



HAL
open science

Caractéristiques de la surmobilité professionnelle en périurbain : incidence sur les transports et le logement : Espaces sous influence urbaine

Caroline Legrand, Nathalie Ortar

► To cite this version:

Caroline Legrand, Nathalie Ortar. Caractéristiques de la surmobilité professionnelle en périurbain : incidence sur les transports et le logement : Espaces sous influence urbaine. [Rapport de recherche] Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques (CERTU). 2008, 64 p., carte, bibliographie. hal-02163216

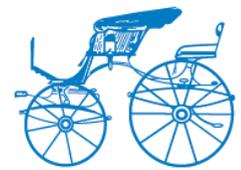
HAL Id: hal-02163216

<https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/hal-02163216>

Submitted on 24 Jun 2019

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.



Caractéristiques de la surmobilité professionnelle en périurbain

Incidence sur les transports et le logement

Espaces sous influence urbaine

Caractéristiques de la surmobilité professionnelle en périurbain

Incidence sur les transports et le logement

Espaces sous influence urbaine

Certu

centre d'Études sur les réseaux,
les transports, l'urbanisme
et les constructions publiques
9, rue Juliette Récamier
69456 Lyon Cedex 06
téléphone: 04 72 74 58 00
télécopie: 04 72 74 59 00
www.certu.fr

Avis aux lecteurs

La collection Rapports d'étude du Certu se compose de publications proposant des informations inédites, analysant et explorant de nouveaux champs d'investigation. Cependant l'évolution des idées est susceptible de remettre en cause le contenu de ces rapports.

Le Certu publie aussi les collections :

Dossiers : Ouvrages faisant le point sur un sujet précis assez limité, correspondant soit à une technique nouvelle, soit à un problème nouveau non traité dans la littérature courante. Le sujet de l'ouvrage s'adresse plutôt aux professionnels confirmés. Ils pourront y trouver des repères qui les aideront dans leur démarche. Mais le contenu présenté ne doit pas être considéré comme une recommandation à appliquer sans discernement, et des solutions différentes pourront être adoptées selon les circonstances.

Références: Cette collection comporte les guides techniques, les ouvrages méthodologiques et les autres ouvrages qui, sur un champ donné, présentent de manière pédagogique ce que le professionnel doit savoir. Le Certu a suivi une démarche de validation du contenu et atteste que celui-ci reflète l'état de l'art. Il recommande au professionnel de ne pas s'écarter des solutions préconisées dans le document sans avoir pris l'avis d'experts reconnus.

Débats : Publications recueillant des contributions d'experts d'origines diverses, autour d'un thème spécifique. Les contributions présentées n'engagent que leurs auteurs.

Catalogue des publications disponible sur : <http://www.certu.fr>

Organisme commanditaire : CERTU		
Titre : CARACTERISTIQUES DE LA SURMOBILITE PROFESSIONNELLE EN PERIURBAIN		
Sous-titre : Incidence sur les transports et le logement Espaces sous influence urbaine	Date d'achèvement : Décembre 2008	Langue : Français
Organisme auteur : LET, UMR ENTPE-CNRS/Université de Lyon Rue Maurice Audin 69518 Vaulx-en-Velin Cedex	Rédactrices : Caroline Legrand & Nathalie Ortar, LET	Relecteurs assurance qualité : David Caubel & Monique Gadais , CERTU-Département Urbanisme-Habitat
<p>Résumé :</p> <p>Ce rapport part de l'hypothèse que les mobilités géographiques professionnelles de longue distance ne sont pas uniquement liées à un habitat urbain, mais qu'elles peuvent toucher tous les ménages quels que soient les lieux d'habitation.</p> <p>La présente analyse porte sur ce groupe, assez vaste et hétérogène, de personnes qui vivent en périphérie des agglomérations tout en ayant des mobilités géographiques professionnelles fortes : les « périurbains » dans un sens très large, incluant les ruraux proches des aires urbaines. Nous dressons au préalable une description des éléments qui favorisent la mobilité pour ensuite décrire la mise en œuvre de l'enquête sociologique.</p> <p>La mobilité quotidienne est centrale dans les recherches portant sur le périurbain, au point que cette question apparaisse comme la marque principale de ce mode de vie. Dans les ménages enquêtés, nous nous attachons aux navettes du conjoint "mobile" qui réalise des mobilités hors norme. L'essor de la périurbanisation apparaît sous-tendu par des choix de couples qui mettent en adéquation un projet de vie familiale et un logement, et non nécessairement comme un désir de campagne. De fait, alors que les familles les plus aisées s'installent à proximité des villes, les autres sont reléguées de plus en plus loin dans des zones où les prix restent relativement plus bas. Cet éloignement se traduit par une mise en tension particulière générée par la faiblesse des services et la distance aux pôles d'emploi, point qui nous intéresse pour notre enquête.</p> <p>Dans cette recherche, la mobilité a été pensée comme étant arrivée dans la vie des familles pour des motifs professionnels, essentiellement. L'enquête nous a détrompées sur nombre d'a priori. Il est ainsi bien souvent difficile de dissocier les motifs professionnels de motifs plus personnels, même si effectivement, dans quelques cas, les décisions apparaissent plus marquées, et ce, quel que soit le lieu d'habitation.</p> <p>L'importance du choix d'habiter en périurbain prédomine. Les périurbains sont, de fait, parmi les plus mobiles alors même que leurs mobilités géographiques sont nécessairement plus complexes, puisque contrariées par l'espace environnant et la nécessité de posséder un ou deux véhicules. Cette difficulté n'apparaît toutefois pas comme telle aux périurbains lorsqu'ils peuvent se déplacer de façon autonome. Au contraire, l'accessibilité est privilégiée à une proximité.</p>		
<p>Remarques complémentaires :</p> <p>Ce rapport d'études a été produit avec la participation financière de la DGUHC (ancienne direction de la DGALN). Il est réalisé dans le cadre du groupe multipartenarial Etudes sur les espaces sous influence urbaine (ESIU) qui associe des services du MEEDDAT, des laboratoires du CNRS et des consultants professionnels de l'analyse des territoires.</p>		
<p>Ouvrages sur le même thème :</p> <ul style="list-style-type: none"> - « Le périurbain - Quelle connaissance ? Quelles approches ? Analyse bibliographique » (ESIU1) - « Identification et dynamiques des espaces périurbains - Etude rétrospective... » (ESIU2) - « Analyse critique de la pertinence de l'aire urbaine pour étudier l'étalement urbain » (ESIU3) - « Le périurbain à Toulouse, Montauban, Lyon et Epinal » (ESIU4) - « Les "captifs" du périurbain 10 ans après - Retour sur enquête » (ESIU6) 		
Thème et sous-thème : Aménagement et urbanisme - Connaissance des territoires	Diffusion : Libre	
Mots clés : périurbain, mobilité, modes d'habiter, localisation des emplois	Web : www.observation-urbaine.certu.equipement.gouv.fr (Critère de recherche : ESIU) ou : www.certu.fr	
Nombre de pages : 64	Confidentialité : non	Bibliographie : oui

Sommaire

INTRODUCTION	7
1. LA MOBILITE LIEE AU TRAVAIL - LES MOTS ET LES CHIFFRES	9
2. L'ENQUETE ET SON CADRE METHODOLOGIQUE	11
2.1 LA POPULATION DE REFERENCE	11
2.2 LES DEFIS DE L'ENQUETE	12
2.3 TYPOLOGIE DES LIEUX DE VIE DES ENQUETES	13
3. POURQUOI BOUGER ?	15
3.1 LES MOTIFS PROFESSIONNELS	15
3.2 LES MOTIFS PERSONNELS	17
3.3 LA QUESTION DES ARBITRAGES	23
3.4 CONCLUSION	27
4. HABITER	28
4.1 VIVRE EN BANLIEUE	29
4.2 VIVRE EN PERIURBAIN	30
4.3 VIVRE A LA CAMPAGNE : LE TIERS ESPACE	33
4.4 CONCLUSION	36
5. SE DEPLACER	37
5.1 SE DEPLACER	37
5.2 MOBILITES, TRANSPORTS ET COMPORTEMENTS ENVIRONNEMENTAUX	45
5.3 CONCLUSION	46
CONCLUSION GENERALE	47
BIBLIOGRAPHIE	49
ANNEXES : PRESENTATION DES INFORMATEURS	51
1. LES COUPLES FRANÇAIS	51
2. LES COUPLES BRITANNIQUES	57

Introduction

Ce rapport est issu d'une recherche portant sur la mobilité géographique professionnelle¹ que nous définissons comme l'obligation pour un individu de se déplacer pour des raisons professionnelles. Il analyse la surmobilité, c'est-à-dire la mobilité qui résulte de navettes domicile/travail supérieures aux moyennes nationales et qui surtout contraignent les individus à ne pas pouvoir rentrer chez eux tous les soirs. Cette surmobilité peut être soit itinérante, soit fixe.

L'étude repose sur l'hypothèse que les mobilités géographiques professionnelles ne sont pas uniquement liées à un habitat urbain mais qu'elles touchent l'ensemble de la population, quels que soient les lieux d'habitation. Nous avons également considéré que de nombreux individus se déplacent aujourd'hui dans le cadre de leur travail. Ces mouvements ne sont pas circonscrits à certains groupes professionnels, comme cela pouvait être le cas dans le passé, ou actuellement pour ces cadres qu'E. le Breton (2008) et A. Tarrus (2000) appellent les Sherpas (2008). L'absence du domicile représente l'élément de départ de notre analyse, quelque soit le groupe professionnel auquel appartiennent les mobiles. Nous avons confronté les incidences de ces mobilités sur le quotidien des mobiles et des non mobiles, en investigant une large palette de catégories socio-professionnelles et une grande diversité de lieux d'habitation. Nous revenons plus loin sur les modalités de l'enquête.

Les espaces habités par les enquêtés ont donc été autant urbains que périurbains, voire relevant de ce que M. Vanier qualifie de « tiers espace », un espace ni urbain ni rural mais qui est pris dans *un processus suffisamment durable pour qu'on y reconnaisse une unité de situations* (2003 : 83). Ce terme permet de rendre compte de la grande diversité des espaces périurbanisés en France.

La mobilité quotidienne est centrale dans les recherches portant sur le périurbain, au point que cette question apparaisse comme la marque principale de ce mode de vie. Les conditions de cette mobilité sont aussi fortement liées au statut social des familles comme Y. Sensébé (2006) et L. Rougé (2005) l'ont montré à propos d'espaces présentant des caractéristiques semblables d'éloignement. Nous nous attacherons aux navettes réalisées par le conjoint que nous qualifions, de façon un peu arbitraire, de mobile, car réalisant des mobilités hors norme.

En ce qui concerne le « tiers espace », à l'instar de toutes les zones périurbanisées (Berger 2004), il attire des familles composées de ménages bi-actifs avec des enfants généralement en bas-âge au moment de l'installation. L'essor de la périurbanisation apparaît sous-tendu par des choix de couples pour mettre en adéquation un projet de vie familiale et un logement, et non nécessairement comme un désir de campagne, élément que note également R. Dodier dans ses recherches sur les espaces les plus lointains du périurbain (2007). De fait, alors que les familles les plus aisées restent à proximité des villes, hormis lors de l'accession à quelques biens particuliers (Dodier, 2007), les autres sont reléguées de plus en plus loin (Berger, 2004 ; Sencébé & Lepicier, 2007), dans des zones où les prix restent relativement bas en comparaison à ceux des villes.

¹ Rapport co-financé par l'ADEME et le CERTU et dont l'enquête a été réalisée avec la collaboration d'Olivier Klein.

Cet éloignement se traduit par une mise en tension particulière générée par la faiblesse des services et la distance aux pôles d'emploi, point qui nous intéresse pour notre enquête.

Le présent rapport réalise donc un focus sur ce groupe assez vaste et hétérogène de personnes qui vivent en périphérie des agglomérations : les « banlieusards » dans un sens très large, les périurbains, les ruraux. Nous dressons au préalable une description des éléments qui favorisent la mobilité pour ensuite décrire les façons d'habiter et la mise en œuvre de la mobilité.

1. La mobilité liée au travail - Les mots et les chiffres

Favorisées par le jeu des délocalisations, des mutations et de la raréfaction de certaines offres d'emploi, les mobilités liées au travail se sont fortement développées au point de faire l'objet depuis quelques années de quelques traitements statistiques.

Toutefois, en dépit des données chiffrées les concernant, il existe toujours un certain flou autour de la population des hypermobiles. Ce flou est entretenu par la diversité des mots utilisés pour caractériser les *hypermobiles* tantôt appelés des *mobiles* tout court, des *navetteurs* ou *grands-voyageurs*², ou encore des *célibataires géographiques*³. On retrouve également cet éclatement des mots dans d'autres langues, comme dans le monde anglo-saxon où l'on parle d'*overnighters*⁴, de *commuters* ou *supercommuters*⁵.

S'ils n'admettent pas de définition partagée dans le langage courant, les hypermobiles - individus qui parcourent des distances très supérieures à la moyenne observée - s'avèrent, en outre, d'autant plus difficiles à cerner qu'ils ne font pas « communauté » au sens sociologique du terme. Bien que se situant *a priori* partout et constituant des sortes de communautés d'expérience, les hypermobiles ne font qu'exceptionnellement corps ensemble, ce qui a pour conséquence de diminuer leur visibilité.

Cette visibilité est elle-même très relative, et ce même dans le champ des statistiques où il n'existe pas de critère global pour mesurer la mobilité. Car fondamentalement, qu'est-ce qu'une personne mobile si ce n'est quelqu'un qui se déplace ? Sur quelles bases peut-on chiffrer précisément la mobilité et l'hypermobilité ? Quels indicateurs retenir ?

Ce dernier élément est loin d'être superflu, et ce pour deux raisons. Premièrement, parce que la mobilité, comme mouvement, n'est pas le propre des personnes qui se déplacent pour travailler. Elle constitue aussi, en soi, une donnée identifiante pour d'autres catégories de personnes, comme par exemple pour les migrants ou les touristes, des personnes qui peuvent aussi dans le cadre de leur vie quotidienne être en proie à des déplacements d'ordre professionnel (la migration pouvant d'ailleurs être elle-même la résultante d'un choix et d'un projet professionnel). Deuxièmement, parce qu'il faut bien des critères pour spécifier ce que l'on entend par « être mobile » si l'on veut les mesurer, les quantifier, et ce même si on se limite aux mobilités liées au travail. Toutes les personnes qui se déplacent pour aller travailler peuvent-elles être considérées comme des mobiles ? Et à partir de quand peut-on estimer que leurs mobilités dépassent la norme ?

C'est donc en fonction des critères et des indicateurs retenus que nous devons lire les quelques données de cadrage qui existent actuellement sur la mobilité. Nous ne nous étendrons pas ici sur la diversité de ces travaux et de ces comptages. Nous reprendrons simplement quelques-unes des données quantitatives récemment mises à jour par E. Bonnet, B. Collet, C. Dragus et B. Maurines (2008), dans le domaine des mobilités liées au travail, à savoir que :

² Terminologie qui met l'accent sur l'usage intensif que les mobiles font des transports.

³ Terminologie signifiant une vie à distance de son conjoint.

⁴ Terminologie désignant celui qui dort à l'extérieur de chez soi.

⁵ Terminologie désignant celui qui fait des navettes ou très grandes navettes.

- *Les hommes ont tendance à être plus mobiles (19 %) que les femmes (10 %). Par ailleurs, la proportion des mobiles célibataires (19 %) est supérieure aux mobiles marié(e)s (10 %)*
- *Les personnes entre 25 et 34 ans sont [...] les plus mobiles.*
- *La mobilité liée au travail touche surtout les cadres et professions intellectuelles supérieures (28 %, soit le double de ce que l'on observe chez les autres groupes professionnels. Dans cette catégorie, près de 80 % au total se sont vu proposer une telle mobilité à un moment ou à un autre), tandis qu'elle est plus rare chez les employés (11 %) (et notamment chez les personnels des services directs aux particuliers (3 %) à l'inverse des employés administratifs d'entreprise (11 %)). Ce grand clivage selon le niveau de qualification se retrouve chez les ouvriers, qui sont près de 2 fois plus souvent affectés par une mobilité professionnelle lorsqu'ils sont ouvriers qualifiés (26%) que lorsqu'ils sont non qualifiés (9 %). Chez les professions intermédiaires, les trois groupes rattachés au secteur privé sont plus touchés que la moyenne (20 % chez les techniciens, 18% chez les agents de maîtrise et chez les professions intermédiaires administratives et commerciale des entreprises), tandis que les professions intermédiaires de l'enseignement, de la santé, de la fonction publique et assimilés le sont moins (12 %).*
- *Lorsque les femmes sont mobiles, elles se retrouvent plus facilement dans certains types de mobilité, et en l'occurrence [dans la] 'Pendularité longue distance'. Les mobilités suscitant des absences plus régulières du foyer familial [...] sont plutôt le fait des hommes.*

2. L'enquête et son cadre méthodologique

L'enquête a été réalisée selon un protocole qualitatif, axé sur les expériences sensibles et les vécus de la mobilité, mais aussi sur les trajectoires et les incidences qui lui sont liées.

