



HAL
open science

Une typologie des abonnés des transports ferroviaires se déplaçant quotidiennement sur de longues distances.

Joël Meissonnier

► **To cite this version:**

Joël Meissonnier. Une typologie des abonnés des transports ferroviaires se déplaçant quotidiennement sur de longues distances.. RTS. Recherche, transports, sécurité, 2004, janvier-mars (n°82), 18 p. halshs-00578245

HAL Id: halshs-00578245

<https://shs.hal.science/halshs-00578245>

Submitted on 18 Mar 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.

Typologie des abonnés des transports ferroviaires se déplaçant quotidiennement sur de longues distances

A typology of long-distance daily rail commuters

Joël Meissonnier

Lycée français Pierre Loti, PK 164 Beyoglu, 80072 Istanbul, Turquie

Article reçu le 10 octobre 2002, accepté le 13 mars 2003

courriel : j.meissonnier@ifrance.com

Résumé Les *provinciliens* résident en province, mais travaillent à Paris où ils se rendent quotidiennement. L'emploi est une *bonne raison* de partir à Paris chaque jour. Le foyer et les activités domestiques en donnent une autre de revenir quotidiennement. Tout au long de cet article, on montrera que derrière la *pendularité* ferroviaire routinière se dissimule un équilibre durable ou éphémère, une aspiration migratoire ou une crainte de migration et une intention centrifuge ou centripète de résoudre (ou non) la tension créée par la contrainte spatio-temporelle. L'objectif est de dresser une typologie des acteurs hypermobiles se déplaçant en train, dans une perspective qualitative. © 2002 Éditions scientifiques et médicales Elsevier SAS et INRETS. Tous droits réservés.

Abstract *Provincial commuters* live in the provinces but work in Paris, and travel there every day. Work provides them with a *good reason* for making this journey. Their home and domestic activities provide another for returning on a daily basis. Throughout this paper it is demonstrated that behind such commuting practices is a short-term or long-term equilibrium, composed of a desire to change the location of their residence or job or a fear of doing so, and a centrifugal or centripetal desire to resolve (or not) the tension created by spatio-temporal constraints. Our purpose has been to conduct a qualitative analysis that provides a typology of long-distance rail commuters. © 2002 Éditions scientifiques et médicales Elsevier SAS and INRETS. All rights reserved.

Mots-clés : Déplacements pendulaires ; Sociologie ; Mobilité ; Migration ; Train ; Résidence ; Emploi

Keywords: Commuting trips; Sociology; Travel practices; Moving; Train; Housing; Employment

1. Introduction

La migration alternante, également qualifiée de pendulaire, est un phénomène qui, assez discrètement, a pris de l'importance au cours des quinze dernières années. En France, l'étude des déplacements entre domicile et travail menée par Laurent Hivert et Jean-Pierre Orfeuil (1989), reposant sur les données du recensement de la population française en 1989, a révélé l'existence de

comportements de migrations pendulaires interrégionales surprenants. À cette époque, les auteurs évoquaient *des situations inattendues, comme celles (...) des actifs qui travaillent à Paris ou en proche banlieue, mais n'habitent pas la région Île-de-France*. Ces constats ont encouragé l'INSEE à accroître la précision du questionnaire en matière de déplacements entre domicile et travail à l'occasion du recensement de 1999¹ et à tenir compte du fait que domicile et emploi étaient parfois éloignés.

Pourtant, en France, le déplacement pendulaire de longue distance n'est pas un phénomène récent. Historiquement, il est né à la fin du XIX^e siècle avec l'avènement d'un embryon de réseau ferré radial ayant Paris pour centre. Cette avancée technologique a accéléré les déplacements des hommes qui ont su se l'approprier et ont pu envisager un emploi toujours plus loin de leur résidence. Avec le début de l'industrialisation, Paris manquait de main d'œuvre et, déjà, la province en était pourvoyeuse. René Clozier (1940 ; 249-251) rappelle à ce propos qu'on pouvait être ouvrier parisien le matin et paysan picard le soir.

Espérant compléter l'approche statistique dont ce singulier comportement de déplacement a fait l'objet jusqu'à ce jour, cet article offre l'éclairage (qui faisait défaut) d'une approche davantage qualitative. Il s'intéresse aux comportements sociaux de déplacement quotidiens, en train, entre la grande agglomération parisienne et les villes moyennes situées aux alentours, quoique dans un tissu urbain distinct.

Nous montrerons comment les déplacements alternants de longue distance peuvent être le moindre des maux d'acteurs soumis à des contraintes fortes à la fois sur le plan du logement et sur le plan professionnel. Et, ce qui est plus original, nous montrerons que ces mobilités alternantes peuvent, dans certains cas, être une opportunité, une option choisie, non par défaut mais volontairement préférée. Elle s'inscrit dans des dynamiques individuelles et familiales à long terme qui deviennent lisibles si l'on considère simultanément les trajectoires résidentielles et professionnelles dans leurs dimensions historiques.

2. Méthodes et définitions

2.1. Choix de terminologie

Cet article fait un rapprochement entre trois formes de mobilités spatiales. L'une est physique, l'autre est résidentielle, la troisième est professionnelle. Classiquement, la première désigne le déplacement quotidien (il s'agit donc d'une mobilité au premier sens du terme), la deuxième le changement de logement, la troisième le changement d'employeur (ou, pour le moins, du lieu où s'exerce principalement l'emploi). Dans cet article, à moins que nous n'évoquions la *mobilité* au premier sens du terme, nous préférons l'usage du terme de migration. Par exemple, nous parlons de *migration professionnelle* ou de *migration résidentielle* là où d'autres auteurs utiliseraient plus volontiers les expressions *mobilité résidentielle* ou *mobilité professionnelle*. Ce choix se justifie dans la mesure où cet article aborde, à la fois, la question du changement des lieux où s'exerce l'emploi et où se trouve la résidence (or de fait, il s'agit de migrations, même si elles n'ont rien de commun avec les migrations internationales) et la question de la mobilité au sens propre

¹ Communication radiophonique de Gérard François Dumont, Professeur à Paris IV Sorbonne, lors de l'émission *Rue des entrepreneurs* sur France Inter le 13 mars 1999.

(quotidienne plus précisément). Ne pas confondre la mobilité et la migration était donc essentiel. D'autre part, la notion de *mobilité professionnelle* pouvant parfois désigner une progression dans la carrière (ce qui n'est pas à proprement dit notre propos), nous avons souhaité ôter toute ambiguïté aux notions.

2.2 Les provinciliens, acteurs singuliers d'un déplacement pendulaire de longue distance

À la suite d'une recherche socio-anthropologique de terrain (Meissonnier, 2001), nous avons qualifié de *provinciliens* ces voyageurs au quotidien, acteurs d'un déplacement pendulaire au *long cours* entre Paris et Province. La ville de Rouen est au nombre de ces centres moyens régionaux qui voient leurs fonctions centrales reléguées au profit d'un centre plus important dont ils sont devenus *proches* en termes isochrones² (Kaufmann, 1999 ; 19). La présence dans le train des provinciliens que nous avons interrogés entre Paris et Rouen, était requise à la fois à Paris, leur lieu de travail, et à Rouen, leur lieu de résidence. Les déplacements pendulaires sont devenus l'unique moyen de réconcilier ces contraintes.

En un va-et-vient routinier, les provinciliens quittent leur localité de résidence chaque matin pour rejoindre la capitale où ils exercent leur métier. À l'image des Franciliens, ils effectuent un mouvement pendulaire que l'on qualifie de *commuting* en anglais. Mais à leur différence, ils regagnent chaque soir un domicile et un cadre familial plus lointain car provincial. Objectivement, cette spécificité n'en fait pas une population *particulière*. Pourtant, symboliquement, les acteurs répugnent à reconnaître cette analogie avec les Franciliens. Ils se défendent d'être *banlieusards*, même si leur comportement de déplacement s'en rapproche. Pour plusieurs, cette contrainte de déplacement quotidien est le prix qu'ils payent pour pouvoir continuer à se définir comme provinciaux. On se raccroche alors au moindre indice, même le plus futile, pour s'assurer qu'une frontière différencie le provincilien du Francilien.

Un interlocuteur confie que dans un train de grande ligne, « ce n'est pas comme dans un train de banlieue » car l'intérieur des « wagons est orangé ou vert » mais pas gris... « on part un peu pour un mini-voyage ». Un autre interlocuteur considère qu'il « rentre un peu en week-end tous les soirs ». Aux yeux des provinciliens, la banlieue véhicule une image répulsive.

Cette pratique de *distinction* est suffisamment prégnante, de notre point de vue, pour justifier les contours de la population étudiée. Ainsi, limitons-nous le cadre de notre analyse aux seuls provinciaux travaillant à Paris et voyageant en train.

Selon la typologie des mobilités énoncée par Vincent Kaufmann, les déplacements pendulaires doivent être qualifiés de mouvements cycliques internes à un bassin de vie (tableau 1). Ils ne sont pas linéaires (ou à sens unique) mais cycliques puisqu'à chaque aller succède un retour. Et si les Rouennais qui travaillent à Paris évoluent dans un *bassin de vie*, une notion qui englobe l'ensemble des lieux que l'individu fréquente quotidiennement, ce bassin est élargi puisqu'il s'étend sur plusieurs centaines de kilomètres. Les provinciliens sont soumis à un système de contraintes géographiquement distantes et incontournables à la fois.

² La ville de Rouen n'étant pas reliée à la capitale par une ligne TGV, malgré la relative proximité des deux villes, le temps de trajet (entre 1 h 10 et 1 h 45 selon les trains) situe Rouen sur un isochrone commun avec la ville de Tours, voire même avec celle d'Angers.

Tableau 1 : Typologie des mobilités spatiales

	Mouvement interne à un bassin de vie	Mouvement vers l'extérieur d'un bassin de vie
Mouvement cyclique	Mobilité quotidienne	Voyage
Mouvement linéaire	Mobilité résidentielle	Migration

D'après (Kaufmann, 1999 ; 8)

Nous allons tenter de faire émerger, par induction, une typologie des acteurs de ces déplacements alternants et des intentions migratoires qui les animent ou non. À la suite de M. Bassand, il nous paraît indispensable de comprendre la mobilité en questionnant l'intention de migration. Pour mieux saisir l'imbrication des contraintes auxquelles les provinciliens sont soumis, nous illustrerons nos propos à l'aide d'extraits de témoignages.

