et les femmes n'ont pas

des pratiques si différentes les uns des autres. Lorsque les hommes ont des horaires plus courts, ils pensent à s'occuper de leurs enfants en fin de journée, ils font des courses rapides en rentrant, etc. Naturellement les femmes peuvent s'être dirigées vers un certain type d'horaire de travail pour pouvoir se consacrer à des tâches familiales.

À l'aune de cette dernière analyse, la fonction heuristique du qualitatif apparaît et relance de nouvelles inférences à tester quantitativement.

Une inférence qui valide et précise les résultats qualitatifs

Les questions adressées au quantitatif à partir des enquêtes de déplacement franciliennes ont été formulées ainsi. Dans quelle mesure les activités et les pratiques de déplacement des hommes et des femmes actives convergent-elles au quotidien en Île-de-France?

Ces questions nous ont amenés, dans un premier temps et en phase avec les évolutions en cours quant à l'évolution du temps de travail, à spécifier les activités quotidiennes des hommes et des femmes selon qu'ils ont ou non travaillé le jour de l'enquête. Les femmes travaillant plus souvent à temps partiel que les hommes, les analyses comparatives par genre sur les activités se doivent de spécifier les journées entre jour travaillé et jour non travaillé de semaine. Pour mémoire, nous mobilisons de plus les catégories d'analyse classiques que sont la structure du couple (bi actif, mono actif), l'âge des enfants, les catégories socioprofessionnelles.

L'analyse des programmes d'activités des couples avec enfants et de la répartition temporelle de la participation des hommes et des femmes aux activités hors domicile de leurs couples, lors d'une journée travaillée, montre en effet des implications différenciées des hommes et des femmes selon l'âge des enfants et la bi activité des membres du couple (Tableau 3). Une lecture globale du tableau montre cela assez correctement dans cette double dimension. Au sein des couples bi actifs et quel que soit l'âge des enfants, la distribution temporelle des activités entre hommes et femmes est beaucoup mieux répartie entre les genres que dans les couples mono actifs. Dans ces derniers, la répartition entre genre des activités, très déséquilibrée, est dictée par la présence de celui qui travaille, homme ou femme. Parmi les couples bi actifs, la participation des femmes (partie noire des lignes) aux activités d'accompagnements des enfants, de démarches personnelles (médecin, école..) et sa présence à la maison sont plus importantes durant le très jeune âge des enfants que celles des hommes. Avec la montée en âge des enfants, les hommes s'investissent un peu plus dans les accompagnements et les démarches, alors que la femme reste 'leader' sur les achats et la présence à la maison. Dans les couples bi actifs, la structure du partage temporel des activités au quotidien en présence d'enfants âgés au plus de 18 ans demeure quand les enfants ont quitté le foyer ou

quand les couples sont plus jeunes et sans enfants. La bi activité et la présence d'enfants de plus de 6 ans sont le terreau du partage des rôles dans les couples.

Tableau 3

Répartition moyenne de la durée (en minutes) des activités des couples par sexe selon la structure du couple (mono actif, bi actif) et l'âge des enfants

L'enfant le plus jeune a moins de 6 ans

Activité	MONO ACTIF		MONO ACTIF		BI ACTIFS	
	H. Actif	F. Inactive	H. In actif	F. Active	H. Actif	F. Active
Maison	■	■	■	■	■	■
Travail	■	■	■	■	■	■
Accomp	■	■	■	■	■	■
Achats	■	■	■	■	■	■
Loisirs	■	■	■	■	■	■
Perso.	■	■	■	■	■	■

L'enfant le plus jeune est âgé de 6 et 12 ans

Activité	MONO ACTIF		MONO ACTIF		BI ACTIFS	
	H. Actif	F. Inactive	H. In actif	F. Active	H. Actif	F. Active
Maison	■	■	■	■	■	■
Travail	■	■	■	■	■	■
Accomp	■	■	■	■	■	■
Achats	■	■	■	■	■	■
Loisirs	■	■	■	■	■	■
Perso.	■	■	■	■	■	■
Dépl ac.	■	■	■	■	■	■