Nous avons privilégié, aux sondages, questionnaires ou autres enquêtes téléphoniques, les entretiens en tête-à-tête, nous rapprochant ainsi en quelque sorte des travaux engagés par A. Tarrus (1992, 2000) même si, contrairement à lui, nous n'avons pu aller jusqu'à suivre certains mobiles dans leurs déplacements.

Nous avons recueilli 49 témoignages dans une trentaine de familles, chaque témoignage ayant été délivré sur une durée allant d'une à trois heures. Tous ces entretiens ont pu être enregistrés et font l'objet d'une synthèse jointe en annexe.

2.1 La population de référence

La population d'hypermobiles que nous avons choisi de cibler possède plusieurs caractéristiques précisées ci-dessous.

Des couples biactifs avec enfants

Résidant en France, elle se constitue tout d'abord de couples avec enfant(s) et dont au moins un des conjoints, pour des raisons professionnelles, fréquente plusieurs lieux de vie, passant habituellement des nuits à l'extérieur de son domicile « principal ». Aucun seuil pour ce nombre de nuitées n'a été fixé, et ce contrairement à E. Bonnet, B. Collet, C. Dragus et B. Maurines (2008) pour qui les mobiles « absents de leurs domiciles » devaient impérativement séjourner plus de 60 nuits par an hors de chez eux, laissant donc à nos interlocuteurs une libre appréciation de leur condition de mobile.

En prenant le parti de focaliser la recherche sur des couples biactifs avec enfants, l'organisation de l'hypermobilité est confrontée à des jeux de contraintes riches, éventuellement indépendants voire contradictoires, portés par des choix professionnels ou familiaux.

La bi-activité est, avec la taille et la structure de son territoire, l'une des spécificités françaises par rapport à d'autres pays frontaliers. Même après la naissance des enfants, une très grande majorité de femmes continue de travailler contrairement à ce qui se passe, par exemple, en Allemagne (N. Schneider, R. Limmer et K. Ruckdeschel, 2002). Dans quelle mesure la biactivité, de même que la mobilité géographique professionnelle sont-elles prises en compte lors du choix du logement et de sa localisation ?

Zoom sur des mobiles qui sont aussi des migrants : les Britanniques

La dimension comparative est accentuée en intégrant à l'échantillon d'informateurs des mobiles qui sont aussi des migrants : des Britanniques résidant en France.

L'émigration britannique en France n'est pas un phénomène récent même si elle est marquée, à la fin des années 1980, par un regain de dynamisme particulièrement saisissant. D'après le recensement général de la population de 1999, on dénombrait, en France, 75 250 résidents en provenance du Royaume-Uni. Les résultats de recensement attestent, en outre, une forte présence britannique pour les départements bordant l'Atlantique, avec notamment un peu plus de 7 100 résidents en Aquitaine, région la plus concernée par l'immigration anglaise. Cinq ans plus tard, se sont près de 130 000 anglais qui sont comptabilisés comme résidant de manière permanente en France, tandis que 60 000 autres y sont connus pour posséder une résidence secondaire (Gervais-Auger, 2004 : 6).

Parmi les éléments qui ont incité une partie de cette population à venir s'installer en France, deux éléments sont régulièrement mis en avant par les spécialistes de la question. D'une part, la médiatisation même du phénomène : la diffusion croissante d'articles de presse consacrés à l'émigration britannique en France a non seulement contribué à faire de ce phénomène une pratique à la mode et enviable, mais a aussi favorisé l'effet boule-de-neige (Gervais-Auger 2004, 2006).

Ce sont le climat, l'environnement physique et social, mais aussi, et surtout, la qualité de vie qui attirent ces migrants, pour la plupart, en quête d'espace et d'authenticité. C'est dans la continuité d'une telle attente que ces derniers investissent alors généralement les campagnes plus que les villes, aidés en cela non seulement par un prix de l'immobilier relativement bas mais aussi par la transformation des campagnes françaises. Désenclavées, plus faciles d'accès et dotées de services toujours plus nombreux, elles auraient d'autant plus contribué à attirer sinon à fixer des néo-ruraux d'origine britannique qu'elles sont tenues par ceux-là comme le lieu ultime où se préserver du stress et de l'insécurité des villes.

En zoomant sur la population britannique, nous mesurons les effets cumulés d'une migration associée à une mobilité professionnelle. Nous estimons également les impacts et les contraintes d'une mobilité lorsqu'elle est liée à un mode de vie rural. La question étant de savoir, ici, si la mobilité résulte et / ou induit des comportements différents de ceux observés chez les mobiles français que nous avons interrogés sur une région densément peuplée – la région lyonnaise – et pour qui nous présumons une mobilité uniquement corrélée à des facteurs professionnels.

2.2 Les défis de l'enquête

Il est important maintenant de spécifier certains éléments portant autant sur des questions méthodologiques que de recrutement inhérents à toute recherche qualitative.

Si les couples rencontrés devaient correspondre aux critères prédéfinis ci-dessus, nous avons jugé intéressant de nous écarter parfois des conditions fixées afin de vérifier si certaines récurrences dans les entretiens étaient uniquement dues à la situation des familles observées, ou pouvaient être étendues à l'ensemble de la population mobile. Nous avons ainsi rencontré des personnes divorcées et des couples dont la femme avait cessé de travailler. Enfin, si le souhait était de rencontrer les deux conjoints des couples et familles rencontrées, nous ne l'avons pas effectué de façon systématique soit parce que la situation nous paraissait être légèrement en marge de notre recherche, de par les mobilités décrites, soit parce que nous n'avons pas eu accès à l'autre conjoint pour des raisons d'emploi du temps de la personne ou de distance au lieu d'habitation, ou enfin parce que le conjoint interrogé a refusé que nous interroguions son conjoint.

Interroger des couples de mobiles a relevé en outre d'une véritable gageure. Le fait que cette population soit peu visible et le fait qu'elle soit régulièrement en déplacement sont les deux difficultés majeures auxquelles nous avons été confrontés durant le temps de l'enquête. À celles-ci, s'ajoute la difficulté pour les mobiles de consacrer du temps qu'ils préféreraient réserver à leur famille. C'est pourquoi il est important de s'attarder quelques instants sur les moyens utilisés pour identifier des mobiles – et qui plus est, pour ce qui est des mobiles au sein d'un groupe de migrants – avant de pouvoir aborder les résultats. Malgré les emplois du temps contraints des personnes rencontrées, il faut souligner l'important désir des informateurs d'être entendus dans leur expérience. Les informateurs étaient tous disponibles pour faire part de leur expérience, pour témoigner, prenant le temps d'aller au bout de leur réflexion et des relances des enquêteurs. Les entretiens sont ainsi globalement d'une très grande qualité, très informés et riches.

Pour ce qui est de l'enquête auprès des mobiles français, nous avons effectué plusieurs déplacements dans le but de nous rendre compte de la part des personnes polyrésidentielles. Dans ce but, des personnels de mairie et d'administrations territoriales ont été rencontrés, ainsi que des agents immobiliers et des responsables du personnel de plusieurs grandes entreprises. Ces enquêtes de terrain ont été menées d'une part autour de Grenoble dans le but de toucher plutôt une population de cadres, et d'autre part dans un secteur s'étendant de Roanne à La Clayette où se localisent encore de nombreuses usines. L'accès à Lyon en train oscille entre une heure et une heure et demie de trajet. Les prix de l'immobilier y sont aussi nettement moins élevés que dans le secteur entourant Grenoble. Il nous semblait ainsi pouvoir toucher une population moins aisée que celle résidant aux alentours de Grenoble. Ces démarches ont apporté moins de contacts qu'espérés, les agents de mairie et les entreprises étant réticents à communiquer les coordonnées de personnes concernées par le phénomène, contrairement aux informateurs rencontrés. La deuxième méthode de recrutement utilisée a été l'usage des réseaux professionnels et amicaux qui se sont avérés fructueux pour recruter des couples dont l'un des conjoints au moins est un cadre. La troisième méthode de recrutement s'est effectuée grâce à des annonces passées dans des journaux municipaux, ce qui n'a toutefois donné aucun résultat.

L'enquête menée auprès de la communauté de Britanniques n'a pas été réalisée sur une région en particulier. Internet a été le principal vecteur dans cette enquête. Il nous a permis de nous rapprocher d'un certain nombre de réseaux (professionnels, académiques, médiatiques, associatifs, communautaires) et de solliciter directement auprès d'eux par e-mail la diffusion d'un appel à participation. De loin, c'est ce dernier média qui s'est avéré le plus productif en termes de contacts établis. Il nous a également permis de suivre les commentaires que générerait un tel appel à témoignage, ce qui constitue en soi une autre richesse de ce mode de recrutement. A cet égard, nous avons pris conscience de l'antagonisme que représentait pour bon nombre de Britanniques le fait d'avoir migré en France d'une part, et de continuer à être actif professionnellement de l'autre. Ces remarques, particulièrement virulentes sur les sites du sud-ouest, sont intéressantes du fait qu'elles font, des couples de retraités anglais, l'archétype de l'émigré britannique en France, situant *a posteriori* le migrant actif en dehors de cette catégorie.

2.3 Typologie des lieux de vie des enquêtés

Au cours de notre recherche, nous avons rencontré une grande diversité de lieux de résidence. Nous allons en dresser une typologie se référant aux caractéristiques physiques et sociales de ces lieux.

La banlieue

Cinq familles résident en proximité immédiate des agglomérations. Ces zones, selon la taille de l'agglomération, relèvent plus de la proche banlieue, voire du prolongement de la métropole locale, que d'un véritable périurbain. Nous avons comparé des espaces comparables en termes de pratique et non nécessairement de distance. En effet, les cinq lieux sont parfaitement desservis par les transports publics locaux. Les plus éloignés des mobiles résident à dix kilomètres du centre de l'agglomération. Pour les cinq, collège et lycée se situent sur la commune ou dans la commune directement voisine.

L'habitat, s'il est essentiellement pavillonnaire, comporte également encore quelques logements en immeuble.

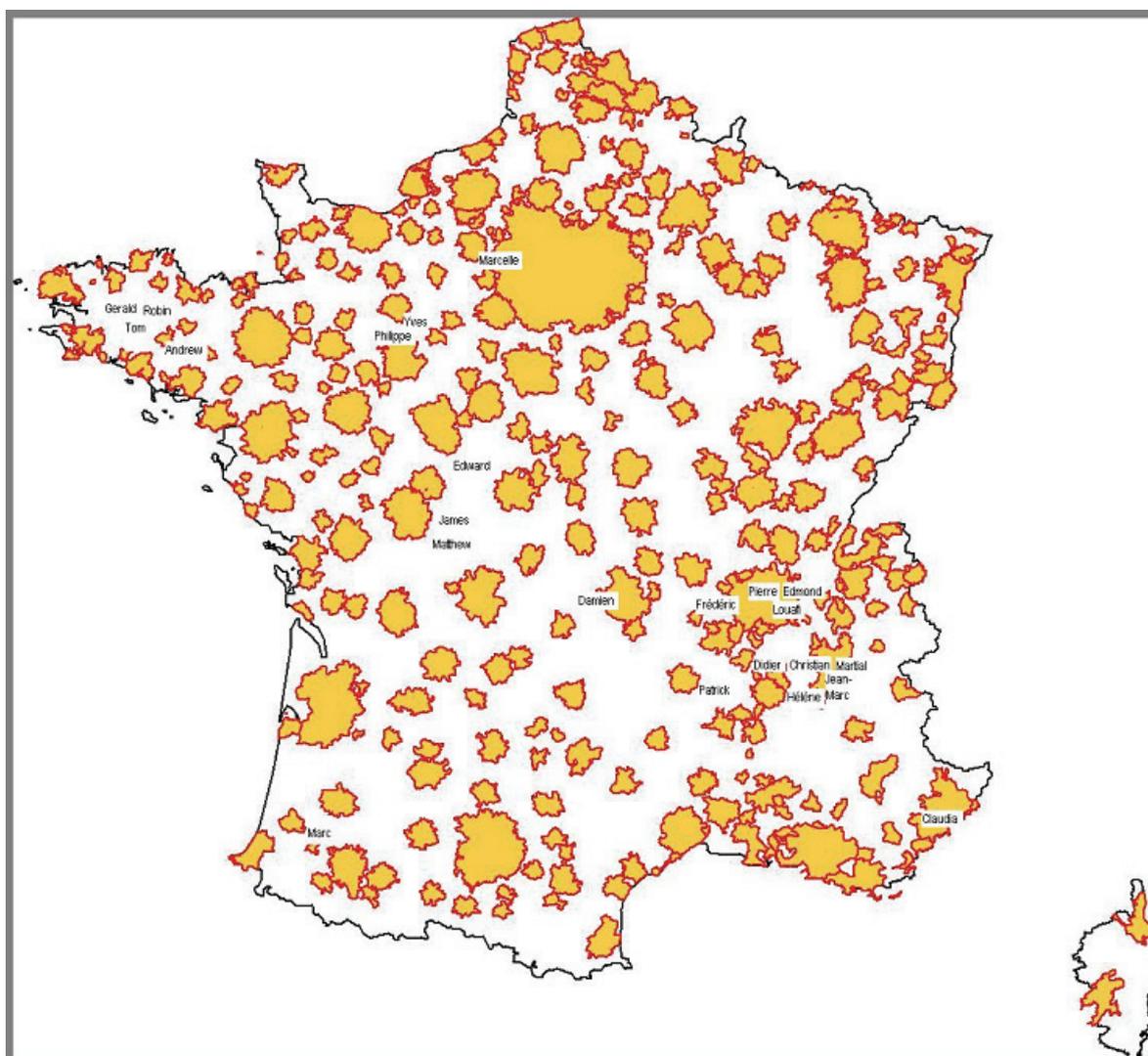
Le périurbain

Huit familles résident en périurbain. Il s'agit là du périurbain au sens le plus classique du terme. Les communes de résidence des mobiles se situent dans un périmètre de vingt à trente kilomètres autour des agglomérations où travaille l'un au moins des conjoints. L'habitat est exclusivement pavillonnaire.

Le « tiers espace »

Neuf familles résident dans ce qu'il convient d'appeler le « tiers espace ». Si nous comptions effectivement trouver ce type de profil, nous ne pensions pas en trouver autant. Quelques mobiles résident au cœur de petites agglomérations à distance des centres urbains, mais la plupart habitent dans des hameaux parfois très reculés. L'habitat est majoritairement composé de bâtiments anciens à restaurer.

Carte des localisations des périurbains enquêtés



3. Pourquoi bouger ?

Lors de la réalisation de cette recherche, la mobilité a été pensée comme étant essentiellement arrivée dans la vie des familles pour des motifs professionnels. La littérature existante sur la question (Bertaux-Wiame, 2006 ; Bonnet, Collet, Maurines, 2008 ; Le Breton, 2008) tend à accréditer cette thèse d'une recherche de mobilité pour favoriser une carrière professionnelle. De fait, nombre d'administrations et d'entreprises publiques et privées encouragent, voire imposent, une mobilité géographique à leurs employés et en particulier aux cadres. Enquêter auprès des Britanniques installés en France nous avait paru comme une ouverture possible vers d'autres motifs de mobilité et en tout cas l'usage d'autres moyens de transport. L'enquête nous a détrompées sur nombre d'*a priori*. Il est ainsi bien souvent difficile de dissocier les motifs professionnels de motifs plus personnels, même si effectivement dans quelques cas les décisions apparaissent plus marquées, et ce quel que soient les lieux d'habitation.

Cette recherche partait également du principe que nous étions face à des couples menant une double carrière. Cette réalité a dû être nuancée notamment parce que la logique de double carrière est peu présente chez les cadres, et encore moins auprès des autres catégories sociales rencontrées ou dans les couples hypogames. Ainsi, s'il existe des motifs professionnels pour expliquer les mobilités, ces motifs ne peuvent que rarement être dissociés des motifs personnels surtout lorsque le couple est examiné dans son ensemble. Choix résidentiels et choix professionnels semblent même relever d'une certaine autonomie, l'un vis-à-vis de l'autre. L'âge des personnes au moment où s'installe la mobilité est également un facteur important, et elle l'est plus pour les périurbains que les urbains.

3.1 Les motifs professionnels

3.1.1 Le choix d'une profession : quand se déplacer fait partie du métier

Les motifs professionnels sont tout d'abord ceux inhérents au choix d'une profession, en l'occurrence ici des commerciaux ou des ouvriers. Devenir commercial, prendre des responsabilités dans une entreprise internationale, implique nécessairement une mobilité au cours de la semaine de travail, voire également une mobilité géographique importante à chaque changement de poste. Les distances parcourues peuvent être plus ou moins longues, mais cette profession ne peut être statique.

⁶ Suivant les postes qu'il a occupés, Damien a ainsi vu évoluer les mobilités qui lui sont imposées. Lorsqu'il travaillait en France, ses déplacements ne dépassaient jamais deux, trois jours, ce qui lui permettait ainsi d'être présent en semaine et éventuellement de pouvoir s'organiser, en tant que père de famille, en fonction des déplacements de sa conjointe. À partir du moment où il a accepté de travailler à l'étranger son rythme a changé de sorte qu'il ne se déplace plus actuellement qu'une semaine sur deux selon un emploi du temps immuable.

⁶ Chaque encadré renvoie à un état des entretiens effectués dans la présente étude.

Les ouvriers rencontrés ont généralement accepté cette possibilité de mobilité géographique pour des raisons financières. Les déplacements ne sont pas nécessairement permanents. Ils peuvent varier tout au long de l'année en fonction du rythme de vie de l'entreprise et de la distance aux chantiers.