2.3. Méthodologie

Nous utilisons des outils empiriques construits au fur et à mesure des enquêtes (entretiens en face à face, repérage d'itinéraires physiques) en vue de ramener la diversité et la complexité sociale à un nombre limité de mécanismes sociaux principaux. Ce recueil du *matériau* suit une démarche compréhensive. C'est-à-dire que nous n'avons ni modèle, ni hypothèse a priori et que nous partons de ce que nous disent les acteurs (sur leur vie quotidienne, professionnelle ou domestique), afin de reconstituer, d'après ces discours, les *jeux* dans lesquels ils s'inscrivent. Nous repérons ainsi les contraintes et les ressources que présente l'environnement. Nous identifions ensuite les stratégies mises en œuvre par les acteurs pour atteindre leurs objectifs selon les *règles du jeu*. Cette méthode de travail s'inspire largement des travaux de E. Friedberg (1993) du Centre de sociologie des organisations. L'approche compréhensive et semi-directive repose sur des questions ouvertes et, comme le préconisait C. Rogers (Marc et Cailleau, 2000), suppose une écoute attentive et une intervention minimale du chercheur qui s'abstient d'exercer toute pression ou suggestion, d'émettre un conseil ou un jugement.

Partant du postulat de D. Desjeux (1996) qu'un même fait social peut *s'observer* de plusieurs points de vue, nous pensons que le chercheur doit choisir une échelle de travail. Il est illusoire de comprendre le social de manière exhaustive, complète, absolue. Le social se *découpe*. Un même chercheur doit avoir la modestie de ne pouvoir le saisir que d'un point de vue, de ne pouvoir le comprendre qu'à une échelle (micro-individuelle, micro-sociale ou macro-sociale), sans pouvoir extrapoler ses résultats à l'échelle qui n'est pas la sienne. Nos résultats sont donc contingents à l'échelle qui est la nôtre : micro-sociale. Ils complètent d'autres travaux menés à d'autres échelles. L'échelle micro-sociale requiert l'observation d'un échantillon de pratiques sociales diverses. La diversité est requise et non la représentativité³. Le choix de l'échelle micro-sociale nous permet donc de repérer les pratiques des acteurs, d'identifier leurs stratégies ; elle nous permet d'isoler des comportements idéal-typiques, de *voir* le symbolique, de décrire les représentations, le sens, la logique et les opinions des acteurs.

³ La représentativité est une ambition que le nombre d'entretiens nécessaires ne rend possible qu'à l'échelle macro-sociale, sur la base de questionnaires fermés.

Notre recherche consacrée aux provinciliens repose sur quarante-deux entretiens d'une heure environ, réalisés à bord du train, auprès d'abonnés acceptant spontanément de répondre à nos questions pendant les trajets Rouen-Paris ou Paris-Rouen. L'échantillon des personnes interrogées est constitué d'hommes (30) et de femmes (12) dont les métiers sont variés. Nous avons rencontré des consultants, ingénieurs, informaticiens, assureurs, enseignants, chercheurs, ainsi qu'un prêtre, une vendeuse, une étudiante et un haut fonctionnaire de l'État. Le dénominateur commun à l'ensemble des acteurs est l'existence d'une (au moins) tierce personne (un conjoint le plus souvent) à laquelle il est, à un moment donné, fait allusion pour justifier ce comportement de déplacement.

3. Des acteurs soumis à un double système de contrainte

3.1. Contraintes professionnelles externes

Le profil du provincilien le plus communément rencontré est celui d'un provincial à qui on offre un emploi à Paris. Dans le cadre d'un redéploiement de l'entreprise, ou suite à une restructuration des rôles en son sein, l'employeur peut être amené à décider de manière unilatérale la mutation, l'affectation ou *l'externalisation* d'un employé à Paris.

M. Flandre raconte : « Mon employeur a fermé son bureau à Rouen et de fait, j'ai été muté à Paris ». M^{me} Souliot dit qu'« à Rouen [elle] était assez appréciée » dans la société où elle travaillait, c'est pourquoi, quand il a fallu « réduire les effectifs, avant de [la] licencier, on [lui] a proposé ce poste dans une autre société du même groupe ». Suite à cette externalisation, M^{me} Souliot s'est « retrouvée à Paris », car sinon, « ça ne [lui] serait même pas venu à l'esprit d'aller chercher du boulot à Paris », explique-t-elle. M^{me} Praiteur, quant à elle, n'a guère eu le choix de son poste. « J'ai passé un concours interne dans l'administration ». Or, en début de carrière les affectations sont fréquemment prononcées « à Paris ».

Le Rouennais qui recherche un emploi de longue date et à qui on propose un poste à Paris rapidement est tenté d'accepter l'offre. Ainsi, comme le rappelle Michel Bassand, qui a réalisé une enquête en Suisse (Bassand et al., 1985 ; 117), l'accroissement des mobilités est d'abord une stratégie d'adaptation qui vient répondre à des situations économiques difficiles.

M. Francois soutient qu'il aurait souhaité « travailler sur Rouen, mais pour trouver du travail assez rapidement » et faute de mieux, « il n'y a pas le choix, c'était Paris ». M. Henrotte résume : « On m'a proposé une place à Paris. Et vu notre époque, j'ai accepté ». Ainsi, pour M^{me} Herard cela ne fait pas de doute, « Paris, c'est là où on trouve du travail ».

Les *bonnes raisons* qui poussent des provinciaux à partir travailler à Paris ne sont pas toutes aussi inéluctablement subies. Certains d'entre eux n'agissent pas seulement sous la contrainte, ils y trouvent un réel avantage. Leur comportement relève alors d'un intérêt commun au salarié et à l'employeur.

À Paris, on confie à M. Aubrac « une mission nationale » dans laquelle il est « appelé à rencontrer des gens de toute la France, à voir des gens d'autres pays », ce qu'il juge « passionnant au niveau

des rencontres ». M. Pique a « accepté d'aller travailler à Paris » parce qu'en retour, il y avait « des compensations » et notamment « une satisfaction et un intérêt dans le travail ».

Ici, la *bonne raison* qui pousse les Rouennais à partir travailler en région parisienne n'est plus une *mauvaise raison* de rester à Rouen, mais elle est présentée beaucoup plus positivement comme un atout, une chance qu'incarne à leurs yeux l'emploi parisien. Outre l'intérêt des tâches et la qualité des conditions de travail, les emplois ici proposés aux Rouennais candidats au *départ* s'inscrivent dans une évolution ascendante de leur carrière. En région parisienne, on peut saisir des opportunités d'avancement ou espérer une promotion plus aisément qu'à Rouen. Le déplacement quotidien devient donc une ressource permettant aux provinciliens d'élaborer une stratégie qui va *dans le sens* de leurs intérêts.

M. Vertir dit : « Ce n'est pas Paris en soi, qui m'intéresse, c'est le contenu du poste ». M. Pletou, quant à lui, est certain qu'il aurait pu trouver un emploi sur Rouen, « mais moins intéressant et avec moins de responsabilités ». Il ajoute : « Dans mon boulot, je gère des dossiers en faisant appel au concours de correspondants provinciaux. Je vois bien la différence. Moi, j'ai la maîtrise de l'ensemble du dossier avec une vision globale. Les correspondants régionaux n'ont qu'une vue parcellaire du problème ». M^{me} Sorgue reconnaît « qu'à Paris, on ne fait pas le même travail » et que cette « période à Paris restera pour [elle] une expérience supplémentaire ». Parce que Paris est « le siège de la holding » qui l'emploie, M. Pique sait que « pour grimper [dans la hiérarchie], il faut être passé par Paris un ou deux ans ».

Quand le déplacement alternant ne résulte pas d'une contrainte, il peut être issu d'un intérêt. Antoine Haumont présente la mobilité, soit comme un éloignement souhaité, soit comme une proximité contrariée (Haumont et al., 1977). Ce propos synthétise parfaitement l'alternative qui se présente au provincilien. Il peut vivre sa mobilité quotidienne comme une contrainte (consécutives à une crise de l'emploi localement), ou encore comme un intérêt (laissant entrevoir une perspective de carrière). Mais dans l'un comme dans l'autre cas, elle puise sa justification dans la pratique d'une activité professionnelle. Les personnes rencontrées lors de nos entretiens ont donc de *bonnes raisons* de travailler à Paris. Pourtant elles ont également de très bonnes raisons de rester à Rouen.

3.2. Contraintes domestiques

3.2.1. Des attaches familiales

Les raisons invoquées pour justifier le choix de conserver une résidence en province sont généralement liées à des attaches familiales, sinon territoriales — et parfois les deux. En grande majorité, les provinciliens vivent en couple. La présence du conjoint alimente une part importante du discours argumentatif.

M. Gris explique qu'il n'a pas voulu déménager à Paris car son épouse travaille en région rouennaise. Quant à M. Estienne, c'est sa « femme [qui] est allée bosser à Rouen » alors que lui a trouvé « du boulot à Paris ». M^{me} Samira dit aussi que son « ami a eu un travail ici, à Rouen ».

Le conjoint exerce donc une pression indéniable sur le choix de la résidence. Les *bonnes raisons* que le provincilien donne pour justifier son logement à Rouen sont autant les siennes que celles de son conjoint. Cette argumentation de l'acteur est socialement construite à l'intérieur de sa cellule

familiale. La contrainte créée par le conjoint est d'autant plus légitime que celui-ci exerce également un emploi. Toutefois, le refus de vivre en région parisienne est une raison parfois suffisante, même lorsque le conjoint ne travaille pas.

M. Graiffon reconnaît que « le choix de Rouen, c'était plutôt une contrainte par rapport à [son] amie ». M. Kardon dit aussi que sa femme « n'avait pas envie de venir vivre à Paris ».

En effet, l'invocation d'une origine particulière peut justifier le choix de conserver une résidence en province. Elle induit implicitement que la question du choix de la résidence puisse ne pas se poser et rester une évidence, malgré la distance qui sépare Rouen de Paris par exemple.

Pour M. Beranger, Rouen n'est pas un choix « dans le sens où [il en est] originaire ». M^{me} Dalsemberg fait remarquer qu'elle est « née à Dieppe », tout comme M. Feland qui « [a] vécu [son] enfance » en Normandie. M. Constantin ajoute : « En fait, Rouen, on l'a pas spécialement choisi, ce sont nos attaches ».

3.2.2. Une aspiration à l'accès au logement en proche province

L'accès à la propriété est une préoccupation d'actualité des foyers français. Elle est l'expression de la survivance contemporaine d'une représentation traditionnelle identifiée par Maurice Halbwachs (1994, première édition 1925 ; 147-156) au début du XX^e siècle. *Le foyer est un symbole de la vie sédentaire. Il doit être posé sur le sol. (...) La famille est attachée au foyer ; le foyer l'est au sol. (...) Là doit être sa demeure permanente qu'elle ne songera pas à quitter.* Investir dans un logement induit nécessairement une contrainte que l'on pourrait qualifier de topo-dépendance. Une fois acquis, le logement enracine durablement la famille en un lieu donné.

M. Constantin dit : « Vous savez, quand on est habitué à habiter quelque part, on ne s'en va pas comme ça ». Il ajoute : « J'ai une maison ». Or M. Constantin « [se] trouve plutôt rangé et content de l'être », ce qui représente un acquis dont il est fier et qu'il n'est pas disposé à renégocier. M. François n'est pas prêt, lui non plus, à quitter Rouen, car « [il] a acheté une maison depuis un an ». Et il n'est pas disposé à revendre cette maison qu'il « passe [ses] week-ends à retaper ». Bien que le déménagement soit prévu, M. Lescure souhaite encore attendre quelques années : « pour l'instant il faut que j'amortisse », dit-il.