L'enfant le plus jeune est âgé de 13 ans à 18 ans

Activité	MON OAC TIF		MONO AC TIF		BI ACTIFS	
	H. Actif	F. Inactive	H. In actif	F. Active	H. Actif	F. Active
Maison	■	■	■	■	■	■
Travail	■	■	■	■	■	■
Accomp	■	■	■	■	■	■
Achats	■	■	■	■	■	■
Loisirs	■	■	■	■	■	■
Perso.	■	■	■	■	■	■
Dépl ac.	■	■	■	■	■	■

Source : LVMT d'après EGT- DREIF 2001

La « spécialisation » des journées des actifs en Île-de-France

Nous nous sommes intéressés ensuite à la question soulevée dans le qualitatif précédent : comment les hommes et les femmes, notamment ceux qui ont des enfants, font-ils tenir ensemble les contraintes familiales et les contraintes professionnelles un jour de travail?

Les travaux que nous avons menés sur la gestion des contraintes professionnelles et familiales des femmes et des hommes qui travaillent en Île-de-France à partir des enquêtes de déplacement nous permettent d'énoncer une hypothèse, celle de la spécialisation des activités réalisées par les actifs un jour semaine selon qu'ils ont ou non travaillé le jour de l'enquête. Cette hypothèse est émise et travaillée en considérant les pratiques de mobilité comme révélateur des modes de vie et de leur organisation dans le temps et l'espace francilien.

Les jours de travail, la mobilité d'un actif francilien, homme ou femme, est de fait assez fortement *concentrée sur les trajets pour aller au travail* (40% de leurs déplacements quotidiens) et revenir au domicile (36%), les déplacements réalisés pour des motifs privés étant loin derrière (24%). En termes de distances parcourues, de temps consacrés à la mobilité et toujours en moyenne, la place occupée par les déplacements liée à l'activité professionnelle un jour travaillé s'avère encore plus forte (47% des kilomètres quotidiens, et 45% pour les temps). Cette concentration de la mobilité autour du travail et du retour au domicile est d'ailleurs d'autant plus forte que la distance entre le domicile et le lieu de travail est importante. En termes de déplacements, elle évolue entre 37% pour les plus proches de leur lieu de travail (0-5km) et 43% pour les plus éloignés (plus de 40 km). En termes de temps, elle approche 50% (toujours hors retour au domicile) pour les actifs qui résident à plus de 20 kilomètres (Tableau 4). Les jours de semaine non travaillés, les actifs ne réalisent qu'un peu moins de déplacements que lorsqu'ils travaillent, mais surtout ils font nettement moins de distances, réalisant leurs déplacements dans un rayon kilométrique plus faible et multipliant les allers retours au domicile pour réaliser les activités d'ordre privé. Depuis le début des années 1980, cette concentration des activités un jour de travail autour du travail s'est accentuée et la répartition des activités entre les types de jours singulièrement spécifiée.

Par rapport au début des années quatre-vingt, un actif francilien fait, en moyenne, moins de déplacements dans la journée mais il parcourt plus de kilomètres (+15%) pour un temps de transport pratiquement inchangé. Chaque déplacement est donc plus long mais aussi plus rapide qu'auparavant grâce à un usage plus soutenu des modes motorisés, et au premier chef de la voiture.

Tableau 4
Mobilité quotidienne d'un actif francilien en 2001 par motif de déplacement
selon qu'il a ou non travaillé le jour de l'enquête

	Jour de semaine travaillé	Jour semaine non travaillé
Nb de déplacements, dont :	3.79	3.63
<i>Retour au domicile</i>	1.38	1.47
<i>Aller travailler</i>	1.48	0
<i>Motifs ordre privé</i>	0.93	2.16
Distance (km), dont :	26.8	15.2
<i>Retour au domicile</i>	10.5	5.0
<i>Aller travailler</i>	12.7	0.0
<i>Motifs ordre privé</i>	3.6	7.8
Temps (mn), dont :	106.4	63.4
<i>Retour au domicile</i>	41.6	25.3
<i>Aller travailler</i>	48.3	0.0
<i>Motifs ordre privé</i>	16.5	38.1