La mobilité géographique d'Yves dépend de chantiers qui peuvent se prolonger sur plusieurs années. Certaines localisations peuvent même empiéter sur le week-end. Ces professions se caractérisent par une absence totale de maîtrise des temps et durées des déplacements au long de l'année. Ce sont aussi des professions où il n'existe pas de possibilité de négociation du temps de travail.

Les consultants et les formateurs sont également contraints à des mobilités géographiques importantes sur des durées variables selon les contrats obtenus. Notons également le cas, quelque peu singulier, des métiers liés au transport de biens, de marchandises ou de personnes et qui impliquent, *de facto*, pour celui qui l'exerce une capacité à se déplacer. Parmi nos informateurs, deux Britanniques appartiennent à cette catégorie socioprofessionnelle.

Edward, tout d'abord, qui est ingénieur mécanicien dans la marine marchande et qui embarque sur un cargo navigant sur la Méditerranée ;
James, ensuite, qui exerce dans la batellerie touristique offrant à des vacanciers des séjours d'une semaine sur les affluents de Bourgogne.

Dans tous ces cas, la mobilité est induite par l'acceptation tacite des déplacements lors de la prise d'emploi. Elle est donc classique, au sens où elle ne présente pas une nouveauté par rapport à des situations vécues par certains corps de métiers, notamment celles des représentants du commerce, de certains corps d'ouvriers en déplacement sur des chantiers, etc.

3.1.2 Les restructurations d'entreprise et les contraintes du marché du travail

Les restructurations que connaissent les entreprises induisent aussi des mutations géographiques pouvant se transformer en une mobilité hebdomadaire. Ces mobilités interviennent essentiellement auprès de personnes d'une cinquantaine d'années qui n'avaient pratiquement pas ou peu connu de mobilité par le passé, et en tout cas jamais de mobilité géographique imposée.

Lorsque Marc et son épouse ont décidé de migrer à Bayonne, Marc pensait effectuer les navettes en train de nuit, une fois par semaine, puis trouver un poste dans le sud-ouest. Il lui restait alors quatre ans à travailler. Peu de temps après le déménagement sa ligne de train a été supprimée, compliquant ses déplacements. Puis ce fut son poste. Il accepta alors un poste à Paris. Entre temps, la durée du temps de travail s'est allongée éloignant d'autant la perspective de la retraite.

Se déplacer seul vers son nouveau lieu de travail s'effectue en fonction d'arbitrages familiaux et conjugaux. La caractéristique commune des trois personnes rencontrées est leur âge. La mutation est perçue comme devant être *a priori* le dernier poste occupé avant la retraite, une retraite qui ne sera d'ailleurs pas prise aux échéances initialement prévues pour ces personnes : le contexte est aussi mouvant socialement. L'incertitude pèse également sur la durée des postes car les entreprises et les administrations évoluent très rapidement.

Marcelle n'est ainsi pas sûre de ne pas devoir de nouveau changer de poste d'ici un an, alors même que lors de notre rencontre, elle venait tout juste d'en prendre un autre et ce au sein de la même unité.

Pour tous, la situation de célibat géographique est alors choisie selon un arbitrage de couple et/ou de futurs choix de vie lors de la retraite. Les couples rencontrés, qui étaient touchés par ces mobilités, étaient essentiellement périurbains, et plutôt plus âgés que la moyenne.

3.1.3 Les mobilités géographiques imposées

La mobilité peut être vécue semaine après semaine. Elle peut aussi s'exercer dans le cadre de mutations imposées tous les trois à cinq ans. La plupart des cadres bancaires et de services publics ou parapublics sont ainsi contraints à des mobilités géographiques régulières, cette possibilité étant même très souvent spécifiée dans leurs contrats (Bertaux-Wiame, 2006).

Pierre qui travaille dans une entreprise du secteur parapublic sait qu'il doit changer de poste tous les trois ans. S'il lui est possible de refuser deux mutations, un troisième refus signifie généralement un blocage des possibilités d'évolution ou une mutation imposée.

Ces mobilités géographiques peuvent s'accomplir en famille ou seul selon le moment du cycle de la vie familiale et/ou de la carrière du conjoint. Vie familiale et professionnelle se trouvent entremêlées. Le célibat géographique va dépendre d'arbitrages réalisés au sein de couples fortement ancrés géographiquement ou en désir d'ancrage.

3.2 Les motifs personnels

Les motifs personnels influencent la majeure partie des décisions prises par les familles rencontrées. Ils peuvent évoluer au cours du temps ou être multiples.

3.2.1 L'effet repoussoir

Nombre des mobilités observées entre province et capitale française ou britannique, proviennent de ce que nous appelons un effet repoussoir de ces grandes villes. La taille autant que le temps passé dans les transports en sont incriminés.

L'importance de ce motif de refus peut provenir des lieux à partir desquels les enquêtes sont effectuées. Dans la recherche réalisée par B. Collet, B. Maurines et E. Bonnet (2006) sur les mobilités professionnelles, les auteurs remarquent qu'ils ont rencontré autant de personnes résidant sur Paris et refusant d'aller vivre en province que de cas inverses. La population ici enquêtée est aussi beaucoup plus diversifiée socialement. Ce qui peut être un autre facteur explicatif, car le coût de l'immobilier entre dans nombre des choix réalisés. Est également pris en compte le constat suivant : entre effectuer de façon quotidienne de grandes navettes pour rejoindre un logement excentré ou ne pas rentrer de la semaine alors que le reste de la famille bénéficie de ce que les informateurs qualifient d'une vraie qualité de vie, les avantages escomptés penchent plutôt en faveur de la deuxième solution. Parmi les informateurs, l'effet repoussoir de Paris a toujours agi en fonction d'une première expérience de vie, seul ou en couple, dans cette agglomération. La mobilité est donc acceptée en connaissance de cause.

Pierre s'est également retrouvé en célibat géographique parce que le couple ne désirait pas retourner vivre à Paris où ils avaient précédemment vécu. Ils avaient alors effectué un choix radical en quittant la ville et leurs entreprises respectives, malgré le fort ralentissement de carrière qui allait en résulter.

Typiquement, quand on est parti sur Marseille un des paramètres c'était de quitter la région parisienne alors qu'on était tous les deux chez A., une évolution. Tout était très bien au contraire, quand je suis parti tout le monde se demandait pourquoi je partais mais c'était un choix vraiment familial et tant pis, j'ai pris grosso modo 7-8 ans de retard sur un déroulement classique, j'en ai rien à faire.

3.2.2 La découverte

La mobilité peut avoir été choisie pour se donner les moyens de découvrir d'autres lieux. L'expatriation est ainsi majoritairement choisie autant pour des raisons professionnelles que personnelles.

Damien et Violaine organisent chacune de leurs mutations géographiques en fonction de critères de découverte et rêvent de pouvoir partir plus loin. La curiosité pousse aussi à accepter des déplacements en semaine même s'ils sont contraints par des temps professionnels extrêmement accaparants.

Quand j'ai rencontré David, lui ça faisait 25 ans qu'il était à Montpellier, enfin il avait bougé pour ses études, et je lui avais dit « moi j'aime bien voyager, c'est une ouverture d'esprit, j'ai été éduquée comme ça, donc voilà, on va voyager. » et en fait au début il était hyper réfractaire et en fait, avec le temps, je pense le fait d'en parler, etc. en fait, maintenant c'est lui qui est moteur sur les voyages, ça c'est hyper intéressant ! moi quand je l'ai rencontré on pensait pas expatriation au départ mais c'est le fait que le voyage se soit introduit dans sa pensée qui a fait que l'expatriation, moi j'ai toujours voulu être expatriée, donc ça a germé et maintenant c'est notre projet commun, c'est assez marrant parce que je pense qu'il était pas très programmé forcément pour ça au départ. Mais que le fait qu'on soit ensemble, qu'on se côtoie et tout, ça l'a fait évoluer et c'est rigolo ... c'est vrai que lui bon, il voit plus l'aspect professionnel, mais moi je vois l'autre, forcément !

Le désir de découverte peut aussi conduire la famille à s'installer dans une région inconnue, pas nécessairement pour y rester de façon définitive, et même si cela va impliquer de forts déplacements pour l'un des conjoints. Les installations s'apparentent alors à une façon de voyager, mais au long court, qu'il convient de distinguer des choix de lieu de vie beaucoup plus forts en termes d'investissement dans la durée.

3.2.3 Choisir son lieu de vie

Pour nombre de mobiles, le choix du lieu de vie est un choix que nous qualifions d'autonome dans la mesure où l'ampleur des mobilités qui en découle est rarement intégrée au choix. *Ce sont ces motivations qui sont à l'origine d'un habitat en périurbain, habitat qui s'est avéré beaucoup plus important que nous ne le pressentions.*

Un pays

Mentionnons le cas des Britanniques venus s'installer dans les régions françaises et qui se retrouvent contraints à devenir mobiles parce que leurs choix de vie se conjuguent tant à la nécessité économique qu'à une certaine forme de naïveté.

Les études portant sur la migration des Anglais en France montrent que le travail intervient peu dans les critères qui incitent les premiers à venir s'installer dans l'hexagone, même si parmi les informateurs, trois d'entre eux ont tout de même vu leur migration se décider à la lumière de ce facteur (Gervais-Augier 2004, 2006). Pour les autres, deux types de profils méritent d'être distingués :

- Premièrement, ceux qui ne connaissent aucune interruption de travail entre leur emménagement en France et l'exercice d'un métier ou d'une profession.

C'est le cas de Claudia qui s'est installée avec son mari et sa fille dans le sud de la France sans intention pour elle de quitter l'emploi de manager qu'elle occupe en Scandinavie et dans lequel cette informatrice semble s'épanouir pleinement.

- Deuxième cas de figure, le plus courant, celui des Anglophones qui pensant vivre correctement de leurs rentes en France ou qui, pensant y monter rapidement une nouvelle activité, se retrouvent dans l'impossibilité de concrétiser leurs projets et retournent en Angleterre chercher un emploi dans le même secteur d'activité ou l'entreprise qu'ils venaient de quitter.

C'est le cas de Gerald qui est arrivé en Cote d'Armor persuadé qu'il lui serait facile à lui et sa femme Lisa d'accéder à un métier en France.

Lisa: Yeah. We began to look for work and we realized that because of our lack of language skills, we would be unable to find work in what we were trained for, me as a teacher and my husband as an engineer and we went to the usual places, ASSEDIC and then ANPE and the staff was saying that we need to speak French before we can find work here. And that honestly was not going to happen quickly enough to find work. And because we have a house in England, we had two mortgages to be paid

So you decided to sell your house in England?

Gerald: Yeah. Lisa: We had people renting our house in England while we were here and which paid some of the mortgage in England but not enough so that was really the thing behind it, we had to find some work.

And did you anticipate this kind of situation before moving to Brittany?

Lisa: No because we have never been out of work in England in all our lives. We always worked. In England it's very easy to find a job, you just turn up and all of our professions, in teaching profession, you find foreign teachers that come over on and who are able to find work quite easily.

Gerald: We had thought we would really be able to find work even seasonal working, in hotels, in farms

Lisa: Anything we were prepared to do anything. And we make it quite clear and it's not as easy to find work as it is in England anyway, by notifying work. We were quite surprised by that and rather than take any kinds of benefits because we believe that it would be possible to take, to claim benefits in order to survive here, but we've never done that in all our lives and in our families, we have always worked and rather than do that we decided it would be better for one of us to go back to England and work in something where we knew that we will earn a big salary for and because of my job needed like, when you finish work, when school finishes the teacher job continues, you've got lesson to prepare, marking to do and I can't leave my work like Gerald when he finishes his work, it is finished, and he doesn't have to bring pass of work to do at home during the evening or work on week-ends, so it was easier for Gerald to go

back. Then he found work in the south of England which is away from all our friends and family, so you had to make new friends as well.

You are working as an engineer in?

Gerald: in the water industry. I've worked on clean water supply and water treatment

Skills which were not transferable here?

Gerald: The skill is transferable but my language is not, it is not good enough to allow me to work. So I didn't even look at it, going into that kind of work. I was thinking I could do something, you know, a lesser job if you like until I learn enough French to be able to... The company I was used to work for before was based in the North-West of England

Near the place where both of you originated from?

Lisa: Yes.

Who took the decision to go back?

Gerald: I think it was probably, we moved here in the summer 2005 and by march we start looking for work and probably about April-May term we realized it would be quite difficult to find a work right here in France. Initially to find work, to find work that pays enough money, to allow us to stay here, so the decision process was really about where we want to be? We wanted to be here. And so, how can we achieve that? And the only way where we achieve it now was by me going back. The other option being that we all came back.

Retourner en Grande-Bretagne apparaît plus facile aux interlocuteurs que de se reconvertir en France ou de trouver sur place un emploi correspondant à leurs qualifications professionnelles. Parlant peu ou prou le français, la plupart ne peuvent vendre leurs savoir-faire en France et ce d'autant plus qu'ils résident dans des régions où leurs qualifications servent peu. Il leur est d'autant plus difficile de chercher du travail qu'ils ont une méconnaissance totale du tissu économique et social, ce qui les éloigne, pendant un temps du moins des dispositifs d'aide à l'emploi mis en place par les pouvoirs publics. Se sortir d'une impasse économique devient alors pour la plupart des informateurs si pressant qu'ils ne peuvent consacrer du temps à apprendre le français ou à acquérir une connaissance des modalités d'insertion professionnelle.

Ici encore, c'est le choix d'une localisation à l'étranger qui a conditionné leur mobilité, celle-ci ayant été dopée par leur méconnaissance du contexte français. D'où l'option du retour en Angleterre qui, bien que pensée comme provisoire, s'installe pour la plupart dans la durée, comme nous le verrons plus tard.

Une région

Le choix d'une région⁷ est effectué pour ses aménités propres en fonction d'une connaissance préalable des lieux ou de qualités pressenties. La taille des agglomérations est examinée de même que l'accès aisé à des aménités naturelles comme la montagne.

Mathilde et Jean-Marc ont quitté la région parisienne pour vivre dans leur région élective, choisie pour le mode de vie qu'elle permet grâce à un accès facilité aux sports de montagne. Tous les deux avaient fait leurs études en Rhône-Alpes, région qui leur avait particulièrement plu. Les navettes de Jean-Marc sont la conséquence de ce choix où le professionnel a suivi. Pour ces deux couples, ces choix ont été effectués aussi par refus de vivre en région parisienne

⁷ Dans le cas des mobiles français il s'agit de la région Rhône-Alpes.

et parce que la liaison TGV permet d'effectuer un choix de vie tout en conservant un des deux emplois. Ainsi, tandis que le conjoint conserve son emploi et navette, sa conjointe recherche un emploi sur place quitte à perdre en qualification.

Mathilde illustre parfaitement ce cas où l'arrivée sur Grenoble s'est avérée plus problématique qu'escompté. Après une période de plusieurs années où elle a enchaîné périodes de chômage et d'emplois précaires, elle a fini par passer un concours de la fonction publique territoriale nettement en deçà de son niveau de qualification.

Le choix d'une région est aussi à l'origine d'un certain nombre de mobilité intra-territoriale pour les Britanniques.

James est également venu dans le Poitou pour ouvrir un service de chambre d'hôtes avec sa femme ; un projet qui échoue faute pour le couple d'avoir acheté un logement qui convienne à ce type d'industrie. Voyant s'amonceler d'innombrables problèmes financiers, le couple décide qu'il lui faudra trouver ailleurs et autrement des revenus. James qui parle correctement français et qui en est à sa deuxième migration dans ce pays recontacte les employeurs montpelliérains pour lesquels il exerçait, il y a de ça presque dix ans. Il finit par décrocher une place dans le milieu très fermé de la batellerie touristique, ce qui le contraint dans un premier temps à des déplacements réguliers vers le sud-ouest de la France. La situation ne dure pas puisque James accepte quelque temps plus tard une place mieux payée en Bourgogne, mais qui le contraint à encore davantage de mobilités. Pour autant, les attaches qu'il a construit dans les Deux-Sèvres – une région dont il apprécie le paysage et le cadre de vie – l'empêche de projeter l'éventualité d'un déménagement en Bourgogne, ce qui montre le côté déterminant des aménités en matière de mobilité.

Une maison

Pour toutes les personnes pour qui la mobilité est arrivée alors que l'histoire familiale du couple était déjà fortement inscrite dans un lieu, le lieu et son réceptacle – la maison – sont conservés par décision commune et c'est au navetteur de s'adapter.

La question de l'attachement à la maison est apparue aussi dans les arbitrages que Pierre et Agnès ont effectués. Avoir fait construire était pour eux un acte fort et il leur a semblé impossible de revendre immédiatement. D'ailleurs, même s'ils doivent quitter la région lyonnaise lors de la prochaine mutation de Pierre, le couple envisage de conserver la maison.

Dans leur recherche, B. Collet, B. Maurines et E. Bonnet (2006) notent l'importance donnée au lieu de vie. C. Vignal (2005) remarque la même importance donnée au logement acquis lors d'une demande de mutation dans le cadre d'une délocalisation d'entreprise. La population observée par cet auteur, essentiellement ouvrière, se caractérise par un fort rapport à la maison, bien souvent longuement retapée avec l'aide d'amis ou de parents. Se défaire d'un bien sur lequel les individus ont œuvré, dont ils ont rêvé, s'avère extrêmement difficile.