C'est pour la maison individuelle, en particulier, que les foyers français ont un engouement. Pour Catherine Bonvalet (1992 ; 169), la maison individuelle reflète la centration sur la vie privée car le logement est le lieu où s'identifie non seulement le groupe familial, mais également l'individu à l'intérieur de ce groupe. Puisque l'acquisition d'une maison individuelle à Paris intra-muros n'est pas accessible à de jeunes couples — venus à Paris pour y faire leurs études et/ou y exercer un premier emploi — elle est parfois envisagée en banlieue. Véhiculant des représentations qui desservent *l'habitat banlieusard*, des foyers toujours plus nombreux s'en détournent pour préférer l'acquisition d'un logement au-delà de cette banlieue, en proche province. Ceux des Parisiens qui aspirent à quitter l'Île-de-France déménagent en province avec l'espoir d'un hypothétique emploi localement et, en attendant, entreprennent des navettes quotidiennes.

En effet, il est significatif que les raisons généralement avancées par les personnes ayant déménagé fassent apparaître en premier lieu la volonté d'accession à la propriété, la recherche d'un logement plus grand et d'un cadre plus agréable ou convenant mieux à leur statut social, alors que la volonté de se rapprocher de son travail n'apparaît pratiquement pas (Hivert et Orfeuil, 1989 ; 106). Lorsqu'elles sont à proximité des villes-centres⁴, les zones à faible densité de population sont attractives. En augmentant la vitesse de leurs déplacements, les citadins n'ont pas particulièrement minimisé leurs temps de déplacement, le temps gagné par la vitesse des moyens de transport ayant été réinvesti dans de plus longs parcours pour rejoindre ces zones moins denses.

3.2.3. L'inertie qu'engendre la résidence déjà occupée

Quitter le point d'ancrage qu'est le foyer, c'est s'astreindre à un déménagement et devoir faire face à une charge supplémentaire générant complications et soucis. Entreprendre des navettes quotidiennes permet de ne pas avoir à supporter cette charge. Si l'on considère l'argument selon lequel les membres d'une famille — et plus spécifiquement les enfants — ne sont pas mobiles à volonté, on comprend le choix de plusieurs provinciliens.

M. Flandre dit : « Je n'aurais pas accepté de déménager parce que j'ai deux enfants et il leur faut de la stabilité géographique ». M. Flandre a plusieurs fois déménagé et il juge qu'il est nécessaire de « garder une stabilité » à sa fille. Pour lui, il n'est pas opportun de déménager car « si on déménageait », ajoute-t-il, « ça aurait des conséquences pas forcément bonnes pour elle [qui] vient juste de se faire des copines à Rouen ». M. Gris résume cette position : « J'ai une famille à Rouen. Les enfants vont à l'école ici... pas à Paris ».

La résidence actuellement occupée crée une inévitable inertie qui décourage d'en changer pour une autre et encourage le déplacement pendulaire.

3.2.4. Les bénéfices d'une vie familiale provinciale

La réticence des acteurs à s'engager sur la voie d'un déménagement en région parisienne s'explique enfin par la qualité de vie dont ils disent jouir en province et qu'ils craignent de perdre à Paris.

M. Graiffon explique qu'il a « préféré habiter sur Rouen ». C'est un choix qu'il a fait parce que Rouen est « en province », simplement. M^{me} Legrand se définit elle-même comme « provinciale » et explique : « On ne peut pas dire que je sois à la campagne, mais je suis dans un environnement qui me plaît. Je m'y sens bien. À Rouen, j'aime la vie que j'y mène ». Par distinction, M. Baldec ajoute : « On n'a pas l'état d'esprit des Parisiens » et conclut que « Paris ce n'est pas vivable ». Cette opinion est partagée par M. Lannion qui « ne supporterait pas d'y vivre ». M. Kardon pense également qu'« à Paris, la vie est trop folle ».

Toutes les personnes interrogées n'habitent pas dans une maison à l'extérieur de Rouen. La *qualité de vie* revendiquée est donc moins de vivre à la campagne que d'en être à proximité. Les provinciliens savent qu'ils peuvent sortir de leur agglomération bien plus vite que les Parisiens.

⁴ Francis Beaucire (1996 ; 13) propose de qualifier de ville-centre une ville dont le rayonnement affecte plusieurs autres villes situées à sa périphérie. C'est donc la commune centrale d'une agglomération.

M. François reconnaît qu'il vit en centre-ville mais ajoute : « la campagne est à côté. On y est vite et le week-end, on en profite vraiment ». M. Gris ajoute : « On n'est qu'à une heure de la mer tout de même ! ».

À l'appui de ces *bonnes raisons* de ne pas quitter Rouen, les provinciliens échafaudent des argumentations complémentaires. L'argument financier, même s'il néglige le coût du titre de transport, suggère qu'il est intéressant d'habiter un logement en province où les prix et les loyers sont sensiblement plus faibles qu'en région parisienne. D'autres arguments, plus affectifs, font appel à des représentations sociales relatives au choix de vie. Les provinciliens ont le sentiment de vivre dans une ville à taille humaine qui est aussi, parfois, la terre de leurs ancêtres, un lieu où plongent des racines familiales et qui a été le théâtre d'une histoire et d'un vécu gravés dans la mémoire.

Tant d'arguments ont raison du rapprochement entre habitat et emploi et produisent, par conséquent, des mouvements browniens entre la ville-centre et son archipel périurbain, selon l'expression de Francis Beaucire (1996 ; 13). À la lecture du discours des acteurs, on aura compris que, face à des contraintes géographiquement inconciliables, face au caractère incontournable de Paris (pour l'emploi) et d'une ville de province (pour y habiter), les personnes interrogées ont fait le choix de la mobilité quotidienne. Elles ont pour point commun de n'avoir ni abandonné leur emploi, ni choisi de déménager : elles se déplacent.

4. Le déplacement pendulaire substitut d'une migration

Le choix du déplacement pendulaire est une option qui entre en concurrence avec celle du déménagement. Dès 1955, Leonard P. Adams et Thomas W. Mackesey⁵ montraient que le comportement du *commuter* peut être considéré comme un substitut à la mobilité résidentielle. Le déplacement quotidien de longue distance pour des raisons professionnelles est l'alternative du sédentaire qui rejette la migration.

Si la sociologie des migrations résidentielles de longue distance (Baccaïni, 1992) montre classiquement qu'un changement de logement est motivé par un changement d'emploi et s'il peut arriver qu'un changement d'emploi soit la conséquence d'un changement de logement, il faut reconnaître que le déplacement pendulaire, permis par des moyens de transport toujours plus rapides, épargne une migration, qu'elle soit résidentielle ou professionnelle. Même si, de fait, cette

⁵ *The journey to work, like migration, is a type of labor mobility. Commuting is a partial substitute for migration whenever new opportunities for improving one's life can be found within tolerable limits of time and distance. By using modern methods of transportation, the worker in the middle of the 20th century can avail himself of the advantages of industrialization and avoid some of the disadvantages of technological changes, whereas mid-nineteenth century workers often had no choice except to move or go on relief* (Adams & Mackesey, 1955; 83). Au même titre qu'un déménagement, le déplacement quotidien de longue distance vers le travail fait partie des mobilités induites par l'emploi. La pendularité sera un substitut au déménagement chaque fois qu'il sera permis à l'individu d'améliorer sa condition sans sortir de limites tolérables, en temps comme en distance. Grâce aux moyens de transport modernes, le travailleur du milieu du XX^e siècle peut profiter des avantages de l'industrialisation tout en évitant maint désavantage de l'évolution technologique, alors que le travailleur du XIX^e siècle n'avait souvent pas d'autre choix que de s'installer près de l'endroit où on lui proposait du travail ou de vivre de l'aide sociale.

mobilité quotidienne devient invisible dans l'étude des migrations, ne faudrait-il pas l'en rapprocher⁶ ?

Ainsi, le déplacement pendulaire est une contrainte quotidienne de mobilité palliant la contrainte insurmontable de la migration. Michel Bassand présente deux approches théoriques des déplacements pendulaires (Bassand et al., 1985 ; 110). La première met en évidence le fait que la *pendularité* constitue une phase préalable à une migration définitive. La seconde considère la pendularité plutôt comme la substitution à une migration ; et c'est, par exemple, la situation du père de famille propriétaire de son logement qui préfère *penduler* que déménager. Dans l'une et l'autre de ces perspectives, les déplacements pendulaires sont un substitut à la migration. Mais comme l'induit Michel Bassand et comme le montre notre étude de terrain, il faut les répartir dans deux catégories distinctes. Certains déplacements pendulaires sont des substituts provisoires, d'autres sont des substituts plus durables.

Les provinciliens sont nombreux à juger leur pendularité comme trop contraignante. À court terme, plusieurs souhaitent mettre un terme à ces allers-retours en élaborant une stratégie⁷ qui permette de sortir de l'impasse et de leur garantir des points de repères identitaires géographiquement stabilisés, plus conformes à la représentation d'une vie sédentaire. On observe pourtant la prolongation du comportement de déplacement pendulaire de certains acteurs pendant plusieurs décennies. À l'évidence, d'autres provinciliens s'installent dans une routine qui leur convient et qu'ils souhaitent pérenniser. Un déplacement pendulaire de longue distance est une alternative au déménagement, souvent provisoire, mais parfois durable.

C'est pourquoi nous souhaitons nuancer la thèse classique qui considère le déplacement pendulaire comme un outil d'ajustement, dont l'usage est consécutif à la délocalisation de la résidence ou de l'emploi et qui permet de compenser une impossible migration, en montrant qu'il est réducteur de qualifier cette migration *d'impossible*. Les acteurs ne sont pas prisonniers d'une contrainte si inéluctable. À la suite de Michel Crozier, Erhrard Friedberg⁸ a parfaitement montré que les acteurs disposent toujours d'une certaine *marge de liberté* dans l'action ; une marge de liberté dont nous allons identifier la teneur.

Il est nécessaire de comprendre dans la durée ce comportement de déplacement alternant. L'examen de ce déplacement particulier sur un temps long montre qu'il s'agit moins d'une migration rendue impossible que, pour certains, d'une migration non souhaitée et, pour d'autres, d'un processus migratoire réel, mais très lent. Nous avons été amenés à créer trois notions nouvelles. Les notions *d'em-migration* et de *dé-migration* — que nous définirons plus tard — permettent de désigner un processus migratoire inachevé qui se soldera, selon le cas, par une migration ou son échec. Par

⁶ Désormais, dans l'analyse des interactions entre bassins résidentiels et bassins d'emploi, il est indispensable de tenir compte de ces ajustements rendus possibles grâce aux modes de transport de plus en plus rapides et de mieux en mieux interconnectés. Le changement d'emploi n'est plus aussi étroitement corrélé avec le changement de résidence. Comme le fait remarquer Jean Rémy (1996 ; 140), aujourd'hui, on peut *déménager sans changer de travail, changer d'emploi sans déménager*. Il est nécessaire que ces approches, qui tentent de comprendre les *migrations durables*, s'interrogent sur l'inférence de stratégies de *mobilités quotidiennes* qui les pallient.