Source : calculs LVMT d'après EGT 2001-DREIF

La baisse du nombre des déplacements quotidiens des actifs ayant travaillé n'est pas peu singulière, dans un contexte où c'est exactement l'évolution inverse qui est constatée pour le reste des franciliens. La distinction des évolutions de la mobilité des actifs selon les jours travaillés et les jours non travaillés révèle toutefois des évolutions tout à fait contrastées. Si le nombre de déplacements des actifs a baissé les jours de travail (-9%), il a au contraire considérablement augmenté les jours non travaillés (+34%). De la sorte et désormais, un actif francilien fait quasiment autant de déplacements un jour de travail qu'un jour non travaillé de semaine alors qu'il en faisait 1,5 fois plus il y a une vingtaine d'années. Ce qui est constaté en nombre de déplacements est amplement vérifié en termes de distances parcourues. Ainsi les actifs franciliens sont, à l'échelle d'un jour de semaine où ils ne travaillent pas, de loin la population qui a le plus augmenté ses déplacements quotidiens. La Réduction du temps de travail, qui a fait évoluer à la hausse après 2001 le nombre de ces jours non travaillés de semaine, a seulement amplifié un phénomène antérieur en accroissant le nombre des personnes concernées un jour de semaine donné, plus qu'elle n'a induit en elle-même une croissance de la mobilité des actifs pour les motifs privés.

Tableau 5
Evolutions de la mobilité des Franciliens (adultes) un jour de semaine
entre 1983 et 2001

	Actif				Ensemble
	Jour travaillé	Jour non travaillé	Chômeurs	Autres inactifs	
Nb déplacements	-6,0%	+33,9%	+9,0%	+5,6%	+1,4%
Distances (km)	+15,5%	+43,8%	+4,4%	+26,4%	+16,9%
Temps (min)	+1,5%	+24,6%	+5,4%	+9,7%	+5,1%

Source : calculs LVMT d'après EGT 1982- 2001- DREIF

L'augmentation de la mobilité des actifs franciliens les jours non travaillés de semaine est de plus grande ampleur que la baisse de leur mobilité au cours des jours de travail. La convergence constatée, qui a eu lieu au prix d'une croissance forte d'un côté et d'une décroissance significative de l'autre, suggère à notre sens que les deux phénomènes dans une certaine mesure se répondent et doivent être compris ensemble. D'autant plus que si les déplacements liés au travail ont baissé les jours effectifs de travail (-10%), les déplacements privés ont également diminué (-3%) alors même qu'ils augmentaient, certes considérablement plus, les jours non travaillés de semaine (+34%), entraînant d'ailleurs un rattrapage entre les catégories professionnelles (mis à part celle des artisans, commerçants et chefs d'entreprise).

L'écart du nombre des déplacements privés entre jours travaillés et jours non travaillés de semaine existait dès 1983 mais il s'est consolidé, un certain nombre de déplacements privés ayant été apparemment « reportés » sur les jours non travaillés de semaine.

Pour toutes les catégories professionnelles, les jours non travaillés de semaine sont devenus le moment privilégié de réalisation d'activités privées hors du domicile, activités dont le nombre est par ailleurs en forte croissance hormis pour les artisans, commerçants et chefs d'entreprise pour lesquels ce nombre a stagné, suggérant des modes de vie particulièrement ancrés sur le domicile.

Les femmes ont largement suivi le mouvement de spécialisation quotidienne des activités et en vingt ans l'écart du nombre des déplacements entre les actifs et les actives franciliennes s'est complètement annulé pour ce qui concerne les jours de travail, tandis qu'il s'est un peu creusé à l'échelle des jours non travaillés de semaine.

Ainsi les écarts de mobilité ont été globalement conservés s'agissant de la répartition inégale des déplacements privés entre les hommes et les femmes, les jours non travaillés de semaine. Les femmes ont en effet un peu moins diminué leur mobilité que les hommes les jours de travail, tandis qu'elles l'ont plus augmenté les jours non travaillés de semaine (Tableau 6).