C'est bien de cet attachement dont parle Didier lorsqu'il fait état de l'ensemble des travaux qu'il a entrepris et qu'il souhaite encore entreprendre. La maison devient ici porteuse d'un projet de vie, un projet trop important pour qu'il puisse être facilement abandonné.

C'est une maison qui a été construite en 74, donc c'est pas une vieille maison. Quand je l'ai acheté, c'était une maison d'architecte, un peu con comme un certain nombre d'architectes, c'est-à-dire il y avait même pas d'accès au toit par exemple. Je veux dire, j'avais des combles et j'avais même pas de trappe pour aller aux combles et quand j'ai acheté, j'ai demandé aux gens « vous êtes sûr qu'il y a de la laine de verre », « « oui, oui », la première chose que j'ai fait ça a été de casser un mur pour être sûr qu'il y avait bien de la laine de verre et que le toit n'était pas attaqué par les bestioles et après j'ai aménagé toutes les combles, donc il y avait effectivement de la laine de verre, moi j'ai réaménagé, j'ai refait tout/ enfin toute l'isolation des combles et au début c'est une maison qui se chauffait avec très peu, au début c'était un chauffage électrique, j'ai viré le chauffage électrique j'ai mis un chauffage à gaz et puis on se chauffait pour très peu. Et puis aujourd'hui je suis en train de refaire, j'ai installé des capteurs solaires que j'avais construit en 81 parce que je suis tombé dedans quand j'étais tout petit, dans les énergies renouvelables, j'ai animé un atelier de capteurs solaires dans une maison de jeunes en 81 et puis avec tout un groupe on a construit plein de capteurs solaires, une dizaine de capteurs solaires et moi je m'en suis construit un aussi, et donc je les ai installés sur la maison, mais aujourd'hui, c'est une maison où il y a 10 cm d'isolant dans les murs et puis 15 cm au plafond à certains endroits, mais aujourd'hui tout ça ça c'est dégradé, et maintenant, je suis en train de refaire un plan avec d'autres architectes pour refaire toute l'isolation, enfin pour remettre une serre pour/mais aussi pour renforcer l'isolation de la maison et refaire une partie de l'isolation qui je pense s'est dégradée. Voilà, dans ma contribution à l'environnement c'est aussi, ça fait deux ans que je me fais une mare, j'ai fait une piscine il y a trois ans et puis j'ai fait une mare pour recevoir quand je nettoie la piscine j'envoie tout ça dans la mare avec des roseaux, des grenouilles et tout ça. J'ai pas encore fait de système de récupération des eaux de pluie, mais ça va venir, j'ai prévu un emplacement, le problème c'est qu'avec cette mobilité concrètement j'ai pas beaucoup de temps, il y a eu toute une période où j'ai fait beaucoup de travaux dans la maison parce qu'il fallait les faire et avec les enfants il fallait avancer, donc j'ai beaucoup donné de week-ends aussi là-dessus parce qu'on n'avait pas non plus les moyens de les faire faire donc j'ai/ quand on voyait les devis je disais « je vais le faire », voilà ! donc c'était pas toujours propice à aller se promener avec les enfants, donc aujourd'hui on envisage plutôt de le faire faire, donc de remettre 10 cm d'isolant à l'extérieur et puis de j'espère pouvoir mettre 40 cm au plafond, voilà ! et d'arriver vers une maison très économe et d'arriver à me mettre un petit peu en harmonie avec tout le discours même si... même si de ce côté là on a quand même des ampoules basse consommation depuis 15 ans partout dans la maison, là-dessus c'est quand même des choses qu'on peut faire facilement quoi !

Ce fort rapport à un habitat choisi interroge d'ailleurs sur les évolutions futures des localisations fortement excentrées des villes où manifestement les familles vont souhaiter rester tant qu'elles n'auront pas épuisé l'ensemble des solutions qui leurs sont offertes et malgré une forte hausse des carburants.

Accepter de déménager implique de renoncer à un projet de vie fort et fédérateur. Il implique également de faire le deuil de l'investissement affectif projeté dans ces lieux, passé en de nombreuses heures de bricolage.

Un ancrage familial

Le lieu de vie familial peut aussi être choisi en fonction de l'histoire familiale. C. Vignal (2005) note, elle aussi, cette importance des ancrages familiaux dans les choix effectués.

Le jour où Yves a retrouvé du travail, il a su qu'il serait peu présent durant la semaine. Plutôt que de faire déménager sa famille, il a préféré qu'elle reste là où son épouse a des attaches familiales pour qu'elle puisse éventuellement bénéficier d'une aide tant logistique que morale. Cette nécessaire présence familiale a été déterminante dans leur cas, un cas toutefois rare.

La mobilité est là pour s'assurer du bien-être de l'ensemble du noyau familial. Ainsi, même si la présence familiale n'est pas toujours mise en avant, nombre des personnes rencontrées vivaient, si ce n'est à proximité, du moins non loin de la famille proche, avec un rapport à la distance qui varie fortement selon les milieux sociaux.

De fait, deux modèles opposés émergent entre les familles qui vivent un isolat familial géographique et celles qui au contraire ont besoin d'une proximité géographique, deux modèles qui sont aussi deux façons de vivre la famille dans la mobilité.

3.3 La question des arbitrages

Les mobilités résultent d'arbitrages entre un nombre important de motifs susceptibles de varier au cours du temps lorsque les mutations géographiques sont appelées à se répéter, et en fonction de périodes de la vie professionnelle et familiale ainsi qu'en témoigne Pierre.

Si Pierre est actuellement seul la semaine à Paris, c'est en raison des caractéristiques du marché de l'emploi qui les contraignent lui et sa femme, de la durée courte de ce nouveau poste (trois ans), mais aussi de l'attachement qu'ils éprouvent pour leur maison et la région lyonnaise, ainsi que de l'âge de leurs enfants. Les éléments se superposent ainsi qu'en témoignent les extraits d'entretien :

Quand vous lâchez un boulot à 40 ans, pour retrouver, expliquer que même si c'est pour accompagner votre mari, on ne vous attend pas ! il y en a d'autres. J'ai connu ça lors de la première expérience à l'export, on l'a fait en Chine dans les années 92-94, on était jeune et puis ma femme était A. donc elle a retrouvé du boulot sans problème, mais j'ai des collègues dont la femme n'avait rien à voir avec notre monde technique, les femmes avaient la quarantaine et ils sont tombés dans les années 94-95, pour retrouver du job ça a été très très dur ! donc c'est vrai qu'étant au courant de tout ça, je dirai qu'on a déjà bougé, c'est des choses qu'on garde ouvertes, des possibilités ouvertes. Donc la mobilité on va dire que c'est pas fini, par contre, c'est clair, ce célibat géographique là c'est quelque chose de dur, je veux dire, en termes de décision.

On a eu la chance de s'implanter dans un endroit sympa qui sont les Monts d'Or, le boulot ça se passait bien, ma femme a réussi à retrouver, ça aussi ça joue, mais cette ville est bien située, elle est grosse mais elle reste à taille humaine quand même, la ville elle-même est bien entretenue et mise en valeur à part Paris qui est une exception mais le budget qu'on y consacre est colossal et je connais peu de ville qui mettent autant en valeur son patrimoine et puis les alentours, c'est-à-dire la campagne, la Bresse, les Monts d'Or, ces deux fleuves, la montagne à côté, on descend un peu on est déjà en Ardèche dans le sud, on remonte on finit dans le Beaujolais, c'est un endroit rêvé qui a joué beaucoup dans le choix de rester ancré la famille sur place. Pareil on a eu la

chance de tomber sur un voisinage sympa, c'est-à-dire on a un petit lotissement, donc tout ça fait qu'il y a une conjoncture vraiment ! et comme on a décidé de s'ancrer parce qu'on a construit. En arrivant j'ai cherché une maison, ça n'a pas marché, j'ai dit à ma femme « tiens, on construit », on est parti dessus, on a construit, donc on s'est ancré. Quand on construit on s'attache un petit peu à se qu'on fait, c'est matériel je pense, c'est tout bête et là le voisinage sympa, la maison sympa fait que là on est vraiment très très bien.

3.3.1 Les couples à double carrière

Les arbitrages entre conjoints commencent à émerger dès que les mobilités ne sont pas inhérentes à une profession mais dictées par des aléas sur lesquels les individus ont plus ou moins de maîtrise comme les restructurations / relocalisations d'entreprise, les mobilités géographiques imposées également par les entreprises. Ces arbitrages dominent totalement, jusqu'à structurer la vie des couples, notamment lorsque les deux conjoints souhaitent avoir une trajectoire professionnelle cohérente à défaut d'être ascensionnelle.

En effet, il convient de distinguer la carrière, construite de façon rationnelle pour accéder à une trajectoire professionnelle ascensionnelle, de la trajectoire où l'individu cherche seulement à ne pas être déclassé socialement.

Damien et Violaine ont souhaité avoir tous deux une carrière professionnelle. Ils se sont connus alors qu'ils habitaient Paris. Damien travaillait et travaille toujours dans une entreprise qui, outre une forte mobilité autour du lieu de résidence qui peut impliquer des déplacements de plusieurs jours, demande également une mobilité géographique importante tous les trois à quatre ans. Les déplacements du couple sont décidés au coup par coup en fonction de l'enjeu du poste, de l'ancienneté de Violaine dans son entreprise et de leur vie familiale.

La mobilité/ Damien et moi là on a tous les deux des parents divorcés, donc tous les deux on a/ enfin c'est impensable pour nous de dire qu'il y en a un qui va arrêter de travailler. Ca c'est la première chose. Et puis moi il y a un autre truc c'est que j'ai vu mes parents ultra-mobiles et donc/ oui on peut pas arrêter de travailler parce qu'on a vu nos mères qui ont arrêté de travailler et puis qui ont divorcé et c'est pas super. Donc on veut pas ni l'un ni l'autre arrêter de travailler. En même temps je vois mes parents qui ont été hypermobiles, ma mère qui a subi cette mobilité et qui au bout d'un moment en fait elle a craqué. Elle n'en pouvait plus, c'était trop pour elle etc. Et je me suis dit « la mobilité ok, mais pas dans l'excès, à la fois pour mon boulot mais aussi pour notre vie, il faut pas non plus trop la subir, mais en même temps c'est très dur. Moi quand j'ai trouvé mon job ici j'ai dit à Damien « bon bem, j'ai trouvé un job ici c'est un peu inespéré mais en contre partie pendant trois quatre ans on va pas bouger. Pour lui c'est un frein que je lui dise ça. Il a eu de la chance on lui a proposé cette opportunité mais il était très inquiet de se dire « qu'est-ce qu'on va me proposer », parce qu'il avait dit qu'il n'était absolument pas mobile. Mais du coup, entre nous en fait il y a un contrat moral qui... il me dit « ok, moi je suis pas mobile, etc. Mais ça veut dire que toi tu t'engages à te défoncer dans ton boulot pour que lui fasse pas le sacrifice/enfin c'est pas un sacrifice/ pour rien quoi. Du coup la pression elle est/ en même temps elle est répartie sur les deux têtes/ du coup c'est un nouvel équilibre en fait. C'est vrai que dans mon entreprise, récemment quand j'ai changé de poste, ils me disaient « votre mari il fait quoi, à oui M., très mobile et tout, vous allez partir bientôt » et en fait je leur ai dit « non il y a un pacte entre nous, moi j'ai dit que je voulais rester ici mais en contrepartie c'est pour un bon job » et donc c'est sûr que si j'ai pas un truc intéressant j'aurais pas de raison de rester. Alors en même temps ça les rassure

dans l'entreprise mais c'est toujours un équilibre précaire. L'autre jour je disais à Damien que j'en avais marre d'être ici et que je voulais partir, partir ça veut dire changer de ville, mais... pour aller où et après il faut retrouver deux jobs et c'est pas si simple que quand il y en a qu'un qui travaille, donc du coup c'est... c'est assez, j'ai l'impression que notre génération c'est assez compliqué. Parce qu'autant la génération d'avant les femmes travaillaient mais c'était le début, encore avant elles travaillaient pas du tout, et puis là on est/ on nous dit aux femmes qui ont fait des études « allez-y ça va être super, vous aurez des jobs aussi intéressants que les hommes, alors nous, bien sûr... on a plein d'espoir, plein d'ambition et tout, mais après la réalité est un peu plus dure quoi !

Quel que soit l'intérêt que les individus portent à leur carrière, les motifs personnels apparaissent, de fait, déterminants.

La carrière de Frédéric a très rapidement pris le pas sur celle de Ruth aussi. Toutes les prises de poste se sont accompagnées d'une mobilité géographique qui se double aussi pour Frédéric de déplacements importants à l'étranger. Toutefois là aussi, chaque mobilité appelle des négociations. Ainsi, Ruth a demandé à Frédéric d'effectuer des navettes entre Lyon et Grenoble, Frédéric ne rentre donc plus que les mercredis soirs en semaine, afin qu'elle ait le temps de lancer l'activité qu'elle projetait et que les enfants se stabilisent, le précédent déménagement n'ayant eu lieu que deux ans auparavant.

3.3.2 Le cycle de vie familial

Au-delà de l'ancrage familial, le cycle de vie familial est apparu également déterminant. Pour nombre des informateurs, le célibat géographique est proportionnellement plus choisi lors de l'adolescence des enfants même si cela n'est pas systématique. Enfin l'approche de la retraite impose plus fréquemment une décision de célibat géographique. Le couple est installé depuis de nombreuses années dans un confort aussi bien physique que moral – possession d'une maison, de réseaux d'amis, etc. – qui freinent le déménagement du couple même si le conjoint pourrait obtenir une mutation plus proche.

Lorsque Christian fut contraint de changer d'emploi et de lieu de travail, sa femme, enseignante dans le secondaire, aurait pu facilement demander une mutation. Le couple a toutefois préféré rester sur Grenoble. Christian a tout d'abord réalisé des navettes quotidiennes pour rapidement opter pour du célibat géographique, la fatigue ayant eu raison de sa résistance.

Mon épouse est prof, elle était prof à Grenoble et elle est toujours prof à Grenoble. Donc le choix qu'on a fait c'est de conserver le lieu, le domicile familial à côté de Grenoble. Pourquoi ? Parce qu'elle elle avait un travail et c'est pas loin, son boulot c'est pas loin du domicile, on a une fille qui était sur Grenoble et qui avait toutes ses relations sur Grenoble et puis elle.... Elle appréciait qu'on ne parte pas non plus et donc on a fait ce choix là avec dans un premier temps des déplacements quotidiens en train de Grenoble à Lyon et là j'ai découvert que Grenoble/Lyon c'est très long, c'est au mieux une heure vingt, souvent on est plus près d'une heure et demie, c'est des lignes qui sont très anciennes avec du matériel vétuste donc régulièrement en panne, régulièrement en retard, des gros problèmes et puis quelque chose que j'avais un peu sous estimé c'est que pour faire un aller/retour sur la journée, après une journée de travail c'était assez difficilement soutenable, donc il a fallu trouver une autre solution.

3.3.3 La mobilité dans la durée

Les situations de mobilité rencontrées sont extrêmement diverses. La durée escomptée des mobilités influence largement les décisions prises en amont par les couples. En dehors des situations professionnelles qui induisent elles-mêmes de la mobilité, cette dernière est utilisée pour répondre à une situation perçue comme ponctuelle. Cette incapacité à avoir pu prévoir que la mobilité s'installerait dans leur vie est présente chez nombre de couples.

Nombre de ces mobilités ont également été décidées parce qu'elles s'inscrivent dans un parcours de vie où les décisions et expériences précédentes, ainsi que les exemples d'amis ont conduit à envisager comme possible le célibat géographique. La mobilité actuelle est mise en perspective du jeu des mobilités précédentes. L'étape de séparation apparaît comme la suite d'un processus dont il suffit d'attendre l'étape suivante.

Pour d'autres, au contraire, la mobilité est subie pleinement, sans que rien au préalable n'ait préparé les individus et le groupe familial à les vivre. La durée des mobilités n'a pas été anticipée même lorsqu'il s'agit du dernier poste avant la prise de la retraite.

L'incertitude du contexte a également joué en défaveur de Nawel et Louafi : lorsque Louafi a réussi son concours de la fonction publique, prendre un poste à Paris semblait plus avisé pour pouvoir ensuite avoir droit à un poste en région lyonnaise. Les règles du jeu ont changé entre temps. La conséquence est un prolongement de plusieurs années d'une séparation qui, pensaient-ils, n'aurait pas dû durer plus de deux ans.