⁷ Nous étudierons au chapitre suivant la manière dont ils mettent en œuvre cette stratégie.

⁸ Au point de départ du raisonnement se trouve le constat empirique de la marge de liberté des acteurs, de leur capacité à choisir leur conduite en fonction de considérations d'opportunité parmi un éventail plus ou moins large de conduites possibles (Friedberg, 1993 ; 15).

opposition, la notion d'*a-migration* permet de désigner une absence d'intention migratoire *derrière* le comportement de déplacement quotidien.

5. Les déplacements pendulaires durables des *a-migrants*

Si un changement d'emploi allonge la pendularité au point de la rendre ingérable, alors il va généralement entraîner une mobilité résidentielle (Kaufmann, 1999 ; 8). Mais la qualification d'ingérable est relative. Elle dépend moins d'un seuil de durée objectif que d'un seuil psychologique subjectif, indexé sur les représentations⁹ de ce qui est long ou non, de ce qui est supportable ou non. Ainsi donc, nous rencontrons dans le train Rouen-Paris des provinciliens qui considèrent que leur pendularité est à la limite d'être ingérable (donc éphémère), côtoyant des provinciliens qui pour leur part la qualifient de parfaitement acceptable (donc plus durable). Pour ces derniers, les déplacements pendulaires ne sont pas envisagés comme temporaires. Ils traduisent un comportement stabilisé à long terme, un *équilibre durable*.

Pour M. Masson, « c'est durable ». La rigidité de l'espace s'estompe car il se représente Paris et Rouen comme deux villes relativement proches. En effet, pour certains provinciliens, tel M. François, faire la navette chaque jour paraît « tout à fait faisable ». M. Flandre constate que certains « réussissent à faire le trajet depuis plusieurs dizaines d'années », ce qui lui fait penser qu'il « tiendra le coup longtemps » et lui permet de ne pas se sentir « seul » dans son cas.

Quatre mille Rouennais partent travailler à Paris quotidiennement. Leur nombre conforte ceux des provinciliens qui le sont durablement. Ces derniers ont besoin de normaliser le déplacement pendulaire au long cours et de s'affranchir de la crainte d'adopter un comportement fantaisiste. En effet, plusieurs de leurs proches qualifient de *folie* leur comportement de déplacement pendulaire et quotidien sur une distance jugée démesurée.

Alors, pour mieux justifier un déplacement que d'autres imaginaient impensable et pour donner « la preuve que c'est possible de faire les trajets pendant longtemps », M. Masson rappelle que certains provinciliens « approchent de la retraite et font toujours les trajets ».

L'accès à la propriété — qui est un investissement à long terme par excellence — est un bon indicateur de cette intention de s'engager durablement dans un équilibre pendulaire. En effet, choisir un logement proche de la gare de Rouen est un choix révélateur d'une décision d'entreprendre des déplacements entre Rouen et Paris à long terme.

M. Flandre « envisage d'acheter près de la gare [et] ce sera un choix délibéré pour [qu'il] puisse facilement prendre [ses] trains ». M. Kardon « habite à côté de la gare et c'est un choix ». Ce choix ne s'est pas fait par hasard et M. Kardon en prend conscience : « C'est dingue ce qu'on peut faire en fonction du train ! ». Autrefois M. Kardon habitait à Rouen sur la « rive gauche », mais quand il a « commencé à Paris, [il] a essayé » pendant « deux mois de revenir à la maison » et a vite reconsidéré les choses : « J'ai dit à ma femme : on recherche rive droite, plus près de la gare », accordant ainsi, de manière implicite, un caractère durable à ses allers-retours quotidiens. Et si M. François « a acheté une maison » qui n'est pas à proximité de la gare de Rouen, on peut

⁹ Nathalie Depraz (1999) note très justement que ce que la distance défait, l'investissement psychologique est capable de le restaurer.

remarquer qu'il l'a « choisie en fonction du métro » rouennais, pour pouvoir se rendre le plus rapidement possible à la gare.

Nous disposons là d'un indicateur pertinent pour établir le fait que certains provinciliens s'installent durablement dans la perspective de compenser, par des trajets quotidiens, la distance qui sépare deux lieux où leur présence est chaque jour requise. Bien qu'il puisse paraître inouï qu'un déplacement pendulaire au long cours soit durable, force est de constater que parmi ces acteurs hypermobiles¹⁰ certains l'envisagent comme un rythme de vie plaisant.

M. Flandre assure qu'il « [n'a] pas cherché en particulier à revenir travailler sur Rouen », car les trajets ne lui déplaisent pas. M. Constantin confirme qu'« après huit ans d'allers-retours, [il] ne [s'en] rend vraiment plus compte » et qu'il ne les considère plus comme « pénibles ». M. Constantin reconnaît que « finalement, ça [lui] plaît bien comme rythme de vie ».

Les relations qu'entretiennent entre eux les provinciliens viennent confirmer qu'il est possible d'entreprendre ces déplacements durablement. Dans le train qui relie Paris à Rouen, les abonnés passent plusieurs heures par jour dans le wagon. Si certains ne voient pas le temps passer, c'est qu'ils considèrent cette co-présence comme une opportunité. Elle est une occasion pour faire des rencontres et entretenir des relations amicales durables. Ce n'est pourtant pas si simple d'engager une conversation avec un étranger dans un wagon. Des temps sociaux différents empêchent souvent la rencontre, même lorsqu'il y a proximité physique (Kaufmann, 1999 : 20). Sur la base d'une transgression de la règle de *coopération par évitement*¹¹, de petits et grands groupes d'abonnés se constituent, comme l'attestent nos observations.

M. Henrotte explique que, dans un groupe, il a pu faire connaissance avec des gens très différents : « un gars qui fait le taxi, un autre qui vend des fournitures informatiques. Et un autre est mécanicien ». Le groupe de M. Henrotte est à forte représentation masculine, mais depuis peu « une femme qui travaille dans une agence de voyages [les] rejoint souvent ». Quant à M. Henrotte lui-même, il « travaille dans l'assurance ». Inversement, le groupe de M^{me} Philippe est constitué d'une « assistante commerciale », mais surtout d'un « directeur d'agence », de deux personnes qui exercent une « profession libérale : un huissier et un avocat ». Il y a encore « un informaticien qui travaille dans un laboratoire de recherche et une autre personne qui travaille dans une banque ». Quant à M^{me} Philippe, elle travaille « dans une société financière pour les professions libérales ».

Les discussions sur l'actualité, les résultats sportifs ou les opinions politiques donnent un intérêt particulier au trajet qui sépare Paris de Rouen. L'analogie avec l'ambiance au comptoir d'un *bistrot* devient frappante lorsque l'on demande aux abonnés de détailler leurs activités.

¹⁰ On notera combien la perspective à long terme de ces acteurs, bien qu'hypermobiles, est conservatrice. La mobilité est vantée, non pour les changements qu'elle a coutume d'engendrer, mais pour ses capacités de conciliation de contraintes géographiquement éloignées, pour l'opportunité de réunir des lieux malgré la rigidité de l'espace. Le déplacement n'est pas un outil de changement, mais un outil d'ajustement qui autorise une conservation de l'existant (emploi, logement) et qui permet de *ne rien changer* à la distribution des cartes dans le jeu, puisqu'il évite de remettre en question et l'emploi et la résidence. Dans ces conditions, le déplacement quotidien peut devenir durable.

¹¹ Cette règle, énoncée par H. Raymond et H. Trouard-Riolle (1981), considère qu'en temps ordinaire, dans les transports qui mettent en présence des inconnus, les acteurs sont solidaires pour s'ignorer mutuellement.

M. Pique est membre d'un groupe de joueurs d'échecs. « Je fais partie d'un groupe de huit joueurs ». M^{me} Praiteur joue à la belote : « Je rencontre régulièrement le soir, des personnes avec qui je m'entends bien. Et quand il leur faut un joueur, je joue avec eux. On est entre cinq et huit à se retrouver dans le même compartiment tous les soirs ». Voilà sept ans que M^{me} Philippe prend le train quotidiennement pour Paris, et « ça fait sept fois que je fête le Beaujolais nouveau dans le train » dit-elle. Ces festivités s'organisent au sein du groupe dont elle fait partie : « on fête tous les ans le Beaujolais nouveau ensemble ». Chacun y va de sa petite participation, apportant qui le vin, qui les fruits, « du pain, des noix, de la charcuterie et des mandarines ».

Dans le wagon se crée, selon l'expression de Martine Ségalen (1990 ; 117), un *recoin* de sociabilité, une annexe du foyer dédié à la rencontre. La co-présence quotidienne, sur un temps long, dans un espace clos et en un lieu adéquat, fournit l'occasion d'y recréer une sociabilité amicale. Si un sociologue tel Robert Putnam a pu craindre que l'essor des mobilités ne nuise au lien social (puisque une corrélation entre l'essor des mobilités urbaines et le déclin de ce qu'il nomme *capital social* local est incontestable), il faut comprendre que la participation à la vie sociale est désormais plus difficile à repérer. Elle n'est plus seulement locale, elle survient aux endroits où on l'y attend le moins, dans un train par exemple. Il faut considérer avec John Urry (1999 et 2002) que la mobilité est une composante du capital social, même si, naturellement, la mobilité d'un certain groupe peut contribuer à dégrader le capital social d'un autre groupe. La sociabilité entre abonnés peut se construire au détriment d'une sociabilité rouennaise locale. La familiarité que l'on entretient avec un lieu de passage peut être à l'origine d'une expérience qui sera valorisée dans le lieu suivant, note Jean Rémy (1999). Par là peut se créer une culture de la mobilité.

Dans ces conditions, le caractère contraignant du déplacement pendulaire s'estompe. L'équilibre devient durable. Le déplacement pendulaire n'induit aucune intention de migration — ou plus aucune si tel était le cas à l'origine. Les acteurs peuvent donc être qualifiés d'*a-migrants*. Tout en étant un moment de sociabilité, ce déplacement pendulaire permet de préserver un emploi à Paris et un logement à Rouen, l'un comme l'autre ayant une *bonne raison* d'être conservés. Par souci didactique, nous avons jusqu'à maintenant considéré que l'émergence d'un déplacement pendulaire au long cours était relatif à une impossible migration. Cette affirmation mérite maintenant d'être nuancée et critiquée. Si l'opportunité de migration se présentait, une migration des provinciaux *a-migrants* ne serait pas nécessairement souhaitée. Un équilibre durable a été trouvé. À l'image d'un déplacement pendulaire de proximité (quelques kilomètres), ce déplacement pendulaire interrégional est *stabilisé* et n'est pas remis en question, mais jugé acceptable, voire nécessaire.