Tableau 6
Evolutions de la mobilité des actifs franciliens les jours travaillés
par genre entre 1983 et 2001

Motifs	Nombre de déplacements			
	Retour au domicile	Lieu Travail principal	Professionnels	Ordre privé
Hommes	-3%	-9%	-19%	-3%
Femmes	-3%	-8%	+13%	-4%
Ensemble actifs	-3%	-9%	-12%	-3%

Source : calculs des auteurs d'après EGT 1983 et EGT 2001

IV En somme, et en guise de chute provisoire des inférences travaillées

En conclusion sur l'inférence portée par l'analyse qualitative en termes de questionnement, il semble que les femmes au travail spécialisent leur journée de travail autour de leur travail et ce tout autant que les hommes et qu'elles spécialisent leur journée non travaillée sur les motifs plus personnels et familiaux. Elles consommeraient dans leur grande majorité de moins en moins les aménités offertes sur les lieux de travail pour se concentrer sur leur travail quand elles travaillent de même que les hommes mais dans une mesure légèrement inférieure. À ce jeu, on peut conclure que les mobilités et activités d'ordre privé des actifs ont des variables d'ajustement puissants dans la construction des programmes d'activités quotidiens

des hommes et des femmes. Cette analyse, dans le temps long, sur des variables et des populations maîtrisées, est sans aucun doute la plus value privilégiée de l'exploration quantitative dans le cadre des inférences croisées avec le qualitatif que nous avons menées.

L'éloignement au travail, important et spécifique à la région francilienne, la présence d'enfants en bas âge sont des causalités des réorganisations à explorer tout comme la situation

des actifs résidant dans les périurbains où les enfants sont en plus grand nombre. L'analyse multi variée que nous menons actuellement tant sur les enquêtes de déplacements des agglomérations hors Île-de-France que sur celles d'Île-de-France nous permettra de restituer de nombreuses corrélations et correspondances pour valider ces différentes hypothèses sur ces contextes spatiaux différents.

Pour autant il reste que la baisse de la mobilité des actifs au travail, c'est-à-dire dans le cadre de leur travail, interroge et qu'ici les hypothèses sont multiples et non explorées. Et là-dessus, le retour au qualitatif sera indispensable pour qualifier quelques hypothèses et donner du sens à cette mise en intrigue du travail sur la base d'une moindre mobilité et ce d'autant plus que le phénomène touche toutes les professions.

Bibliographie

ALONSO W., Location and land use - Towards a general theory of land rent. Harvard University Press, 1964, 204 p.

DE CONINCK F., « La construction de l'espace et du temps par les individus et les ménages : le cas des déplacements liés au travail, » Document de travail, LVMT, 2006, 25 p.

DE CONINCK F., « À propos de la notion de falsification », *Recherches sociologiques*, 1990, n° 1

HÄGERSTRAND T., 1970, "What about people in the regional science ?", in *Papers in regional Science association*, n°24, pp7-21

HÄGERSTRAND T., 1987, *Human interaction and spatial mobility : retrospect and prospect*, in *Transportation planning in a changing world*, Nijkamp P. et Reichmann S. (eds.) Aldershot - Grower, pp. 11-27

HALBWACHS M., « La statistique en sociologie », Article de 1935 reproduit dans M. Halbwachs, *Classes sociales et sociologie*, Éditions de Minuit, 1972.

JOUFFE Y., *Précaires mais mobiles. Tactiques de mobilité des précaires flexibles et nouveaux services de mobilité*, Thèse de doctorat, Ecole nationale des ponts et Chaussées, (sous la direction de Godard F. et Massot MH.), 2007, 570 p

LE BRETON E., *Exclusion et immobilité : la figure de l'insulaire*, in JP. ORFEUIL, (sous la direction de) *Transports, pauvretés exclusions*, Éditions de l'Aube, 2004

LIPOVETSKI G., *L'ère du vide*, Gallimard -Folio Essais 1983

MASSOT MH. et ORFEUIL JP., « La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale », *Les cahiers internationaux de sociologie*, 2005, pp 81-99

MASSOT MH., CRAGUE G., AGUILERA., Les mobilités liées au travail : réalités et perspectives, Rapport de contrat pour le groupe 1 du PREDIT 3. 2006

ORFEUIL JP., L'évolution de la mobilité quotidienne : comprendre les dynamiques, éclairer les controverses, Synthèse INRETS n° 7, Les collections de l'INRETS 2000

PASSERON JC. , *Le raisonnement sociologique*, Nathan, 1991, p. 115

VOORHES A. M., "Land use and traffic models ", in Journal of the American Institute of planners n°25, 1959

WEBER M., *Économie et Société*, réédition, Press Pocket , 1995

ZAHAVI Y., Travel time budgets and mobility in urban areas, Report for the U.S. Department of Transportation, Washington, D.C., 1974