Il a réussi le concours, catégorie B et pfui... il est parti sur Paris. En fait il se pose la question, il pense peut-être qu'il avait/ qu'il aurait pas dû faire comme ça, parce qu'il avait la possibilité soit de faire une formation où il est vraiment stagiaire dans un centre, soit alors il était interne dans un service avec des séances de formation. Lui comme il est ingénieur à la base, mais il a fait son ingénierat en Algérie, donc... Il a fait l'ENTPE, il a fait un an à l'ENTPE, il a fait un certificat supérieur, mais pf... Donc il a passé le concours et il a choisi d'être interne, donc quand il a choisi d'être interne, les seuls postes qu'ils lui ont proposés, parce que en plus ils leur proposaient, il y avait des postes sur Lyon, mais ils leur proposaient par ordre, par classement, donc lui par rapport au classement c'était... donc beaucoup de gens ont choisi Lyon, ceux qui étaient avant, et puis après c'était Paris et Fréjus, et bon lui il a regardé un peu qu'est-ce qu'il allait être par rapport au lieu où il serait, par exemple là il est fonctionnaire d'Etat, tandis qu'à Fréjus il était fonctionnaire territorial, donc c'était pas la même chose, il préférerait être fonctionnaire d'Etat, et puis aussi par rapport aux trajets. Là-bas il y a deux heures, là-bas il y a six heures de trajet pour le retour. Donc heu, il a choisi Paris. Après il s'est dit que c'était peut-être un mauvais choix parce que ceux qui sont sortis de formation, il y avait 20 postes sur Lyon, mais il avait pas le droit de demander de mut, il avait choisi l'interne et il était obligé de rester sur le poste qu'il avait choisi. Il avait un peu les boules mais bon !

Cette absence de pouvoir sur le marché de l'emploi est également présente dans le discours des Britanniques, tout comme dans celui de Français qui escomptaient des mutations ou des changements d'emploi plus faciles. S'il est difficile d'estimer le caractère plus incertain du monde dans lequel évoluent les mobiles, il est néanmoins évident que les répercussions sur leur vie sont nettement plus importantes.

3.4 Conclusion

La typologie présentée permet de cerner les différents motifs pouvant présider à des mobilités. Ces motifs peuvent s'entremêler ou se succéder dans le temps en fonction des évolutions de l'histoire individuelle et familiale. Ces motifs peuvent être source de négociation ou de discussion et d'arbitrages au sein du couple. Grâce à cet éclairage nous constatons que les mobilités liées au travail n'apparaissent pas uniquement liées à des choix professionnels ou personnels, et qu'elles ne sont pas uniquement le fait des hommes.

Cette première analyse permet également de mettre en évidence l'importance de la localisation dans les choix effectués. Le lieu de vie est choisi avant même que ne soit choisi le lieu d'emploi, voire indépendamment de ce lieu d'emploi. Cette observation permet de mieux comprendre la prépondérance de la part des périurbains dans notre enquête. Mobilité ou ancrage résidentiel et mobilité professionnelle sont deux sphères qui s'autonomisent, et cela, d'autant plus que le couple avance dans la vie. Les choix d'habitat se veulent alors des choix durables, et ils le sont peut-être d'autant plus que le marché du travail apparaît lui bien vulnérable ou au moins incertain.

4. Habiter

Pour appréhender au mieux la polyrésidentialité, nous utilisons le concept de « modes d'habiter ». Le concept a été forgé par N. Mathieu, A. Morel-Brochet, N. Blanc, P. Gajewski, L. Grésillon, F. Hebert, W. Hucy et R. Raymond (2004). Ces auteurs, dans un article commun visant à réfléchir sur ce qu'habiter veut dire, écrivent :

Il existe des manières d'habiter, des types d'habitants et cette typologie ne tient pas qu'à la forme des « dedans » et des « dehors », mais au rapport entre les représentations et les valeurs des individus d'une part, et, d'autre part, la possibilité d'aménager, de s'approprier le dedans, et surtout le dehors, par des stratégies et des pratiques qui garantissent le prolongement de soi et de sa famille au-delà de l'habitat.

Et ceux-ci de conclure :

Notre effort de confrontation débouche aussi sur la remise en cause de certaines idées devenues stéréotypes : que l'habiter est une fonction séparée des « fonctions clés de l'urbanisme de la Charte d'Athènes (1933) : habiter, travailler, se récréer, circuler », alors qu'elle les contient toutes au moins dans l'idéal.

Le concept de modes d'habiter qui découle notamment de ce texte intègre la matérialité des espaces habités, la relation à l'habitat, à l'environnement et aux espaces vécus (espaces traversés, lieux de travail, lieux de vie familiaux...), ainsi que les pratiques « habitantes ». Il envisage donc l'étude de l'acte d'habiter non seulement sous son aspect sensible et tangible, mais aussi dans son interaction entre deux sphères, l'une privée et domestique (la maison, l'appartement), l'autre publique, partagée et/ou disputée (la communauté urbaine, le village, la région...). C'est précisément parce qu'il permet une symbiose de tous ces éléments que le concept de « modes d'habiter » offre une richesse d'analyse exceptionnelle.

Dans la typologie présentée au premier chapitre, nous détaillons une grande diversité de situations de mobilité en tentant de repérer ce qui contraignait les individus à se déplacer et à s'éloigner un tant soit peu de leur espace résidentiel.

Si nous examinons davantage ces mobilités et les conditions dans lesquelles elles s'exercent, nous remarquons que les mobiles évoluent soit à partir d'un lieu vers une mobilité généralement circulaire, organisée selon les principes de tournée dont il est possible d'apercevoir les motifs réitérés au cours de l'année, soit de façon pendulaire.

Dans tous les cas, un ou des lieux premiers sont à l'origine de la mobilité et l'organisent dans le temps puisque c'est vers ce point que tendent les individus. **La particularité de ce lieu premier⁸ est d'être à très grande prédominance rural ou périurbain.** En effet, résider en ville, au plus près des lieux de communication, n'est pas la norme pour la population enquêtée.

L'objectif de cette section est donc de questionner cette sous-représentation, en même temps que les critères qui président aux choix des habitations familiales.

⁸ Premier, dans le sens où ce lieu est l'origine même des actions des individus, et le lieu vers lequel ils tendent, même s'ils y sont physiquement peu présents.

4.1 Vivre en banlieue

Vivre en banlieue, c'est avant tout avoir accès à un réseau de transport en commun fiable. Cet élément est d'importance pour les mobiles puisqu'ils peuvent être parfaitement autonomes dans leurs déplacements sans avoir recours à un véhicule personnel. Il l'est également pour les enfants qui sont ainsi rapidement autonomes, limitant par conséquent la dépendance à l'adulte restant, ce qui n'est pas le cas des autres zones périurbaines rencontrées.

Par ailleurs, les choix de localisation ont été effectués *pour ne pas trop s'éloigner des centres villes ou d'un lieu d'emploi, mais aussi en fonction de la mobilité géographique professionnelle, actuelle ou future*. De ce point de vue, cela les distingue nettement des couples résidant en centre ville. Le choix d'un bon niveau d'accessibilité prime sur d'autres critères comme la taille du jardin et de la maison. Il s'agit aussi d'accepter d'investir plus que cela n'avait été envisagé au départ, un choix qui n'est pas toujours possible et explique la plus forte concentration de cadres dans cette population.

Les modalités de transport des banlieusards apparaissent plus souples que pour les autres zones périurbaines étudiées. Tous les informateurs réalisent leurs déplacements dans le but de travailler dans une autre métropole, à l'instar des « urbains » rencontrés. De ce point de vue, il existe une nette différence entre les habitants de banlieue et les habitants français du tiers espace et du périurbain. Nous revenons sur ces spécificités dans le chapitre 5 « Se déplacer ».

La proximité est un critère dans le choix avant même que ne soit envisagée la mobilité, ainsi que l'explique Christian, mais la proximité est aussi le gage de plus faibles déplacements d'une façon générale. En cela, la mobilité est intégrée même si la longueur des navettes n'avait pas été intégrée lors de l'achat ou du choix de location :

A Grenoble, je suis propriétaire depuis, cela va faire 10 ans au mois d'août. J'étais propriétaire d'un appartement. En arrivant sur Grenoble au bout d'un an ou deux on a acheté un appartement et puis après on a fait le choix de trouver une maison, donc en 1997 on est vraiment au creux de la vague de l'immobilier, ça veut dire que c'est encore possible de pouvoir acheter une maison très près de Grenoble à la limite sud de Grenoble, on est pratiquement à Grenoble. Possibilité parce que c'est pas trop cher mais à l'inverse pour vendre un appartement quand je pense au prix qu'il a été vendu à l'époque aujourd'hui c'est pas le prix d'un studio mais pas loin. Le différentiel était acceptable. [...] Quand on avait choisi le lieu de vie, on ne savait pas à ce moment là que je continuerai en allant travailler sur Lyon mais on s'était donné des critères de choix de la maison. Dans les critères de choix on avait mis un arrêt de transport collectif donc ça resserrait les possibilités, ça voulait dire aussi qu'on restait très près pour être desservi par les transports collectifs ; on n'est pas très loin du centre. Ça diminuait la taille des parcelles mais on n'avait pas envie d'avoir un champ donc on a 400 m² et c'est parfait. On avait mis quatre paramètres pour choisir la maison : un paramètre d'organisation de la maison afin d'avoir une chambre en bas pour les soucis de santé. L'autre c'était le bruit, le troisième, le transport collectif et le quatrième on s'était donné un prix. Les trois premiers on a trouvé, le quatrième on a été obligé de revoir assez rapidement notre budget, et le budget, si on le gardait, on se faisait renvoyer au moins à Voreppe. C'est-à-dire l'arrivée sur Grenoble. Là, on arrivait à trouver une maison, même un peu plus grande, mais pas de transport collectif sauf interurbain et donc pas satisfaisants. En plus, on avait le problème de la queue si on venait en voiture.

La proximité au centre et l'accès aux services place de ce point de vue la population de la banlieue dans une catégorie totalement différente de celles rencontrées plus loin. Ces personnes sont prêtes à faire des concessions soit sur la taille de leur logement, soit sur leur projet d'accès à la propriété pour pouvoir conserver l'accès au réseau du transport en commun de l'agglomération.

Ainsi, trois des familles résident en maison et sont en accession à la propriété, voire sont propriétaires (un cas). Les deux autres louent des rez-de-jardin dans des petites résidences. Aucune des autres familles rencontrées en périurbain ne présentera ce profil. Ce sont deux couples qui désireraient accéder à la propriété, tout en conservant la même proximité avec le centre urbain.

Les raisons qui ont motivé le choix de Nawel et Louafi sont à la fois semblables et différentes. Semblables, parce que c'est l'accessibilité au lieu d'emploi de Nawel qui a prédominé, mais aussi parce que la mobilité n'était pas envisagée lors du choix du logement. Différentes, parce que ce couple n'est pas propriétaire de son logement, mais aussi, parce que la localisation a été choisie en fonction de celle de la famille de Nawel qui réside presque uniquement dans les communes environnant leur logement. Le projet d'accession à la propriété est pour l'instant repoussé en raison du coût de la double localisation :

Nous on voulait investir et c'est impossible d'investir. On avait fait une demande il y a quelques années et 1300 euros à sortir pour une maison, sans apport bien sûr, par mois. 1300 plus un loyer là-bas c'est pas possible ! Là on paye 750 + 400, donc on pourrait déboursier 1300 mais avec un autre loyer là-bas ça ferait 1700 euros c'est même pas possible ! Déboursier 1700 euros pour un loyer ! Donc pour le moment ça c'est en stand by aussi. Tant qu'on sera pas tous les deux on pourra pas investir.

Par choix ou en raison de contraintes, les habitants de la proche banlieue évoquent d'autres raisons à leurs lieux d'habitation que la résidence en elle-même. Le logement fait corps avec des prolongements que sont la ville, la famille, l'emploi du conjoint, les activités des enfants, la proximité des services, des critères qui s'estomperont peu à peu en fonction de l'éloignement.

Les profils sociaux-professionnels des personnes rencontrées sont divers en fonction des localisations. Il n'émerge pas de profil type du mobile habitant la banlieue contrairement aux habitants des centres villes. En revanche, ces personnes se caractérisent par un ensemble d'exigences destinées tant à favoriser leur vie professionnelle que leur vie familiale.

4.2 Vivre en périurbain

La plupart des familles françaises rencontrées vivent en périurbain. Tous ont élu ces lieux pour accéder à la propriété d'une maison, si possible individuelle. Ce projet apparaît de façon totalement transversale pour l'ensemble des familles rencontrées. La maison est à la fois un projet de couple et une projection sur la vie escomptée en famille. Pour toute installation en zone périurbaine, ce lien constaté entre la famille et la maison (Berger, 2004) domine également les choix d'installation observés dans des zones plus reculées. Nous y revenons dans la section suivante.

Deux familles ont fait construire leur maison. Ce sont deux couples où l'homme est ouvrier qualifié. Les deux familles possèdent des parents qui résident à proximité : collatéraux et cousins plus éloignés. L'installation ne doit donc rien au hasard mais bien à une réflexion pour rester à proximité de la parentèle. Cette prégnance de l'ancrage se retrouve assez fréquemment en périurbain comme peuvent en témoigner la recherche de Y. Sencébé sur le périurbain dijonnais (2007) ou celle de N. Ortar dans l'Ain et les Alpes Maritimes (2007). En outre, ces deux familles résident dans des lotissements ce qui, en plus du fait d'avoir fait construire, en fait des archétypes du périurbain. Nous ne retrouvons pas ces caractéristiques auprès de la population résidant à une distance plus importante des agglomérations.

Les six autres ont acheté des maisons isolées ou en lotissement. La localisation est due essentiellement à des raisons financières : le bien convoité n'était pas accessible plus proche du centre ville. S'ils ne résident pas encore dans ce qu'il convient d'appeler le périurbain lointain ou le tiers espace, ils résident jusqu'à trente kilomètres des centres urbains. Pour les plus éloignés, les déplacements constituent des temps en plus. La double motorisation est ici obligatoire. Contrairement aux mobiles résidant à proximité des centres villes, la voiture est ici indispensable. Les habitants y sont d'ailleurs plus nombreux à effectuer leurs déplacements uniquement avec ce moyen de locomotion. Ainsi, sur un même trajet Lyon/Grenoble, la personne résidant en proche banlieue utilise le train, tandis que celle résidant à vingt-cinq kilomètres à l'Ouest de Lyon utilise uniquement son véhicule personnel. Dans ces espaces, on note un plus grand usage de la voiture, et aussi une plus grande diversité sociale. L'accession à la propriété a contraint les temps de déplacement, que ceux-ci aient été anticipés ou non, comme dans l'exemple de l'achat de la maison au moment de l'obtention du dernier poste occupé.

Du côté des couples anglophones, l'un d'eux s'inscrit dans ce registre du mode de vie en périurbain, se singularisant par l'achat d'une villa dans les monts qui bordent la Méditerranée. Ici, il s'agissait d'un choix de vie, influencé par le désir de vivre au bord de la grande bleue mais sans les contraintes d'une ville en milieu urbain. Implanté entre Nice et Cannes, le couple est contraint à l'usage de la voiture lorsqu'il désire faire des achats ou pour se rendre à l'aéroport qui offre au conjoint mobile des liaisons directes avec la Scandinavie où il travaille.

En dehors de ce couple à part dans notre enquête, le premier critère intervenant dans la localisation est le prix que le couple pouvait payer pour le bien acquis, ainsi que la surface souhaitée. La localisation est ensuite recherchée dans un rayon défini par l'emploi d'un ou des conjoints au moment de l'achat du logement. Si, à ce moment-là, les déplacements imposent de fortes navettes à au moins un des conjoints (jusqu'à quatre-vingt kilomètres par jour pour le plus éloigné), aucun n'était contraint à des mobilités aussi fortes que celles qu'ils ont pu réaliser par la suite. Il n'y a donc pas d'anticipation des mobilités. Les navettes quotidiennes de l'un se cumulent alors avec les mobilités de l'autre conjoint. Ainsi, si les enfants sont épargnés jusqu'au lycée, les parents eux circulent énormément soit chaque jour soit en cumulé. Même si les zones périurbanisées sont peu diversifiées socialement, les habitants du périurbain que nous avons rencontrés appartiennent à toute l'échelle des catégories sociales du moins qualifié au plus qualifié, du moins aisé au plus riche. Mais, tous n'habitent pas les mêmes régions, ce qui rend les comparaisons délicates.

Deux exemples nous rappellent que ces localisations périurbaines sont encore choisies avec le souci de l'autonomie totale ou partielle des enfants. Les localités doivent posséder un minimum de services notamment destinés à l'enfance. La qualité des établissements est également étudiée.

Lorsque Martial et Françoise ont acheté il y a vingt ans, la proximité était l'un de leurs premiers critères. Si cette volonté, en fonction de leur budget, ne les éloignaient que de dix minutes du lieu de travail de Françoise, vingt minutes de Grenoble, actuellement avec un budget identique, un tel choix relègue les futurs propriétaires à une cinquantaine de kilomètres de Grenoble.