Habiter en province, explique M. Pinson, « c'est une garantie de ne pas en faire plus que normalement ». M^{me} Dalsemberg confirme qu'« au travail, [ses patrons] savent très bien qu'elle ne restera pas jusqu'à neuf heures ». M^{me} Dubreuil reconnaît, elle aussi, que l'éloignement, « c'est un bon prétexte qui empêche qu'on [lui] donne une surcharge de travail. C'est une sorte de garde-fou ».

Comme l'indique Jean Rémy (1999 ; 140), la distance protège le provincial dans sa relation à autrui. La dissociation du lieu de travail et du lieu d'habitat permet de créer une opacité entre les deux milieux, qui modifie le contrôle social. En revanche, d'un point de vue individuel, la mobilité n'est pas sans effet sur le regard que le provincial porte sur son point d'ancrage. Les *a-migrants* ont en commun de maîtriser un double langage urbain. S'étant laissé soumettre à une acculturation partielle, ils savent *lire* la ville de Paris comme ils possèdent également une grille de lecture de la ville de Rouen. S'inscrivant, de fait, dans deux lieux d'insertion à la fois, ils présentent petit à petit

tous les signes d'une double appartenance identitaire. Ils sont soumis, selon le terme de Jean Rémy (1999 ; 334), à un processus de bicentration.

6. Quand le déplacement pendulaire révèle une dynamique migratoire en gestation

Si l'on accepte de ne pas observer les déplacements quotidiens à la manière d'un cliché photographique instantané mais que l'on se place sur une échelle d'observation¹² temporelle élargie, les témoignages des provinciliens amènent à construire des *perspectives à long terme* permettant de mieux comprendre les tenants et les aboutissants de ces déplacements pendulaires. La période des allers-retours doit être réintroduite dans l'ensemble des stratégies qui composent un itinéraire de vie.

6.1. Définition des notions employées

Les déplacements pendulaires étudiés nous permettent de situer les acteurs dans un flux et un reflux. Mais ce comportement de déplacement réglé tel une horloge, uniforme et commun à tous, dissimule en fait des réalités différentes. En effet, selon que la tension permanente entre forces en présence sera supportable ou non, la situation sera caractérisée par un *équilibre* ou son contraire, une *dynamique*.

Nous avons suivi jusqu'à présent la logique d'acteurs, que nous avons qualifiés d'*a-migrants*, qui conçoivent leurs trajets quotidiens comme durables. Ils sont en situation d'*équilibre*. Y trouvant parfois intérêt et agrément, ils acceptent le paradoxe d'une mobilité quotidienne de longue distance et composent avec des attaches professionnelles et domestiques contradictoires. De ce fait, ils s'inscrivent dans un quotidien routinier, attitude qui ne présume d'aucune *dynamique* de changement.

La notion de *dynamique* est volontairement différente de celle de *trajectoire* pour marquer l'intention d'un changement à venir. La notion de *trajectoire* est utilisée à la fois en sociologie de la mobilité résidentielle et en sociologie du travail. On parle de trajectoire résidentielle ou de trajectoire professionnelle pour désigner l'historique des changements. Mais, la proximité du travail et de la résidence est implicitement postulée comme évidente. Trop souvent, il ne fait pas de doute que l'un ne va pas sans l'autre. Certes, on ne peut nier les imbrications étroites entre trajectoire résidentielle et trajectoire professionnelle. Mais comme nous l'observons, elles sont fortement interdépendantes mais pas nécessairement concordantes. À un instant donné, le travail et la résidence peuvent ne pas être géographiquement circonscrits à un territoire unique. Nous utilisons la notion de *dynamique*, qui permet d'appréhender une historicité de l'aspiration migratoire de l'acteur autrement qu'à travers sa seule *trajectoire* professionnelle ou résidentielle.

Nous allons donc décrire, à présent, les comportements de provinciliens qui envisagent leurs navettes de manière temporaire. La période des allers-retours est transitoire et permet d'attendre le

¹² Le regard sociologique diffère selon que le sociologue se positionne à une échelle d'observation ou à une autre, explique Dominique Desjeux (1996).

jour où se présentera l'opportunité de retrouver une forme de sédentarité¹³ nouvelle pour les uns, perdue pour les autres. Ces acteurs sont dans la perspective d'un changement à plus ou moins long terme qui passera par une nouvelle migration, professionnelle pour les uns, résidentielle pour d'autres. Obligés, pour l'heure, de poursuivre leurs trajets (pour des raisons personnelles ou professionnelles), ces provinciliens souhaitent restaurer une congruence entre lieux de travail et de résidence. Ils s'inscrivent dans une *dynamique*, même si cette *dynamique* est parfois conçue à l'échelle d'un temps long : plusieurs années.

La délocalisation de l'emploi ou de la résidence est un événement chargé de *sens*. Il faut ici comprendre le *sens* comme *signification* mais aussi comme *direction*. Lorsqu'ils ne sont pas *a-migrants*, les acteurs adhèrent à la norme selon laquelle il doit y avoir une proximité spatiale relative entre lieu de travail et lieu de résidence, accréditant cette fois la synergie du couple emploi/résidence. Ils ont déjà vécu une délocalisation de leur emploi ou de leur résidence, événement qui, à leur yeux, annonce un autre changement (dans un futur plus ou moins proche). S'ils viennent de changer de résidence, la direction étant donnée, le changement qu'on peut attendre est celui de l'emploi dans une direction similaire. Inversement, s'ils viennent de délocaliser leur emploi, le changement qu'on peut attendre est celui de la résidence.

La première délocalisation de l'emploi ou de la résidence est un événement qui a été volontaire pour les uns, contraint pour d'autres. À l'instant où nous croisons nos interlocuteurs dans le train, si certains sont impatients d'achever la dynamique migratoire en cours, d'autres sont amers et souhaitent ardemment retrouver leur sédentarité antérieure. Or l'achèvement de la dynamique migratoire à laquelle on peut *logiquement* s'attendre n'est pas inéluctable. Les acteurs disposent de marges de manœuvre. Nous ferons usage des préfixes *em-* et *dé-* pour qualifier l'intention des acteurs face à cette migration *logiquement attendue*, dont la direction est donnée par la première délocalisation. Des acteurs la souhaitant vivement vont faire en sorte d'accélérer le processus migratoire attendu. Ils quittent une sédentarité pour en retrouver une autre. Entre-temps, ils font la navette. Ils sont dans une dynamique *em-migratoire*. Le préfixe donne l'idée que l'acteur agit dans le sens du mouvement. A contrario, des acteurs qui craignent cette migration qui les *menace* vont tout mettre en œuvre pour la retarder et pour recouvrer la sédentarité antérieure. Ils sont dans une dynamique *dé-migratoire*. Le préfixe donne l'idée que l'acteur va à contre-sens du processus migratoire en cours.

En somme, un comportement de déplacement uniforme et commun à tous dissimule en fait des réalités bien différentes, un équilibre durable *a-migratoire*, ainsi que deux dynamiques de changement contradictoires : une dynamique *dé-migratoire* et une autre, que nous qualifions d'*em-migratoire*. Lorsque Alain Tarrius (2000 ; 43) soutient qu'une *anthropologie du mouvement rend caduques les différenciations entre mobilités et migrations*, nous lui donnons tort dans le cas des *a-migrants*, nous lui donnons raison dans le cas des *dé-* ou *em-migrants*, dont la mobilité à répétition présage d'une migration professionnelle ou domestique future.

6.2. Une dynamique *dé-migratoire*

¹³ Délicat, le choix du terme sédentaire se veut évocateur. Mais il ne doit pas être confondu avec une notion d'ethnologie qu'il risque de galvauder. En effet, ce terme a l'inconvénient d'appartenir à un autre champ disciplinaire : une dialectique qui oppose le *nomade* au *sédentaire* et qui s'inscrit dans une socio-anthropologie des relations interethniques.

Le temps des déplacements pendulaires est pensé comme provisoire. Il entre fondamentalement dans une stratégie migratoire en trois temps, qui se décompose ainsi :

- première délocalisation (du logement ou de l'emploi) ;
- période transitoire de déplacements pendulaires ;
- seconde délocalisation (du logement ou de l'emploi).

Cette dynamique *dé-migratoire* inscrite dans un temps long peut être centrifuge ou centripète, selon que le sens de la migration est en direction de la capitale ou de la province (tableau 2).

Tableau 2 : Déroulement chronologique des dynamiques *dé-migratoires*

Dé-migration		Instant t – 1	Instant t (moment de l'observation)	Instant t + 1
centrifuge	emploi	province	Paris	province
	logement	province	province	province
centripète	emploi	Paris	Paris	Paris
	logement	Paris	province	Paris

6.2.1. Dynamique *dé-migratoire* centrifuge

« Je suis à l'affût de la moindre opportunité », explique M. François. En effet, il a « envoyé des C.V. », il a aussi « eu des contacts dans des cabinets de recrutement ». Régulièrement, M. François « épluche le Paris-Normandie du samedi [ainsi que] des revues spécialisées ». Jusqu'à présent, on lui a fait des propositions qui « n'ont pas marché », explique-t-il. M. Pinson lui aussi « lit les annonces [et des] journaux spécialisés [mais aussi] Internet ».

Une des difficultés consiste à entreprendre une recherche d'emploi à Rouen sans pour autant interrompre une activité professionnelle à Paris.

M. Pinson est cependant inquiet pour la suite de sa recherche d'emploi, car « quand il s'agira de faire des entretiens », il se demande par quel moyen il pourra « trouver le temps pour les passer à Rouen ». M^{me} Legrand fait remarquer qu'il est indispensable de « faire ça discrètement (...) parce qu'il ne faut pas non plus qu'à Paris, on se doute qu'[elle] cherche à quitter [sa] boîte ». La stratégie mise en œuvre par M^{me} Legrand consiste à mettre à profit « des jours de récupération pendant lesquels [elle] fait [ses] recherches d'emploi ». Ainsi, de temps en temps, M^{me} Legrand « [se] bloque un jour et prend des rendez-vous sur Rouen, qu'[elle] étale sur toute la journée ».

La stratégie peut être mise en œuvre pas à pas, c'est-à-dire que le retour à la sédentarité antérieure — objectif de la dynamique *dé-migratoire* — peut se produire progressivement.

M. Beranger explique qu'autrefois, il faisait les « allers-retours vraiment tous les jours » mais depuis six mois, il fait les trajets moins souvent, car il « a eu l'opportunité d'avoir un mi-temps à

Rouen ». Il ne lui reste donc plus qu'à rechercher « un autre mi-temps sur Rouen », pour achever complètement sa dynamique *dé-migratoire*.

La logique *dé-migratoire* n'implique pas toujours un changement d'emploi. Elle repose parfois sur un bon usage des opportunités de mutations au sein d'une même entreprise. L'amorce d'une recherche d'emploi indépendamment de l'emploi actuel étant complexe, certains provinciliens tentent d'atteindre leur objectif par le biais de la mutation interne.

À peine arrivée à Paris, M^{me} Praitteur a « tout de suite demandé [sa] mutation sur Rouen ». M. Gris, lui aussi, compte sur « la possibilité de revenir dans la région ». Pour l'heure, il « espère une nouvelle mutation ». La stratégie a parfaitement fonctionné pour M^{me} Sorgue qui « vient d'apprendre qu'[elle] serait titulaire d'un poste à Evreux avant la fin du mois de septembre ». Même si Evreux n'est pas Rouen, M^{me} Sorgue est satisfaite car on lui propose un poste qui va « dans la bonne direction ». M^{me} Sorgue dit : « Evreux, c'est déjà mieux que Paris ». Ce propos nous permet de comprendre que sa dynamique *dé-migratoire* n'est pas encore achevée. M^{me} Sorgue a « dans l'idée » de faire une nouvelle « demande de mutation sur Rouen », même si ce n'est pas dans l'immédiat.

L'argument du télétravail (ou travail à distance) trouve un écho particulièrement favorable auprès des provinciliens qui s'engagent dans une dynamique *dé-migratoire*. Ils font appel aux nouvelles technologies de communication pour s'affranchir du déplacement. Leur discours laisse penser qu'ils en font les louanges auprès de leurs employeurs parisiens.

M. François estime qu'il y a « encore plein de solutions à explorer » pour réaliser cette relocalisation de l'emploi. Il pense par exemple « au travail à domicile ». M. Martin souhaiterait bénéficier d'une telle opportunité. Il compte sur le télétravail pour envisager un « retour » en province. Il s'agit de la solution qu'il envisage le plus sérieusement pour satisfaire la dynamique qui l'anime. Auprès de son employeur, M. Martin « essaye d'insister pour travailler à la maison ». Il s'adresse à son supérieur hiérarchique et « lui dit parfois qu'[il] serait plus productif à la maison. À long terme, on y gagne des mètres carrés de bureaux à Paris ». Mais le télétravail n'est pas la norme. M. Lescure constate que le télétravail, « n'est pas encore entré dans les mœurs : j'en ai parlé à mon patron. Il a pris acte mais ne m'a pas donné de réponse ». M. Martin trouve, dubitatif, que « son entreprise n'a pas l'air d'aimer beaucoup le télétravail ». Pourtant, il estime qu'il serait tout à fait envisageable de réduire sa présence à Paris à « trois jours par semaine ».

L'idée du télétravail est donc présente chez les provinciliens. Le travail à distance fait partie des modes d'ajustement des conditions de travail dont les provinciliens suivent l'évolution attentivement. Ils sont nombreux à essayer un refus des responsables hiérarchiques. Certains, pourtant, commencent à étudier de près les opportunités qu'offre le télétravail.

M. Baldec a immédiatement saisi l'opportunité qui s'est offerte à lui : « Je ne pars à Paris plus qu'un jour sur deux. C'est un arrangement qui a été facilement accepté parce que je peux travailler sur informatique. Ça fait sept ans que les navettes quotidiennes duraient. (...) Maintenant, je fais ce qu'on appelle du télétravail. En fait, j'ai un équipement informatique à domicile ».

Faute de mieux ou à défaut d'opportunité sérieuse permettant de revenir sur cette décision de faire des allers-retours quotidiens, la stratégie *dé-migratoire* consiste à prendre son mal en patience. Avec le temps finit par sonner l'heure de la retraite. Certains provinciliens en fin de carrière ont parfois intérêt à jouer cette carte de la patience.

C'est ce que compte faire M. Feland pour achever sa dynamique *dé-migratoire*. Il compte utiliser sa dernière marge de manœuvre pour négocier un départ anticipé. M. Feland va demander à « prendre une semi-retraite ». Plutôt que de « faire la démarche de venir sur Rouen pour chercher du travail », ce qu'il aurait fait s'il avait fallu attendre « plus longtemps ».

Lorsque aucune des stratégies ci-dessus énumérées n'est réaliste et qu'un acteur ne souhaite pas rendre durables ses navettes quotidiennes, il doit nécessairement remettre en cause la *bonne raison* qui le pousse à quitter Rouen tous les jours. Autrement dit, il ne lui reste plus qu'à quitter son emploi ou remettre en question la raison qui justifie ses trajets quotidiens.

M^{elle} Loiseau, qui est étudiante, est partie à Paris parce que la filière universitaire qu'elle a choisie était en surnombre à Rouen. Elle « veut continuer [ses] études à Rouen l'an prochain, et pas à Paris ». Pour elle, ce retour à Rouen conditionne la poursuite de ses études : « Si on ne [lui] accorde pas, [elle se demande si elle] continuera [ses] études ! ».

Ainsi peut-on mettre en évidence l'existence d'une dynamique cachée derrière la régularité et la similitude des trajets quotidiens des provinciliens. Cette forte mobilité quotidienne peut dissimuler une tentative récurrente de retrouver la sédentarité perdue, de lutter contre le processus migratoire que les allers-retours induisent à terme.

6.2.2. Dynamique *dé-migratoire* centripète

Si cette dynamique *dé-migratoire* a jusqu'à maintenant été observée dans une perspective centrifuge (refus de migrer en région parisienne), elle peut également se concevoir dans une perspective centripète (refus de quitter la région parisienne). En effet, parmi les provinciliens qui réalisent des trajets quotidiens, certains résidaient à Paris autrefois. Une *bonne raison* les a décidé à déménager (ils ont par exemple suivi un conjoint ayant eu un emploi en province), mais ils n'ont pas quitté leur emploi et aspirent à retrouver la sédentarité parisienne qui était la leur autrefois. Les stratégies qu'ils mettent en œuvre relèvent également d'une dynamique *dé-migratoire*.

À l'époque où M^{me} Dalsemberg est venue habiter à Rouen, c'était un choix commun avec ses enfants qui souhaitaient y faire leurs études. Aujourd'hui, ses enfants vont terminer leurs études et M^{me} Dalsemberg dit : « Je ne sors plus beaucoup sur Rouen ». M^{me} Dalsemberg se désintéresse petit à petit de la vie rouennaise. Elle « ne trouve pas le temps », d'aller à l'opéra et « de toute façon, [elle] ne regarde pas suffisamment ce qui se passe dans la ville ». M^{me} Dalsemberg réalise qu'elle « n'[est] plus trop dans la vie rouennaise ». Elle n'accorde plus autant d'intérêt à Rouen mais affectionne « le quartier dans lequel [elle] travaille. Le quinzième, c'est toute [son] enfance ». Elle nous explique que « c'est le quartier de [ses] grands-parents. C'est sentimental ». Ce jugement témoigne vraisemblablement de l'émergence d'une dynamique *dé-migratoire* centripète, d'un rapprochement, à terme, du cadre de vie parisien.

Les comportements de certains provinciliens s'organisent autour de centres d'intérêts parisiens. Ils *utilisent* la ville de Rouen comme une ville de grande banlieue ordinaire, une ville-dortoir qui n'est pas le centre d'intérêt principal.

Si M^{me} Samira habite Rouen, c'est d'abord parce que son mari y a trouvé un emploi et qu'y résider devenait incontournable. Mais en ce qui la concerne, elle n'y a aucune attache et ses centres d'intérêts demeurent incontestablement à Paris. Le week-end notamment, M^{me} Samira et son mari « ne restent pas sur Rouen », parce qu'eux n'en « sont pas originaires » et ils se dirigent plus volontiers vers Paris, car « [leurs] amis et familles sont plutôt sur Paris [mais] sur Rouen, [ils n'ont] personne ». M. Gervais a longtemps vécu à Paris, et aujourd'hui encore, il « participe à des activités associatives » à Paris. Peu lui importe de « rentrer beaucoup plus tard ». M. Gervais participait depuis « longtemps à ces associations » et ne tient pas à rompre de nombreuses relations affectives avec ses amis parisiens : « On ne peut pas se couper de ses relations du jour au lendemain », dit-il. Son centre d'intérêt est resté parisien malgré son déménagement. M^{me} Dubreuil rappelle qu'elle et son mari ont « tous [leurs] amis à Paris » et lorsqu'une collègue lui demande : « Vous partez ce week-end ? » M^{me} Dubreuil a « un peu de mal à répondre parce que, dit-elle, on avait décidé de venir... de partir... à Paris », ne sachant plus vraiment si Paris était son point de départ ou de retour.

Ces provinciliens qui adhèrent à une dynamique *dé-migratoire* centripète réalisent le trajet quotidien entre Rouen et Paris dans l'intention prochaine de retrouver une sédentarité parisienne qu'ils ont perdue.

6.3. Une dynamique *em-migratoire*

Comme nous l'avons déjà signalé, si on se place à l'échelle d'observation temporelle qui convient — le long terme —, le comportement de déplacement de certains provinciliens laisse présager une migration. Crainte pour les uns, elle peut être vivement souhaitée par d'autres provinciliens. Nous nous intéressons maintenant à ces derniers. Ils se déplacent quotidiennement dans l'attente impatiente d'une migration définitive s'inscrivant dans une dynamique *em-migratoire*.

Le temps des déplacements pendulaires est, encore une fois, pensé comme provisoire. Il s'inscrit là encore dans une stratégie migratoire en trois temps :

- première délocalisation (du logement ou de l'emploi) ;
- période transitoire de déplacements pendulaires ;
- seconde délocalisation (du logement ou de l'emploi).

Cette dynamique *em-migratoire* inscrite dans un temps long peut, comme la précédente, être centrifuge ou centripète, selon que le sens de la migration est en direction de la capitale ou de la province (tableau 3).

Tableau 3 : Déroulement chronologique des dynamiques *em-migratoires*

Em-migration		Instant t - 1	Instant t (moment de l'observation)	Instant t + 1
centrifuge	emploi	Paris	Paris	province
	logement	Paris	province	province
centripète	emploi	province	Paris	Paris
	logement	province	province	Paris

6.3.1. Dynamique *em-migratoire* centrifuge

M. Kardon a vécu à Paris, mais avait bien l'intention d'en partir pour aller vivre en province. Quand son épouse a trouvé un emploi à Rouen, ils ont immédiatement déménagé mais, par sécurité, M. Kardon a conservé son emploi parisien. Aujourd'hui il « en [a] un peu marre de ce foutu train ». Et il attend de « voir si pour [sa] femme ça se passe bien dans son nouvel emploi ». Alors peut-être va-t-il pouvoir enfin « tout lâcher sur Paris pour essayer de faire autre chose plus près de Rouen ». Sa stratégie est donc envisagée avec le soutien de son épouse.