Quand je suis venue ici que j'ai été mutée, on recherchait donc une maison, et c'est vrai que notre souhait c'était de ne pas faire construire parce que d'une part on n'avait pas envie, c'est vrai que déjà j'avais 30 ans, on n'avait pas envie de s'embêter la vie à faire construire et donc on recherchait une maison déjà prête à aménager, à être meublée. On a eu de la chance et c'est ce que l'on a trouvé, et on cherchait dans la vallée du Grésivaudan. Le plus proche qu'on a trouvé c'était Bernin et mon souci pendant 6 mois et de le dire à mon mari c'était « mais tu crois pas que ça fait un peu loin ? », maintenant quand j'y pense je me dis « mon dieu mais c'est pas possible ! », mais c'est vrai que pour moi dans ma situation, je ne me voyais pas, quand j'ai commencé à travailler, pour pouvoir mener une vie professionnelle riche, épanouie, et une vie familiale, si tant est qu'il y en avait une derrière. Je me disais « il faut que je sois proche de tout, proche de la ville, proche de mon travail. Il fallait que je sois à proximité et venir ici et me dire qu'il fallait que je prenne la voiture, déjà pour moi c'était inimaginable de prendre la voiture et puis je me disais « 10 mn est-ce que ce ne sera pas de trop ? », mon mari me disait « mais attends, moi je fais des km par jour pour aller au travail, les parisiens ils font des heures pour aller au travail, pourquoi toi tu ne ferais pas 10 mn en voiture ? » C'est vrai que c'était complètement fou ! Vous allez dire « pourquoi vous n'avez pas acheté à Saint-Nazaire ? », mais à l'époque, il y a 19 ans, on ne pouvait pas déjà financièrement acheter à Saint-Nazaire, c'était déjà relativement cher, et en fait Bernin représentait, aujourd'hui dans l'immobilier, ce que représentent les communes du fond de la vallée du Grésivaudan. Sur Meylan, c'était à l'époque hors de prix, sur Saint-Imier pareil, et Saint-Nazaire était l'une des dernières communes à avoir des prix très très élevés, même les maisons les plus simples ne rentraient pas dans notre budget. C'était vraiment déjà de la folie ! »

De même, lorsque Ruth et Frédéric sont arrivés en région lyonnaise, leur souhait était de résider en banlieue ouest, au plus proche de la ville en fonction de leurs exigences de taille du bien.

Ruth avait imposé que la maison se situe au cœur d'une agglomération où les enfants pouvaient être scolarisés de la maternelle au collège afin qu'ils puissent être autonomes au quotidien. Le plus proche en fonction de leurs moyens fut à vingt-cinq kilomètres de Lyon, mais effectivement dans une banlieue fréquentée essentiellement par des cadres. La question du prestige de la localisation était pour eux plus importante que l'accessibilité réelle à la ville.

Résider en périurbain pour les mobiles résulte ainsi d'un ensemble d'arbitrages où la prise en compte de la mobilité entre finalement assez peu en ligne de compte. La proximité de la famille, d'une école, le coût du bien sont autant d'éléments pris en considération lors du choix, plus que la distance à l'emploi, en particulier pour le conjoint mobile. Le sens donné à la proximité et à la distance s'en trouvent alors modifiés et ce d'autant plus que le moyen de locomotion principal devient la voiture.

4.3 Vivre à la campagne : le tiers espace

Le tiers espace commence au-delà du périurbain. Dans notre recherche, cet espace apparaît effectivement comme étant bien distinct, même si les professions exercées par ses habitants relèvent toutes du secteur tertiaire ou de l'industrie, à une exception près, un artisan élagueur. Sept des familles ont des profils de cadres, dont les deux familles françaises, les deux autres d'artisan et d'employé. Ces familles ne sont toutefois pas parmi les plus aisées rencontrées.

Sur les neuf familles qui résident dans le tiers espace, sept sont Britanniques. Ce n'est pas un hasard, et nous reviendrons plus longuement sur leur choix de vie. Toutes ces familles résidaient auparavant dans des agglomérations, même si beaucoup disposaient déjà d'une maison.

Alain et Hélène sont l'un des deux cas d'installation d'un couple français. Lorsqu'il a changé d'emploi, Alain s'est vu attribuer une maison de fonction dans une petite commune du Vercors sans avoir la possibilité de refuser. La localisation est en même temps tellement excentrée qu'aucune solution alternative n'aurait été satisfaisante pour rendre la mobilité d'Hélène plus simple. Hélène a donc conservé son emploi en région lyonnaise mais le couple a vendu sa maison pour s'installer dans le Vercors.

Didier s'est également installé dans le Vercors parce qu'il y avait trouvé un emploi. La mobilité rencontrée par la suite a découlé d'un licenciement et du choix effectué alors de ne pas déménager sa famille.

Tout autre est l'histoire des Britanniques. Si, dans la très grande majorité des cas, la mobilité n'a pas été concomitante à l'achat du logement familial, la plupart n'a pas pu ensuite exercer sur place. Ainsi, lors de l'achat de leur bien, si les Britanniques ruraux s'étaient posé la question de l'accessibilité de la Grande Bretagne, ce fut rarement dans l'objectif de retourner travailler dans leur pays d'origine, ou alors si aucune solution professionnelle satisfaisante n'émergeait en France, ce qui fut souvent le cas.

Ces familles se sont donc délibérément installées loin des grandes métropoles, résidant de cinquante à cent kilomètres des grandes villes. Les plus isolés sont ceux qui vivent en Bretagne, bien que, paradoxalement, eux-mêmes ne se considèrent pas comme isolés car ils s'estiment être à égale distance de plusieurs aéroports et ports.

De plus, si les deux familles françaises résident dans des maisons qui étaient habitables lors de l'achat ou de la prise de fonction, nombre de Britanniques ont acheté des maisons à restaurer, dans des états de délabrement divers. Ils ont acheté ces biens pour en avoir la jouissance et ce sans se préoccuper de la localisation précise, même si le choix d'une région pouvait avoir son importance, soit que celle-ci soit propice au développement d'une activité, soit qu'elle soit attractive financièrement, soit encore qu'elle soit réputée pour son caractère. Souvent aussi, ils ont été touristes dans cette région – ou dans une région voisine, avant d'y élire domicile. Dans quelques cas, ils ont décidé de s'installer durablement en France après avoir occupé à titre saisonnier les maisons qu'ils avaient achetées.

Mary qui télé-travaille depuis la France pour une entreprise britannique et dont le mari continue d'occuper un poste d'ingénieur en Angleterre raconte :

We bought this house 6 years ago and it was a holiday home and it stayed that way for years ... We needed to do renovations. It only had 2 bedrooms, and a very tiny backroom, and you now, no kitchen. So we realized we had to do work to this house, so to start the work to this house, we had to sell our house in

England, because in the UK you make a lot of money on your property. So we sold our house in the UK, just weeks before my second son was born, and we rented a house in the UK for a year. And also, I didn't want to have a baby in France, because I couldn't speak French, and I didn't want to be isolated, so I wanted to stay in the UK with my family, my friends and my husband until he was born. I really didn't want to have a baby here in France, I remember that, I didn't want to move to France before the baby was born, but I didn't mind afterwards. So then, when we sold our house in the UK, we realised the equity, then we could start the work on this house. And we did replace the roof, and then we had to put on concrete floor, to do the upstairs, to put central heating in, new plumbing everywhere, new electricity everywhere, so there were huge works and they were very expensive, and it was taking forever because we weren't here all the time, so you now, French builders, maçons, plumbers and electricians, if you are not there, they don't do it. And then we came and said "Why haven't you done this", you now they have moral manières, so at the end we said, OK, we are coming in January, and we've decided we're coming in January, and I have to find somewhere to rent in France because we couldn't live here, it was terrible, so we had to find a gîte in France to rent, for five months.

La majorité des familles britanniques, vivant dans le tiers espace, envisageaient de s'installer à temps plein sur place. Quelques unes aussi pensaient utiliser leur habitat pour dégager des ressources, en transformant notamment leurs maisons en gîte ou en y créant des chambres d'hôtes.

C'est le cas de Kathleen et Matthew

Kathleen: The reason we came is for a better life for our children and for us. I've been quite ill and it was a less stressful life for me, an easier life. And also, because I am in hotel management, I wanted to run my own hotel. So we looked at Wales, and that was the only place in the United Kingdom we can afford. So we looked a little bit further and we thought of finding something in France. So we decided, we learn the language, the children would be bilingual, I would be able having a horse and our son could be a child again because in England, children grow up very, very quickly, too quickly. We wanted them to enjoy being as they are and it has happened. We did think that we would be able to set up a bed and breakfast or a chambre d'hote, a small hotel quicker than we've been able too. We thought that he would be living with us. But it ends up that we couldn't run something as quickly as we thought. So he had to get back to England. And that has made it longer, because he's not here all the time.

So you're still commuting

Matthew: Yes.

And when did you move in France?

Kathleen: 3 years ago by July 2004.

So at the time, you thought that you will be able to work in France?

Kathleen: We thought it would be quick to do the renovations and that we would have enough money to do the renovations.

To much work to do in the house?

Matthew: Yeap. We were not able to move into the house because there were no water, no waste, nothing.

Kathleen: It was shame.

So it was completed at the time you move down to the place, in June?

Kathleen: It's still not completed.

Le rural a été majoritairement choisi pour fuir la ville et ses dangers réels ou supposés. Cet imaginaire négatif de la ville est très présent auprès des Britanniques qui, à l'instar des familles françaises défavorisées analysées par D. Lepicier et Y. Sencébé (2007) choisissent aussi de vivre dans ces zones pour que leurs enfants aient, pensent-ils, accès à de meilleures écoles, un cadre de vie exempt de violence.

Au-delà de cette volonté de fuite, la campagne est essentiellement investie pour ses aménités, le rythme de vie, le désir de se rapprocher de la nature et d'un environnement moins dégradé que dans les villes.

La plupart de ces habitants résident dans des hameaux. Il leur est donc nécessaire d'utiliser la voiture en permanence pour quitter leur domicile, accéder aux services administratifs ou commerciaux, parfois même emmener leurs enfants à l'école. Tous sont dépendants de l'automobile même si tous n'ont pas les moyens de posséder deux véhicules. Ces mobiles effectuent les plus longs trajets en voiture, jusqu'à quatre cents kilomètres aller, ainsi que les trajets les plus complexes lorsqu'ils les couplent avec d'autres modes de transport.

Entre les différents périurbains, nous assistons à une gradation dans la dépendance automobile autant pour le mobile que son conjoint et ses enfants. D'objet utile à la vie familiale mais dont il est possible de se passer au quotidien, la voiture devient centrale dans la vie des habitants du tiers espace, centrale car indispensable au quotidien, centrale aussi au regard du temps qui y est passé, pour le mobile comme pour son conjoint contraint de conduire l'ensemble de la famille.

Didier est un premier témoignage de ces frais globaux générés par l'ensemble de la famille :

Concrètement, les voitures, le déplacement, c'est... surtout que nous on a eu jusqu'à 4 voitures quand même. Avec les enfants grands, on habite en plus pas dans un village mais dans un petit hameau à 3 km de Pont en Royan, nous on a passé notre temps à amener les enfants à effectivement, à la musique, à l'école dans un premier temps parce qu'il n'y avait pas encore le ramassage, on a passé notre temps en voiture pour les activités des enfants. Et puis, le paradoxe, nous on sort de chez nous les fesses dans la voiture. On fait pas de sport, on fait pas d'activité, on a même pas à marcher quoi ! On ouvre la porte, on prend la voiture, on va se garer à l'endroit où l'on va, le milieu rural ça reste ça. Donc on marche pas, on est tout le temps les fesses dans la voiture, mais pour les enfants quand ils sont devenus étudiants, pour sortir ils avaient besoin d'une voiture, pour faire même le boulot, enfin leurs activités ils avaient besoin d'une voiture, donc à un moment on avait quatre voitures. Maintenant on en plus que trois, enfin on en a plus que deux, il y en a une qu'utilise ma fille mais qui n'est plus à la maison. C'est nous qui l'entretiens encore mais c'est pas... C'est le paradoxe, quatre voitures dans le budget d'un ménage, je veux dire nous on a à se plaindre, on est dans la catégorie moyenne, mais c'est énorme pour une famille modeste je vois pas comment ils peuvent avoir quatre voitures, donc soit les enfants se débrouillent, les enfants font pas d'études ou ils sortent pas. Nous les enfants sont partis tôt parce qu'après le lycée de toute façon il fallait qu'ils aillent en fac, donc à Grenoble, à Valence, à Lyon. Donc ils partent tôt mais en même temps pour revenir à la campagne c'est pas toujours évident et puis quand ils font des stages... donc il y a eu un moment où il y a eu la nécessité d'avoir quatre voitures. Peut-être que c'était... c'est aussi lié à nos choix et puis nos capacités, si on n'avait pas les moyens on les aurait pas eu. Ils auraient pas eu quatre voitures et ça aurait été terminé. Voilà !

Plusieurs éléments caractérisent ces familles : l'achat, bien plus que pour les autres, correspond à un achat de type « coup de cœur » ou une envie de s'investir dans ces biens. Bien plus que pour les périurbains proches, ces habitants sont dans le registre du désir de maison. Cela conditionne nombre de leurs comportements et notamment leur difficulté à se séparer d'un bien, un fait que peu d'autres informateurs mentionnent.

4.4 Conclusion

Les couples interrogés nous invitent à réfléchir sur la construction de choix négociés et partagés, en matière de modes d'habiter, et sur les logiques qui président à la sélection des lieux habités. On ne peut manquer de noter la grande diversité des espaces habités (zones rurales, périurbaines ou urbaines) nonobstant le type de mobilité qui a présidé à ces choix. Les éléments décisionnels à l'œuvre lors de l'installation relèvent d'une recherche de la qualité de vie qui passe par l'habitat lui-même plus investi dans les pratiques que des maisons achetées à une plus grande proximité de la ville. L'habitat et ses aménités naturelles sont au cœur du projet de vie alors que pour les localisations plus proches il est pris dans un faisceau d'éléments diversifiés. Lorsque les lieux d'emploi sont pris en compte, c'est l'accessibilité plus que la proximité qui est recherchée comme en témoignent les Britanniques.

5. Se déplacer

Le surplus de transports participe-t-il à l'émergence d'une conscience environnementale ?

5.1 Se déplacer

Les couples enquêtés peuvent être caractérisés par leur usage intensif de l'espace : l'un au moins des conjoints parcourt un nombre important de kilomètres par semaine. La périodicité de ces déplacements est très différente d'un cas à un autre. Il convient de distinguer :

- ceux qui se déplacent sur une base régulière pour se rendre sur un lieu de travail fixe,
- ceux dont le lieu de travail est susceptible de se déplacer toutes les semaines, voire au cours de la semaine,
- et les « hybrides » qui possèdent un lieu de travail fixe loin de chez eux, mais qui sont aussi appelés à se déplacer régulièrement dans le cadre de leur travail.

Le lieu d'emploi autant que la localisation du logement familial sont à prendre en compte pour comprendre les modes de déplacement choisis.

Ces façons de se déplacer dépendent également fortement du moment qui a présidé au choix du logement familial et donc de l'inscription ou non de la mobilité dans le projet de vie commune. Cette analyse des déplacements interroge aussi au préalable la notion de distance, ainsi que la manière dont cette dernière est appréciée, jaugée et déjouée.

5.1.1 Organiser ses déplacements, appréhender la distance

Organiser des déplacements peut être autant une action très routinière qu'une entreprise à repenser chaque semaine en fonction des coûts de déplacements (ex. des billets d'avion) et des localisations professionnelles hebdomadaires. L'organisation des déplacements dépend assez peu des distances à parcourir, mais des moyens mis à la disposition des individus et de leur capacité à s'en saisir ou non.

Plusieurs couples ont rappelé cette évidence lors des entretiens, comme les Britanniques qui, installés en Bretagne, n'ont cessé de souligner la contiguïté entre le Bassin Armoricaïn et le Royaume-Uni où ils travaillaient. Pour eux, la proximité se mesure prioritairement à l'aune de différents « points de passage » contenus dans une région – ports et aéroports entre autres. Résidant dans de petites bourgades de Bretagne, nos informateurs britanniques jugent qu'il leur sera d'autant plus facile de se rendre à Roscoff, Dinard, Cherbourg, Rennes ou Brest pour embarquer à bord d'un bateau ou d'un avion que les routes qu'ils emprunteront pour y accéder ne sont d'ordinaire pas perturbées par des encombrements chroniques. En ce sens, ils considèrent aussi que ces trajets, pris individuellement, ne sont pas lourds à supporter. La fluidité du trafic est pour eux un élément positif qui leur permet d'apprécier un trajet. Cela contribue à faire oublier le temps passé à aller d'un point à l'autre, et donne même parfois l'impression de le diminuer grâce à la possibilité de rouler plus vite en campagne qu'en ville.

Cet élément corrobore l'une des conclusions de V. Kaufmann (1999 : 20) qui, dans son étude consacrée à la mobilité dans les aires métropolitaines, écrit que « *ce n'est plus la distance qui structure l'espace, mais l'accessibilité* ». Par accessibilité, il faut comprendre la capacité propre à chacun de se déplacer ainsi que la prise en compte de « l'offre de services » existante au sein d'un territoire donné lors des déplacements. Dans son étude sur les mutations à l'œuvre dans la perception de la proximité, G. Le Boulch (2001 : 4) l'évoque ainsi :

De nombreux dictionnaires définissent à tort la proximité comme « petite distance ou voisinage », comme si l'appréciation de la distance ne pouvait s'inscrire que dans une réflexion métrique mathématique. Or ce n'est plus le cas. Le progrès technique aidant, l'homme s'est progressivement détaché du caractère subi et absolu de la distance métrique (par exemple : il y a 530 km entre Paris et Bordeaux) pour apprécier son cadre de vie suivant une distance relative (par exemple : il faut une heure d'avion, 3 heures de train ou 6 heures en voiture pour aller de Bordeaux à Paris). Le temps est devenu l'unité de cette appréciation relative de la distance.

L'offre de services et la capacité à accéder à cette offre (autant pécuniaire que cognitive), permettent de dépasser les contraintes géographiques, de contourner des obstacles, voire même très souvent de réduire les distances et les temps morts.