Pour certains provinciliens ayant autrefois vécu en région parisienne, le temps des déplacements pendulaires entre Paris et la province est une étape intermédiaire dans une dynamique centrifuge. Le choix de réaliser des navettes journalières s'inscrit donc dans une stratégie à long terme qui postule qu'ayant *un pied* en province, il devient plus facile d'y mettre le second. Cette stratégie est parfaitement verbalisée par M. Denfert.

M. Denfert « fait les trajets depuis six mois », mais habitait « sur Paris » autrefois. Or, M. Denfert n'avait « pas vocation à faire carrière à Paris [et souhaitait] revenir en province [car] Paris était une contrainte subie ». Aujourd'hui, s'il travaille « toujours sur Paris », il n'y habite plus. À terme, l'objectif de M. Denfert « est de travailler sur place » à Rouen, et pour cela, il explique qu'il « a commencé par y habiter ». Cela permet à M. Denfert de « garder [son] job à Paris » dans un premier temps, « parce qu'on ne peut pas en changer si facilement ». La stratégie employée par M. Denfert pour « mettre un pied en province » a consisté à choisir une ville de province proche de Paris. Ce fut Rouen. Puis, M. Denfert y a recherché un logement. N'y ayant pas encore de « pied à terre », M. Denfert a opté pour une recherche immobilière par correspondance : « En fait, j'ai pris mon micro-ordinateur, j'ai édité quelques petits papiers sur lesquels je faisais la liste de nos exigences : avec parking, sur cour et à moins de dix minutes à pied de la gare... et je les ai envoyés à une vingtaine d'agences immobilières à Rouen ». M. Denfert n'avait pas la certitude que les agences jouent « le jeu de la recherche d'appartement par correspondance, [mais] sur les vingt, une dizaine a accepté », explique-t-il. Plus disponible que lui pour visiter les appartements proposés, l'épouse de M. Denfert « a pris quelques rendez-vous et en a retenu un ». La première fois que M. Denfert alla à Rouen, ce fut pour signer le bail de son logement : « c'était le bon ». Le changement de logement n'a donc quasiment pas occasionné de rupture dans l'activité professionnelle de M. Denfert. À terme, l'ambition de M. Denfert est de procéder à la délocalisation de son emploi, il souhaite « diriger une petite entreprise » à Rouen.

À l'échelle d'observation du temps long, le comportement de déplacement quotidien qui nous intéresse n'est pas autant figé qu'il y paraît. Il est aussi un *langage* que le sociologue interprète comme une intention (ou non) de migration à plus long terme. La période des déplacements pendulaires est pour certains provinciliens *un premier pas* qui permet de mettre *un pied* ailleurs,

dans l'attente d'y mettre le second. Les témoignages nous permettent de comprendre comment la période des navettes quotidiennes entre Rouen et Paris constitue une étape décisive au cours d'un lent processus d'extirpation d'une région pour en rejoindre une autre. Si l'intention de migration de certains provinciliens est centrifuge, d'autres ont une intention de migration centripète.

6.3.2. Dynamique *em-migratoire* centripète

Étant quotidiennement confrontés à la vie parisienne, certains provinciliens ont pu se faire une meilleure opinion de Paris (si tant est qu'ils en eussent eu une moins bonne) ; si bien qu'ils envisagent d'aller y vivre. Ils s'appêtent à achever une dynamique *em-migratoire* centripète.

M^{me} Philippe dit : « Aujourd'hui, je serais beaucoup plus tentée d'aller vivre dans Paris ». En effet, M^{me} Philippe « était complètement paniquée au moment des grandes grèves, [car elle] pensait qu'[elle] ne pourrait pas aller travailler sans métro ». En réalité, M^{me} Philippe a pu constater que « Paris, ça se fait très facilement à pied », découvrant ainsi une ville à échelle humaine. M^{me} Philippe se sent prête à aller « vivre dans Paris, pas en banlieue ! », précise-t-elle. « C'est peut-être juste le mot qui me dérange » mais « j'ai besoin de vivre en ville, de vivre au centre et de pouvoir me déplacer à pied ». Depuis, M^{me} Philippe ne « recherche plus d'emploi sur Rouen ». D'ailleurs, « il y a quinze jours », explique-t-elle « on m'a proposé un poste sur Rouen ». Or, ce qui pour d'autres aurait pu constituer une belle opportunité ne l'a pas été pour elle. C'est un poste qu'elle a refusé : « Donc je continue mes trajets », dit-elle. Ce comportement vient confirmer le fait que M^{me} Philippe s'inscrit dans une « dynamique centripète » de rapprochement progressif des réalités parisiennes. À l'évidence, dans son entourage, le refus de ce poste a été mal compris car pour ses amis rouennais, « je n'ai pas de chance » dit-elle. Pourtant, elle trouve que « ça a un côté agréable d'aller travailler à Paris ».

Si Paris acquiert un intérêt, on constate que Rouen perd ses lettres de noblesse dans le discours des provinciliens qui s'engagent dans une dynamique *em-migratoire* centripète.

Les *bonnes raisons* qui poussent M^{me} Philippe à vouloir maintenant rejoindre la vie parisienne sont justifiées par opposition, ou par contraste, avec les inconvénients de la vie rouennaise. M^{me} Philippe dit avoir « changé le regard qu'[elle] porte sur Rouen ». En effet, maintenant, elle juge la ville « horriblement sale et mal entretenue ». D'ailleurs, elle est devenue « parfois mal fréquentée ». M^{me} Philippe a réalisé que Rouen n'était « plus vraiment la ville qu'[elle] connaissait avant ». Et puis elle trouve que « c'est mort » aujourd'hui, car « beaucoup de boutiques ont fermé ». M^{me} Philippe se souvient que Rouen a été « une belle ville », ce qui n'est plus le cas « depuis qu'il y a le métro », dit-elle. En outre, si l'on critique les embouteillages parisiens, M^{me} Philippe juge que « la circulation à Rouen, ce n'est pas glorieux non plus ». Bref, Rouen « c'est différent » aujourd'hui et M^{me} Philippe y a « perdu [ses] repères ». Elle réitère son intention de quitter Rouen : « C'est pas sûr que j'y reste très longtemps encore » dit-elle. Venant confirmer cette intention de réaliser une *em-migration* vers Paris, M^{me} Philippe nous apprend qu'elle a « décidé de mettre en vente » sa maison — sa dernière *bonne raison* de revenir à Rouen quotidiennement.

Les provinciliens s'inscrivant dans une logique d'éloignement de Rouen et de rapprochement de Paris envisagent un déménagement en région parisienne. Adoptant, à nouveau, une stratégie de délocalisation en trois temps, les acteurs conçoivent le déplacement quotidien comme provisoire. Il est une période intermédiaire dans un processus dynamique *em-migratoire* à long terme.

M. Pique explique que « si [son] boulot à Paris devait encore durer, [il est] prêt à déménager sur Villeneuve-sur-Seine, par exemple ». M. Pique paraît s'intéresser à une ville de banlieue comme Villeneuve-sur-Seine en particulier, parce que « ce n'est plus qu'à vingt minutes de Paris et quand on passe en train, ça paraît sympa. Si ça doit continuer, on y réfléchira ». M. Toujeune « aime bien Paris [et s'il] trouve un *appart* dans un petit quartier sympa, ça peut être aussi bien », se dit-il. M^{me} Persever enfin, est tout à fait disposée à envisager un déménagement à Paris. « J'aimerais bien m'installer à Paris », dit-elle. Mais refusant l'idée d'habiter en banlieue et ne souhaitant habiter qu'à Paris même, elle est confrontée au problème financier. Il n'en reste pas moins que M^{me} Persever est dans l'attente d'une opportunité pour déménager.

Il existe donc une seconde direction des intentions de migration, même si une quantification montrerait peut-être qu'elle est marginale. Opposée à la première, elle obéit à une logique centripète.

Les trains qui relient Paris aux villes de province situées dans un isochrone d'une à deux heures environ sont donc des lieux mobiles qui rassemblent dans un flux et un reflux quotidien, bien qu'uniforme, des provinciliens qui n'ont pas tous les mêmes aspirations. Les uns adhèrent à une dynamique centrifuge qui les éloigne de la vie parisienne et les autres à une dynamique centripète qui les en rapproche. Les uns s'engagent dans un processus *em-migratoire* à long terme quand d'autres luttent contre une migration qu'ils souhaitent éviter conformément à une dynamique *dé-migratoire*. D'autres encore n'aspirent à aucune évolution de leur état de *penduleurs*.

7. Conclusion

La mobilité — et particulièrement la grande mobilité quotidienne — est chargée de *sens*. Elle peut révéler un projet de changement et signifier ou non une intention de migration à venir. Il nous faut distinguer les acteurs dont le déplacement quotidien révèle une intention de migration (centripète ou centrifuge) de ceux qui n'ont aucune intention de migration.

Nous proposons une typologie simple pour cartographier et mieux comprendre les comportements des provinciliens (tableau 4). Elle tire sa pertinence d'une recherche de terrain faisant appel aux témoignages de ces acteurs d'une mobilité quotidienne au long cours.

Tableau 4 : Typologie des provinciliens

	Provinciliens en situation de		
Point de départ Paris	dé-migration centripète	em-migration centrifuge	a-migration
Point de départ province	em-migration centripète	dé-migration centrifuge	
Intention de changement des pratiques de déplacement	existante	existante	inexistante
Intention de migration à long terme révélée par les déplacements pendulaires	vers Paris	vers la province	aucune intention migratoire à terme

Fruit de l'induction, nos distinctions sémantiques permettent de clarifier la diversité des profils de provinciliens qui voyagent en train. Nos conclusions, rappelons-le, ne sauraient éclairer d'autres déplacements que ferroviaires. Les marges de liberté qu'autorisent d'autres modes de déplacement, l'automobile par exemple, sont de nature différente.

Nous avons critiqué l'affirmation trop réductrice qui présente les acteurs comme des individus sans autonomie décisionnelle, contraints à ces déplacements alternants, parce qu'une migration serait impossible, et astreints à une pendularité à jamais *figée*. Nous pouvons maintenant considérer que les provinciliens se répartissent en trois catégories. Étonnamment, certains sont plutôt satisfaits de l'équilibre qu'ils se sont donné ; ils n'envisagent pas de déménager ou de changer d'emploi, nous les avons qualifié d'*a-migrants*. D'autres sont beaucoup moins satisfaits de ces allers-retours quotidiens. Pour autant, ils ne subissent pas leur sort et sont actifs lorsqu'ils mettent en œuvre une stratégie pour que s'achève cette période de déplacements alternants. Certains s'inscrivent dans une dynamique *dé-migratoire* pour lutter contre la migration qui les menace, d'autres s'inscrivent dans une dynamique *em-migratoire* pour achever un processus migratoire souhaité, qui a pu débuter plusieurs années auparavant. Plusieurs ont pour intention ultime l'éloignement de Paris et l'ancrage en province ; nous avons qualifié leur stratégie de centrifuge. Quelques-uns, en revanche, ont pour ambition de devenir Parisiens à part entière et nous avons qualifié leur stratégie de centripète.