Le train offre une parfaite illustration de ce phénomène. Leur rapidité grandissante a permis de « rétrécir » les distances, c'est-à-dire d'aller plus loin sans pour autant prendre plus de temps. En même temps, l'augmentation de la fréquence des rames offre aux usagers la possibilité de choisir plus facilement les horaires, et éventuellement d'en changer jusqu'à la dernière minute. Ce sont là autant d'éléments qui rendent les trajets plus simples, parce qu'il est possible de les inscrire dans une routine tout en laissant place à l'imprévu.

Cette fluidité, pour reprendre un terme utilisé par B. Marzloff (2005), accentuée par la mise en place de systèmes d'interconnexion ou de liaisons intermodales, a pour conséquence de devenir un élément clé dans l'organisation des transports. Elle se substitue au critère de la distance kilométrique qui n'est que très rarement pris en compte par les informateurs. La fluidité est également une façon de réduire, voire d'effacer l'« entre deux » et de rendre ainsi plus proches des espaces qui ne le sont pas.

5.1.2 Les moyens de locomotion

Se rendre sur son lieu de travail depuis le domicile familial

Pour se déplacer du domicile familial au lieu de travail, les navetteurs utilisent à peu près toute la gamme des modes de déplacements disponibles actuellement.

De nettes différences apparaissent entre Français et Britanniques d'une part, et entre Français eux-mêmes d'autre part. Les Britanniques diversifient plus que les Français les moyens de locomotion. Leurs déplacements sont globalement plus complexes, ce qui est pour partie lié à un effet de la destination, mais aussi au point d'origine de leurs mobilités. Toutefois, la différence entre Français et Britanniques s'atténue dès qu'est prise en compte la localisation du domicile familial. Pour les Britanniques habitant en milieu rural, les moyens de transport utilisés font tous émerger fortement la voiture, généralement couplée à un usage du train, de l'avion voire du ferry. Les ruraux, s'ils ne décident pas de réaliser la totalité de leur déplacement en voiture, sont donc contraints de rejoindre un pôle multimodal. Cette différence entre urbains et ruraux est conséquente, car elle joue sur la durée - nécessairement plus longue - et le coût - plus élevé - des trajets entrepris. Cela peut avoir une incidence en ce qui concerne la localisation de la résidence principale.

Par ailleurs, les manières de se déplacer des Français diffèrent singulièrement aussi selon leur catégorie socioprofessionnelle et le type d'emploi exercé. Ainsi, si la majorité des employés et cadres se déplacent en train, en avion, ou sur des trajets multimodaux, les ouvriers rencontrés circulent principalement à bord des véhicules professionnels ou de leur véhicule personnel. Ces derniers résident surtout en milieu rural ou dans du

périurbain lointain. Par ailleurs, les chantiers sur lesquels ils travaillent sont généralement éloignés des agglomérations. La desserte des espaces fréquentés joue ainsi sur les moyens de locomotion utilisés.

Par-delà cet effet spatial, la propension des cadres à utiliser le train ou l'avion, se distinguant ainsi des ouvriers qui apparaissent davantage captifs de la voiture, renvoie aussi à des facteurs financiers. Si la voiture n'est pas toujours le mode de transport le moins onéreux, lorsque l'on considère le coût total de son usage, en revanche, son « coût ressenti », ou plutôt son coût immédiat est souvent moins important, donc plus facile à prendre en charge à court terme pour des personnes à revenu modeste. Enfin, l'usage de l'avion ou du train par les cadres est, plus souvent que pour d'autres catégories, favorisé par la situation professionnelle. Cet usage socialement différencié des modes de transport confirme des résultats d'enquêtes quantitatives suggérant que les catégories les plus aisées réussissent mieux que les plus modestes à profiter des améliorations de l'offre de transport collectif (Houée et Klein, 1999). L'usage apparaît également très différencié selon les espaces habités, or les personnes les plus modestes de l'enquête résident hors des villes, là où l'accès aux transports en commun devient plus problématique.

L'usage d'un mode de transport unique ou largement prédominant apparaît, de fait, lié aux localisations du domicile principal et de l'emploi. Parmi les habitants ayant choisi d'habiter la banlieue, ce choix est réalisé de façon explicite pour optimiser les temps de déplacement.

Louafi prend le TGV de 6 heures à destination de Paris. Sa ligne de bus ne fonctionnant pas encore, aussi est-il obligé de prévoir un temps supplémentaire de marche jusqu'à une autre ligne déjà en circulation. Malgré cette situation complexe, cela ne l'empêche toutefois pas d'accéder à la gare, ce qui n'aurait pas été le cas s'il avait résidé plus loin du centre ville.

La surreprésentation du train dans notre enquête auprès des Français peut être due à un « effet TGV ». En effet, la plupart des personnes rencontrées travaillent ou habitent à l'intérieur du triangle Lyon-Grenoble-Valence. Ces agglomérations sont particulièrement bien desservies par les lignes grandes vitesses. *A contrario*, les compagnies aériennes à bas prix viennent seulement d'obtenir des créneaux horaires auprès de l'aéroport de Lyon. En outre, la destination privilégiée de travail des informateurs est également Paris, facilement accessible en TGV depuis les trois gares de Lyon, Grenoble et Valence. Sur ces origines / destination, l'avion n'est pas concurrentiel par rapport au TGV en termes de temps et de coûts monétaires. La ligne de TGV Lyon / Paris est utilisée avec la même facilité et la même familiarité qu'un train de banlieue. Par contre, une recherche exploratoire menée aux alentours de Nice montre, elle, que l'avion vient concurrencer le train dès qu'il n'est plus compétitif en temps mais aussi financièrement.

Il convient de conserver ces éléments à l'esprit pour comprendre les mobilités. Ces éléments donnent à penser que l'accessibilité joue un rôle important dans l'analyse de la distance. L'usage du train se couple toutefois systématiquement d'un usage de la voiture dès que les personnes vivent en périurbain. L'usage du véhicule personnel permet de conserver cette familiarité (Orfeuill, 2001), mais ce seul élément ne permet pas d'expliquer cet usage.

James, domicilié dans les Deux-Sèvres, parcourt plus de 400 kilomètres en voiture pour se rendre sur son lieu de travail dans la Nièvre. Les deux localisations sont excentrées. Cela limite l'usage de tout autre mode de transport collectif, comme le train.

Hélène réside à environ 150 kilomètres de son lieu de travail et 44 kilomètres de la gare la plus proche. Le choix d'un déplacement en voiture est lié à une double contrainte temporelle que représenterait, pour elle, l'usage du train : augmentation du temps de déplacements d'une heure, croissance de contraintes temporelles sur les temps libres et sur les déplacements en soirée du fait d'une localisation professionnelle en périphérie de Lyon. Elle utilise toutefois le train dès qu'elle peut, notamment pour se rendre chez ses parents à Macon.

Yves voyage principalement à bord de son véhicule personnel pour se rendre sur les chantiers. Le train n'est utilisé que lorsque le temps d'accès au chantier par la route est jugé prohibitif – et que le train permet de meilleures performances – par rapport à la nécessité d'être opérationnel dès le lundi matin. Lorsque nous l'avons rencontré, Yves travaillait sur un chantier dans les Alpes. Il effectuait un aller-retour hebdomadaire en TGV entre Le Mans et Lyon. Son employeur mettait à disposition de ses employés un véhicule pour rejoindre le lieu du chantier depuis la gare TGV de Lyon (à 180 kilomètres). Mais l'usage en est néanmoins jugé contraignant, car la voiture est partagée à plusieurs. Il est à noter qu'Yves ne réside pas non plus à proximité de son entreprise localisée au Mans, mais à environ 120 kilomètres de là, pour des raisons familiales. Le changement constant de localisation des chantiers n'a pas justifié pour lui un déménagement auprès du siège de l'entreprise qu'il ne visite que rarement. C'est en voiture personnelle qu'il rejoint donc la gare du Mans.

La voiture est plus rarement utilisée pour se rendre sur un lieu de travail unique, surtout si les distances à parcourir sont longues.

Yves est mobile depuis plus de trente ans et l'analyse de ses mobilités sur le long court permet d'apprécier une évolution de l'usage du train au cours du temps. Ses navettes domicile / travail sont plus fréquemment réalisées en train dès qu'il travaille loin. Mais surtout, il rentre toutes les fins de semaine, ce qui n'était pas le cas par le passé.

Il n'en reste pas moins que, pour beaucoup, la voiture est associée à la liberté. Elle reste un choix prioritaire tant que le coût du déplacement n'est pas problématique ou qu'elle reste concurrentielle avec d'autres modes de déplacement.

De fait, une distinction importante est à établir entre les personnes qui se rendent sur un lieu de travail fixe et celles appelées à se déplacer tout au long de la semaine. Ainsi, seuls les commerciaux rayonnant sur un grand secteur à l'échelle nationale utilisent leur véhicule personnel.

Martial parcourt lui environ 1000 kilomètres. Ses trajets étant extrêmement diversifiés au cours de la journée et de la semaine, la voiture s'avère la solution la moins chronophage. Résider en périurbain n'a qu'une faible incidence sur ses temps globaux de transport et surtout vivre en ville centre n'aurait rien modifié à sa façon de se déplacer.

Pour les ouvriers, le premier et le dernier déplacement sont généralement effectués en voiture ou camion servant à transporter les matériaux. Ils peuvent être éventuellement effectués avec la caravane dans laquelle ils vont dormir pendant la durée du chantier. Si un lieu de résidence peut justifier d'un usage, il est nécessaire également de comprendre l'usage qui sera ensuite fait du véhicule au cours de la semaine et les contraintes de déplacement propres à l'individu et à sa profession pour comprendre ses mobilités.

Les déplacements multimodaux où la voiture est prédominante sont fréquents auprès des Britanniques dont les logements sont toujours éloignés des centres urbains et/ou des pôles multimodaux.

Gerald utilise, par exemple, la voiture puis le ferry pour se rendre sur son lieu de travail.

Il en va de même de Matthew qui bien que logeant à quelques kilomètres seulement de l'aéroport de Poitiers – aéroport qui dessert Londres et Birmingham – préfère transiter par Calais où il prendra lui aussi le ferry. Pour ce faire, il parcourt donc plus de 600 kilomètres en voiture, voiture qu'il pourra d'ailleurs embarquer à bord du ferry, moins cher que le tunnel.

Mais pour que l'actif mobile puisse se déplacer avec son véhicule encore faut-il que le ménage en possède deux. A cet égard, une nette différence existe entre les « banlieusards » où la double motorisation n'est pas systématique par choix et les périurbains. Tous n'ont pas les moyens de posséder deux véhicules, ce qui contraint le conjoint restant qui ne peut se passer de véhicule au quotidien en raison de l'isolement du logement, de conduire le mobile à la gare ou au port le plus proche. Cette différence a des répercussions importantes sur le conjoint transformé en chauffeur de taxi. Le choix des uns devient la contrainte des autres.

Gerald se fait accompagner en voiture par sa femme depuis la périphérie de Lannion jusqu'au port de Roscoff, distant d'une cinquantaine de kilomètres, pour embarquer comme piéton à bord d'un traversier, ce qui, de surcroît, est plus économique. De l'autre côté de la Manche, à Plymouth, l'attend une autre voiture qui lui permet de faire les navettes quotidiennes domicile professionnel- lieu de travail.

Il en va de même pour Edward, que sa femme accompagne à l'aéroport de Limoges et qui une fois arrivé à Barcelone, après une escale à Lyon, monte dans un taxi pour rejoindre son pôle d'activité.

Qu'il s'agisse de se rendre dans une zone portuaire ou aéroportuaire, il est nécessaire pour les informateurs de recourir à un mode de transport intermédiaire. Si la voiture leur semble être la seule possibilité, traverser avec elle les limites du territoire national est au contraire parfois jugé contraignant, surtout lorsque le ménage ne dispose que d'une seule automobile.

Se déplacer pour son travail

Ce qui frappe, au premier abord, c'est l'hétérogénéité de ces profils professionnels. Le nombre élevé de déplacements professionnels n'est plus réservé au seul commercial mais à un ensemble de professions comportant aussi des charges de maintenance, de gestion ou de management.

Claudia, qui habite en périurbain, travaille dans les nouvelles technologies de l'information pour le compte d'une banque qui possède plusieurs antennes en Scandinavie. Depuis Oslo qui lui sert de base, elle circule de pays en pays, tantôt en voiture, tantôt en avion.

Damien, lui, se déplace une semaine sur deux dans différents pays de l'Europe de l'Est. Il circule en avion, puis à l'intérieur des pays, soit en avion soit en voiture, selon la longueur des trajets pour rencontrer ses prospects.

Gerald s'occupe du traitement des eaux sur plusieurs bassins d'épuration et doit donc régulièrement se rendre sur les différents sites pour s'assurer de leur bon fonctionnement.

Pour toutes ces personnes aussi, le temps passé à circuler est considéré comme du temps travaillé. Leur lieu de résidence familial a finalement peu d'importance même si une situation excentrée rallonge les voyages.

Depuis quelques années, Didier privilégie le train pour se rendre à Lyon depuis son domicile, même si se rendre à la gare de Valence rallonge ses temps de transport.

Pour les déplacements professionnels, l'efficacité est principalement jugée sur le temps. De plus, les personnes mobiles n'ont que peu d'autonomie sur le choix du mode : les ouvriers sont ainsi plus souvent contraints de se déplacer à bord des véhicules professionnels aussi inconfortables soient-ils, alors que la vitesse est privilégiée pour les autres catégories de personnel.

Se déplacer autour de son lieu de travail, autour de son lieu de vie alternatif

Dans la plupart des cas, la mobilité des personnes rencontrées ne se limite pas un déplacement long entre deux lieux de vie ou de travail. En effet, en plus d'être mobiles sur des longues distances, les informateurs cumulent aussi un certain nombre de trajets quotidiens. Selon les cas, ils empruntent alors les transports en commun, un véhicule de fonction ou tout autre moyen de locomotion privé : automobile, scooter ou vélo. Les moyens de déplacement utilisés autour des lieux de travail sont généralement bien différents de ceux utilisés le reste du temps, notamment en raison de la différence de services offerts par les différents espaces.

Les transports en commun sont principalement utilisés par tous ceux qui travaillent au cœur des villes. Par ailleurs, l'usage du vélo est moins développé. Utiliser les transports en commun ou le vélo permet également de limiter les frais de déplacement sur place, un aspect non négligeable.

Hugh ou Ann possèdent tous deux un logement et un emploi au cœur de Londres et se déplacent en transports collectifs.
C'est également le cas de tous les mobiles Français travaillant à Paris ou Lyon.
Andrew, qui réside en périphérie de Londres, se déplace à bicyclette pour rejoindre son bureau.

L'automobile est principalement utilisée par tous les mobiles dont la localisation de l'entreprise, trop excentrée, nécessite l'usage de ce mode de déplacement. Il est ainsi difficile d'atteindre certaines localisations autour de Grenoble sans voiture, laquelle s'impose alors malgré l'importance des frais de transport.

Pour Hélène, la voiture est également l'assurance de pouvoir se déplacer à son gré dans un environnement localisé aux marges de la ville.
Matthew utilise son automobile pour rejoindre son cabinet d'architecte chaque matin, automobile avec laquelle il effectue l'intégralité de son trajet.
Yves souligne la nécessité de disposer d'un véhicule pour rejoindre le lieu de ses hébergements depuis les chantiers toujours excentrés et pour assurer son ravitaillement.

Il y a enfin tous les mobiles qui possèdent un deuxième véhicule mis à disposition sur le lieu d'arrivée ou à mi-parcours.

C'est le cas de Gerald qui retrouve sa voiture de fonction à l'entrée du port de Plymouth.

Plus généralement l'usage d'un deuxième véhicule apparaît dès que le lieu d'exercice professionnel est trop excentré pour pouvoir être rejoint ou quitté sans encombre.

5.1.3 Le coût financier de la mobilité

Une différence existe entre les cas où le déplacement est inhérent à la fonction exercée et ceux où il est lié à un simple éloignement du lieu de travail et du foyer. Pour les ouvriers employés sur des chantiers par nature fluctuants ou pour les commerciaux, les déplacements depuis le domicile ou le siège de l'entreprise donnent lieu à remboursements ou à des indemnités, parfois fixés par des conventions collectives, ou négociés au sein de l'entreprise.

De fait, peu d'entreprises prennent en charge les coûts des déplacements, du moins lorsqu'ils concernent les navettes domicile / travail et que les déplacements ne sont pas de leur fait.

Lorsque Edward a pris son poste, il était entendu que son employeur prendrait intégralement en charge ses déplacements domicile/travail⁹. La spécificité de son emploi, ingénieur machiniste sur un cargo, est à prendre en considération. Edward prend donc deux avions depuis Limoges pour se rendre à Barcelone et l'ensemble de ses trajets est directement organisé par l'entreprise qui lui envoie par mail ses numéros de réservation et heures de départ.

L'entreprise de Claudia finance ses allers-retours Nice / Stockholm car ils reviennent moins chers que certains vols internes en Scandinavie défrayés par l'entreprise à d'autres cadres.

Corinne a pu négocier auprès de son entreprise la prise en charge totale de ses déplacements lorsque ses supérieurs hiérarchiques ont souhaité qu'elle reparte vivre sur Paris.