À lui seul cet article n'épuise pas la problématique posée par l'existence de trajets quotidiens de longue distance. Il faudrait maintenant pouvoir quantifier chaque catégorie de provinciliens identifiée et savoir si telle catégorie présente une corrélation avec une caractéristique socio-démographique (en termes de sexe, d'âge, de statut matrimonial...), à moins que la corrélation soit davantage pertinente avec les variables socio-professionnelles (statut de cadre ou d'employé, usage de la pointeuse...) ; autant de pistes de recherche futures.

Bien que cela puisse paraître paradoxal, le provincilien peut opter pour un déplacement qu'il reproduit chaque jour à l'identique et pourtant avoir une intention de migration à long terme afin de recouvrer un bassin de vie moins élargi et plus conforme à la norme. Il peut également se satisfaire des déplacements alternants qu'il considère comme durables, mais c'est pour mieux se conformer au système de valeur sédentaire en vigueur. Cette grande mobilité est-elle synonyme d'un néo-nomadisme ? Nos observations nous permettent d'en douter. Si les propos de Michel Maffesoli (1997) paraissent nous contredire lorsqu'ils pronostiquent l'avènement de la planète nomade, il nous semble incontestable que les acteurs demeurent principalement sédentaires. Si l'acteur entreprend

un déplacement alternant, c'est moins parce qu'il devient néo-nomade que parce qu'il souhaite conserver tout ce qui contribue à lui garantir ses points de repère : décors journaliers, partenaires habituels, phrases de circonstances, rituels. Il a besoin que *demain soit parent d'aujourd'hui* (Javeau, 1986 ; 118), afin que son identité demeure.

Abridged version

This paper presents a qualitative investigation of commuting. It will deal with the social behaviours exhibited in daily train travel between the greater Paris conurbation and the independent medium-sized conurbations around it. Long-distance commuting can be the least bad solution for people who are faced with powerful constraints with regard to both housing and employment. But such commuting practices can also, in some cases, constitute an opportunity (i.e. they are not merely selected by default but actively chosen) in the context of long term individual and family dynamics which can be observed when residential and professional trajectories are considered from the historical perspective.

Subsequent to a socio-anthropological field study (Meissonnier, 2001), we use the term *provincial commuters* to describe people who commute long distances between Paris and the provinces. The *provincial commuters* whom we interviewed on the train between Paris and Rouen needed to be present both in Paris where they worked and Rouen where they lived. Commuting was the only way they could reconcile these constraints.

By induction, we shall develop a typology of long-distance train commuters and the intentions to move their place of work or residence which may, or may not, motivate them. The *good reasons* which justify travelling to the Paris region on a daily basis are of a professional nature. Periods of job insecurity in the provinces accentuate these travel practices and make them more durable. The *good reasons* that justify a daily return to the provinces are domestic in nature. They can involve an aspiration for better *quality of life*, closeness to nature, family or regional ties, but the principal reason given is the presence of a partner who is unable (or unwilling) to leave the region for professional or cultural reasons. The presence of a partner is a major element in this decision-making process.

The classical thesis is that commuting is an adjustment device. Its use is the result of a change in the place of work or residence and it constitutes a response to a situation in which a move of either residence or employment is impossible. This paper will attempt to qualify this view and demonstrate that it is an over-simplification to consider that the move in question would be impossible. The people involved are not the victims of such inescapable constraints. We need to understand this travel behaviour which changes over time. Long-term observation reveals that what is involved is, for some people, less that a move is impossible than that it is not desired; for others, there is a real process of moving which is taking place very slowly.

If a job change increases commuting distances to an unmanageable extent, it generally results in a change in residential location (Kaufmann, 1999). However, unmanageable is a relative term. It is less dependent on an objective duration limit than a subjective psychological limit which is linked to representations¹⁴ of what is long or not, and what is bearable or not. Thus, in the Rouen-Paris train (which is where we conducted our survey) we encountered provincial commuters who felt that their commuting bordered on the unbearable (and was therefore short term only) at the same time as provincial commuters who considered it to be completely acceptable (therefore more sustainable).

¹⁴ In her paper *Qui a deux maisons retrouve sa raison*, Nathalie Depraz (1999) has aptly observed that what is destroyed by distance can be recreated by psychological investment.

The latter group do not consider their commuting to be temporary. They feel that their behaviour has long term stability and reflects a durable equilibrium. This point of view is due to the breaking of the rule of co-operation by avoidance¹⁵. We have observed the formation of both small and large groups of season ticket holders. Within the carriage, to use the term coined by Martine Ségalen (1990), an *area for sociability* is created, i.e. an annex to the home which is dedicated to social encounters. Sharing a closed appropriate space for a long time on a daily basis provides an opportunity for friendly sociability. These conditions make commuting less of a constraint, and the equilibrium becomes stable. Commuting trips do not create any intention to change the location of either work or residence and the people involved can therefore be described as *non-movers*.

Other people see their commuting as temporary; sooner or later they expect a change. They continue to perceive commuting as just a transitory state, prior to a move, which may be either desired or feared. When commuting from the provinces enables people to wait until they can regain the sedentary lifestyle they desire, we have referred to a dynamic of *prospective non-commuting*. A person develops a set of strategies (for example favouring telecommuting) which aim to achieve the objective of bringing work back to within a reasonable distance from home. Long daily travel distances can therefore conceal recurring attempts to regain a lost sedentary lifestyle and to resist the tendency to change location generated in the long term by commuting.

In contrast, the travel behaviour of other provincial commuters can be a consequence of a strong desire to move. They travel on a daily basis impatiently waiting for a permanent move which will complete a process that may have started several years before. This applies, for example, in the case of a Parisian couple who have undertaken a step-by-step process of relocation to the provinces starting with their home, followed by the job of one of the couple and ending with the job of the other. We have described this as a dynamic of *prospective moving*.

The ultimate intention of a number of provincial commuters is to move away from Paris and establish themselves in the provinces. We have described such strategies as centrifugal. Some, in contrast, wish to become Parisians in the full sense of the term and we have characterized their strategy as centripetal.

Travel — long-distance daily commuting in particular — is a phenomenon which sociologists must interpret. Paradoxically, its daily monotony may reveal a project for change that may (or may not) involve an intention to change the location of their home or job. We have thus been obliged to formulate three new concepts. The concepts of *prospective moving* and *prospective non-commuting* denote an incomplete moving process which will culminate either in a move or a failure to move. In contrast, the concept of *non-moving* denotes the fact that behind the individual's daily travel behaviour there is no intention to change the location of residence or employment. On one hand, the daily travel behaviour of some actors reveals an intention to move (*prospective movers* or *prospective non-commuters*) and this intention can be either centripetal or centrifugal (depending on whether they wish to move towards or away from Paris). We have contrasted these actors who are involved in a dynamic of moving with those who have no intention of moving whom we have referred to as *non-movers*. While our research confirms that some people adopt long term travel

¹⁵ This rule, stated by Raymond and Trouard-Riolle (1981), considers that under normal conditions when transportation places people in contact with people they do not know everybody ignores everybody else.

behaviour with the intention of continuing, long-distance commuting is not the consequence of a neo-nomadic tendency. Provincial commuters remain indubitably sedentary.

Références

Adams, L.P., Mackesey T.W., 1955. Commuting patterns of industrial workers. Cornell University, Housing research center.

Baccaïni, B., 1992. Mobilité géographique, distances de migration et mobilité professionnelle en France, In : Lelièvre, É, Lévy-Vroelant, C., La ville en mouvement : habitat et habitants. L'Harmattan, Paris, 41-56.

Bassand, M., Brulhardt, M.-C., Hainard, F., Schuler, M., 1985. Les Suisses : entre la mobilité et la sédentarité. Presses Polytechniques Romandes, Lausanne, Suisse.

Beaucire, F., 1996. Les transports publics et la ville. Collection Essentiels Milan, Milan, Toulouse, France.

Bonvalet, C., 1992. Le logement, In : de Singly, F. (Ed.), La famille, l'état des savoirs. La Découverte, Paris.

Clozier, R., 1940. La gare du Nord. Librairie Baillière et fils, Paris.

Depraz, N., 1999. Qui a deux maisons retrouve sa raison, In : Bonnin, P., de Villanova, R. (Eds.), D'une maison l'autre. Créaphis, Grane, 249-259.

Desjeux, D., 1996. Tiens bon le concept, j'enlève l'échelle... d'observation. UTINAM, 20, 15-44.

Friedberg, E., 1993. Le pouvoir et la règle - Dynamique de l'action organisée. Collection Sociologie. Le Seuil, Paris.

Halbwachs, M., 1994. Les cadres sociaux de la mémoire. Albin Michel, Paris.

Haumont, A., Lemberti, A., Viet-Depaule, N., Wintersdorff, F., 1977. La mobilité des citadins - Mobilité et modes de vie. Institut de sociologie urbaine/DGRST, Paris.

Hivert, L., Orfeuil, J.-P., 1989. Les déplacements domicile-travail, In : Un milliard de déplacements par semaine, La mobilité des français. La documentation française, Paris, 103-118.

Javeau, C., 1986. Le temps qui passe, In : Sociologie pluraliste et pluralisme sociologique. EDES/université de Neuchâtel, Suisse.

Kaufmann, V., 1999. Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche, In : 2001 plus. Centre de prospective et de veille scientifique, Direction de la recherche et des affaires scientifiques et techniques du ministère de l'Équipement, des Transports et du Logement, 48.

Maffesoli, M., 1997. Du nomadisme, Vagabondages initiatiques. Librairie Générale Française, Paris.

Marc, E., Cailleau, X., 2000. Carl R. Rogers (1902-1987), l'inventeur de la non-directivité. *Sciences Humaines*, 101.

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

Raymond, H., Trouard-Riolle, H., 1981. *Le geste du transport : un rite quotidien*. LASSAU/ministère des Transports, Paris, 43-51.

Rémy, J., 1996. *Mobilités et ancrages : vers une autre définition de la ville*, In : Hirschhorn, M., Berthelot, J.-M. (Eds), *Mobilités et ancrages, vers un nouveau mode de spatialisation ?* L'Harmattan, Paris.

Rémy, J., 1999. *Dédoublement des espaces sociaux et problématiques de l'habitat*, In : Bonnin, P., de Villanova, R. (Eds.), *D'une maison l'autre*. Créaphis, Grane, 315-345.

Segalen, M., 1990. *Nanterriens*. Presse Universitaire du Mirail, Toulouse, France.

Tarrius Alain, 2000. *Les nouveaux cosmopolitismes, mobilités – identités – territoires*. Éditions de l'Aube, La Tour d'Aigues, France.

Urry, J., 1999. *Sociology Beyond Societies*. Taylor & Francis Books, Londres, Grande-Bretagne.

Urry, J., 18 mai 2002. *La distinction entre voyage virtuel et physique devient absurde*. Libération.