La prise en charge des mobilités par les entreprises apparaît ainsi conditionnée par des types de postes ou de circonstances particulières. Dans les autres cas, les coûts des déplacements ne sont que très rarement pris en charge par les employeurs. Ils le sont éventuellement à l'issue d'arrangements négociés au coup par coup par les employés, mais sans accord global au sein de l'entreprise. Il en va ainsi même dans les entreprises où nombre d'employés ne résident pas à proximité de leur lieu de travail. La plupart des professionnels rencontrés estiment également que l'employeur n'a pas à payer pour les choix de vie de ses employés. Cet élément est aussi une façon de limiter l'emprise de l'employeur sur ses employés.

A défaut de telles prises en charge, les coûts sont entièrement supportés par les foyers. Une nette différence apparaît alors entre les personnes qui peuvent accéder à des prix préférentiels sur les transports (comme les abonnements proposés par la SNCF) ou de

⁹ L'entreprise a l'habitude de financer les déplacements domicile / travail pour l'ensemble de son personnel.

tarifs économiques (tels que ceux offerts par les compagnies aériennes à bas prix), et les autres individus. Cela suppose de posséder de véritables stratégies de recherche du meilleur prix.

Tous les usagers réguliers de la SNCF ont acquis des abonnements, ce qui leur permet de limiter l'impact de ce coût sur leur budget.

Le salaire de Louafi est entièrement consommé par son déplacement et la location de son studio parisien. La famille vit donc sur le salaire d'enseignante du secondaire de Nawel.

Didier estime qu'un quart de son salaire passe en frais réels en raison de ses déplacements. C'est près de 20% dans le cas de sa femme. Ils gagnent à eux deux 70 000 euros et font partie de ceux dont les déplacements sont les plus courts : Didier réalise des navettes Pont-en-Royan / Lyon et sa femme des navettes à destination de Grenoble.

Pour comprendre les trajets des Britanniques, il est nécessaire aussi de prendre en compte cet aspect financier. La question est d'autant plus déterminante qu'ils ne disposent pas toujours de liaisons aériennes à bas prix à proximité de leur domicile. Lorsque celles-ci existent, elles ne sont avantageuses que pour les individus qui ont la possibilité d'effectuer des réservations longtemps avant leur départ. La question du coût intervient également pour certains mobiles basés dans la capitale.

Ceci n'est pas sans rappeler une autre des conclusions de G. Le Boulch (ibid.) à savoir que n'est proche, non pas seulement ce qui est rendu accessible par des infrastructures, des réseaux ou des services, mais ce à quoi l'on peut tendre en y mettant le prix. En d'autres termes, la compressibilité des distances géographiques a un coût financier et la mobilité aussi. De ces coûts dépend un certain nombre de choix (type de transports, fréquence des trajets...).

Andrew aussi fixe son choix par rapport à des contraintes d'ordre économique. Il utilise l'aéroport de Nantes ou de Dinard pour se rendre à Londres-Stanstet. En revanche, un autre élément intervient dans sa sélection de son mode de déplacements : le facteur « temps ». Il choisit un moyen de transport qui lui permette de maximiser le temps passé parmi les membres de sa famille. Le cas d'Andrew est d'autant plus éclairant qu'il envisage dans un futur proche de privilégier l'usage du ferry en partance de Saint-Malo, un mode de transport qu'il utilise habituellement pour se rendre en Angleterre en famille. Cela lui permettrait de « gagner » une journée de plus auprès de sa famille tout en faisant de substantielles économies.

Ce souci de maximiser les temps passés auprès de la famille, quitte parfois à utiliser des modes de transport moins rapides mais qui permettent d'améliorer la qualité de la vie vécue en famille, se retrouve chez tous les informateurs. Le départ aura toujours lieu le plus tard possible, même si cela se fait au prix d'une fatigue supplémentaire.

Ces coûts, supportés par la famille ont des répercussions sur la vie familiale, en général au travers notamment du nombre de navettes que le mobile va effectuer par semaine ou par mois. Plus que dans la complexité des trajets, c'est à ce propos que la différence entre Français et Britanniques est la plus évidente. En effet, tous les Français rencontrés rentrent chez eux en fin de semaine, quelle que soit la complexité du trajet ou son caractère fatiguant.

Si Yves, en tant qu'ouvrier, a connu des périodes où cela était difficile en raison de l'éloignement des chantiers, depuis plus de dix ans il ne lui est pas arrivé de ne pas retourner chez lui toutes les fins de semaine.

Aussi la situation des Britanniques tranche-t-elle de façon importante. Parmi la population étudiée, la norme est de ne pas rentrer toutes les fins de semaine. Tous souhaiteraient pouvoir le faire mais peu le font de façon effective en raison du coût élevé des transports. Le coût n'a pas qu'une incidence sur les trajets entrepris mais bien aussi sur la durée de l'absence du mobile et, de façon plus globale, sur la vie familiale en général.

5.2 Mobilités, transports et comportements environnementaux

En raison principalement du surplus de transports qui les caractérise bien souvent, les mobiles interrogent sur le rapport à l'environnement et aux politiques de protection ou de sauvegarde qui y sont associées. Plus particulièrement, est-ce que le temps passé à se déplacer favorise chez eux une conscience environnementale ? Si ce n'est pas le cas, est-ce que le souci d'agir pour préserver l'environnement se manifeste à d'autres degrés, d'autres échelles ?

Il semble important d'établir un distinguo entre Britanniques et Français. Les premiers semblent globalement beaucoup plus sensibles que les seconds aux politiques d'amélioration de l'environnement¹⁰. L'intérêt est donc d'arriver à comparer leurs pratiques et de voir si une meilleure sensibilisation ainsi qu'une meilleure connaissance a un impact sur le comportement quotidien et se concrétise dans les pratiques.

D'une manière générale, l'environnement ne constitue pas pour les informateurs un critère décisif en matière de choix de moyens de transports, les questions de prix et de commodités prenant toujours l'ascendant¹¹. La question de l'incidence des transports individuels sur l'environnement est totalement impensée par la grande majorité des informateurs.

Les mobiles français ignorent dans l'ensemble la question des coûts environnementaux posés par les transports, et en particulier par les transports individuels. L'usage très répandu du train provient de son intérêt financier et de sa relative fiabilité plus que d'un désir de moins polluer.

Didier, qui travaille dans une agence de développement durable en a conscience et tente de se justifier par son usage du train. Il tentera tout au long de l'entretien de minimiser cet aspect de sa consommation en la comparant à des pratiques de loisirs qu'il juge dévoreuse d'énergie, comme les vacances passées par son frère aux quatre coins du monde.

La majeure partie des personnes rencontrées ne fait toutefois pas le lien entre les questions environnementales et leur transport. Cela reste d'actualité pour toutes les personnes qui utilisent des véhicules professionnels ou se déplacent en avion. Ceux qui en ont conscience, parmi les Britanniques, refusent de croire qu'ils puissent consommer

¹⁰ Le sujet semble être plus débattu en Grande-Bretagne qu'en France. Nous avons constaté une forte différence de familiarité avec le contenu à donner à ces politiques.

¹¹ C'est notamment le cas de ceux qui gèrent la réservation et l'achat de leurs billets de déplacements.

plus d'énergie que d'autres, en particulier que les navetteurs quotidiens, oubliant qu'ils effectuent aussi pour la plupart des trajets journaliers.

De manière générale, beaucoup d'informateurs refusent d'admettre qu'ils puissent, en tant qu'individus, non seulement nuire à l'environnement, mais aussi contribuer à améliorer la qualité environnementale à une échelle plus globale.

De faux arguments sont alors avancés comme le fait que leur présence ou absence ne changera rien à l'existence de liaison de transports entre les territoires vécus et qu'il est donc tout aussi judicieux pour eux d'être à bord pour bénéficier du service qui leur facilite la vie. Certains Britanniques considèrent même que l'Etat instrumentalise la question de l'environnement pour imposer davantage encore les citoyens. Ils craignent de se voir retenir une partie de leurs revenus par le biais d'écotaxes de plus en plus nombreuses. Le fait que certains des interlocuteurs voient se développer des projets d'extension de dessertes – ou d'infrastructures – aéroportuaires n'est pas étranger à cette pensée. Les signaux envoyés par les collectivités contribuent à rendre l'information confuse quant à la volonté des pouvoirs publics de changer les modes et les pratiques de consommation à l'heure où circule de surcroît tout un ensemble d'injonctions à la mobilité.

Toutefois, à travers ces arguments, on peut aussi lire le refus de voir peser une contrainte collective sur des comportements considérés comme relevant de la stricte liberté individuelle. Parmi les grands mobiles, le transport apparaît d'autant moins comme une question pouvant avoir une incidence sur l'environnement dans son ensemble que les pratiques d'hypermobilité résultent habituellement d'un ensemble de choix et contraintes souvent présentés comme inaliénables.

Cet ensemble est profondément intégré par les individus parce qu'il implique une part de choix individuels, objectifs ou subjectifs de telle façon à pouvoir au minimum supporter leur situation de mobiles. Cet ensemble est également rattaché à des modes de vie ou des choix d'épanouissement individuel que peu de personnes acceptent de soumettre à des contraintes collectives liées à l'environnement lesquelles demeurent encore largement morales.

5.3 Conclusion

Cette étude révèle la complexité de certains déplacements. La recherche de l'optimisation à la fois du moindre coût et du temps passé au domicile familial conduit les individus à adopter des stratégies dans lesquelles en revanche la durée du trajet et les questions environnementales ne sont pas prises en considération.

Conclusion générale

Arrivé au terme de cette étude plusieurs éléments émergent.

Il est intéressant de noter que malgré les fortes mobilités induites, l'éloignement des centres urbains est l'objet d'un choix fort en matière d'habitat, associé à des choix familiaux et à un désir de travailler pour pouvoir s'offrir la qualité de vie souhaitée.

Le logement, et ce qui en est attendu en terme de qualité de vie, prime dans les choix effectués. Il prime sur les contraintes induites par l'éloignement. Cette prégnance du logement est d'autant plus vraie qu'il a été l'objet d'un investissement fort affectivement et symboliquement lors de son achat.

A ce titre, l'importance du choix d'habiter en périurbain prédomine. Les périurbains sont, de fait, parmi les plus mobiles alors même que leurs mobilités géographiques sont nécessairement plus complexes, puisque contrariées par l'espace environnant et la nécessité de posséder un ou deux véhicules. Cette difficulté n'apparaît toutefois pas comme telle aux périurbains lorsqu'ils peuvent se déplacer de façon autonome. Au contraire, l'accessibilité est privilégiée à une proximité.

Cette population est également sensiblement différente en ce qui concerne les profils sociaux professionnels. Le périurbain et les zones rurales s'avèrent beaucoup plus mélangées socialement que ne le sont les centres urbains. Cela s'avère également vrai en ce qui concerne les âges des individus. Les quelques couples proches de la retraite rencontrés habitaient en périurbain ou dans des zones rurales et ce n'est sans doute pas un hasard.

Bibliographie

ASCHER François, 2004, « Le sens du mouvement : modernités et mobilités », in *Le sens du mouvement*. Modernité et mobilités dans les sociétés urbaines, Sylvain ALLEMAND, François ASCHER & Jacques LEVY dir., Paris, Belin.

BEAUVAIS Jean-Marie, 2007, *Rentrer chez soi chaque soir ou une fois par semaine ?*, Rapport Predit, Paris

BERGER Martine, 2004, *Les périurbains de Paris. De la ville dense à la métropole éclatée ?*, Paris, CNRS éditions

BERTAUX-WIAME Isabelle & Pierre TRIPIER, 2006, « Les intermittents du foyer ou les arrangements entre membres des couples qui travaillent loin l'un de l'autre. Introduction », *Cahiers du genre*, n°41, pp.11-47.

BERTAUX-WIAME Isabelle, 2006, « Conjugalité et mobilité professionnelle : le dilemme de l'égalité », *Cahiers du genre*, n°41, pp. 49-73.

BONNET Estelle, COLLET Béate, DRAGUS Cristina & MAURINES Béatrice, 2008, « Mobilité géographique professionnelle et vie familiale en France : une réalité sociale et territoriale à multiples facettes », Communication présentée le 19 juin 2008 à la Journée d'études « Mobilité géographique au travail et vie familiale » organisée par le MODYS, Université de Lyon 2.

BOURDIN Alain, 2002, « Anthropologie de la mobilité », communication présenté au CSO en octobre 2002, Nantes.

COLLET Béate, MAURINES Béatrice & BONNET Estelle, 2006, *Mobilités géographiques professionnelles : rapport aux territoires et carrières familiales*.

DODIER Rodolphe, 2007, « Les périurbains et la ville : entre individualisme et logiques collectives », *Les annales de la recherche urbaine*, 107, pp. 31-39

HIGGINS Chris & DUXBURY Linda, 2002, *Enquête nationale sur le conflit entre le travail et la vie personnelle (2001) Rapport I*. Agence de la santé publique du Canada.

GERVAIS-AUGUER Marie-Martine, 2004, « Les fondements de l'attractivité territoriale résidentielle. Les enseignements d'une recherche portant sur les résidents britanniques en Aquitaine (France) » *Cahiers du GRES*, n°25.

GERVAIS-AUGUER Marie-Martine, 2006, « Prospective Analysis. Residential Choice and Territorial Attractiveness », *Cahiers du GRES*, n°30.

GRAFMEYER Yves & JOSPEH Isaac, 1979, *L'école de Chicago. Naissance de l'écologie urbaine*, Paris, Essais.

HOUEE Michel & KLEIN Olivier, 1999, « Le TGV-Atlantique et les fluctuations de la mobilité », in *Les vitesses de la ville*, PENY André et Serge WACHTER Serge (dir.), La-Tour-d'Aigues, Editions de l'Aube, pp. 131-155

KAUFMANN Vincent, 1999, « Mobilité et vie quotidienne : synthèse et questions de recherche », *2001 Plus*, n°48, 63 p.

LAUFER Jacqueline & POCHIC Sophie, 2004, « Carrière au féminin et au masculin », in *Les cadres au travail. Les nouvelles règles du jeu*, Karvar ANOUSHEH et Luc ROUBAN (dir.), Paris, La Découverte, pp. 147-168.

LE BRETON Eric, 2008, *Domicile-travail. Les salariés à bout de souffle*, Les carnets de l'info, Paris

LE BOULCH Gaël, 2001, « Approche systémique de la proximité : définitions et discussion », Communication présentée à l'occasion de la *Troisième journée de la proximité*, Université Paris IX Dauphine.

LEPICIER Denis & SENCEBE Yannick, 2007, « Migrations résidentielles de l'urbain vers le rural en France : différenciation sociale des profils et ségrégation spatiale », *EspacesTemps.net*, Textuel, Mis en ligne le 10.05.2007
<http://espacestemps.net/document2270.html>

MARZLOFF Bruno, 2005, *Mobilités, territoires fluides*, La Tour d'Aigues, Editions de l'Aube.

MATHIEU Nicole, MOREL-BROCHET Annabelle, BLANC Nathalie, GAJEWSKI Philippe, GRESILLON Lucile, HERBERT Florent, HUCY Wandrille & RAYMOND Richard, 2004, « Habiter le dedans et le dehors : la maison ou l'Eden rêvé et recréé », *Strates* n°11 : « Jeune recherche, la vitalité d'un laboratoire », <http://strates.revues.org/document430.html> (mis en ligne en janvier 2005).

ORFEUIL Jean-Pierre, 2001, *L'automobile en questions, Problèmes politiques et sociaux*, Paris, La documentation Française.

ORTAR Nathalie, 2007, « Parcours existentiels et résidentiels en périurbain », *Revue Urbanisme*, n°356, 2007, pp. 68-70

ROUGE Lionel, 2005, « Les « captifs » du périurbain. Voyage chez les ménages modestes installés en lointaine périphérie », in Capron G., Guetat H. et Cortes G. (sous la direction de), *Liens et lieux de la mobilité*, Paris, Collection Mappemonde, Belin, pp. 129-144

SENCEBE Yannick, 2006, « Mobilités quotidiennes et ancrages périurbains : attrait pour la campagne ou retrait de la ville ? » in *La ville aux limites de la mobilité*, Bonnet M. et Aubertel P. (sous la direction de), Paris, PUF, pp. 153-160

SENCEBE Yannick, 2007, « Individualisme de repli sécuritaire ou d'ouverture affinitaire », *Les annales de la recherche urbaine*, n°102, pp. 59-67

SCHNEIDER N., LIMMER R., RUCKDESCHEL K., 2002, *Mobil, flexibel, gebunden. Familie und Beruf in der mobilen Gesellschaft*. Campus, Frankfurt/Main

TARRIUS Alain, 1992, « Circulation des élites professionnelles et intégration européenne », *Revue européenne des migrations internationales*, vol.8, n°2, pp.27-56.

TARRIUS Alain, 2000, *Les fourmis d'Europe*. L'Harmattan, Paris

VANIER Martin, 2003, « Le périurbain à l'heure du crapaud buffle : tiers espace de la nature, nature d'un tiers espace. », *Revue de géographie alpine*, 91 (4), pp. 79-89

VIGNAL Cécile, 2005, « Les espaces familiaux à l'épreuve de la délocalisation de l'emploi : ancrages et mobilités de salariés de l'industrie », *Espaces et sociétés*, n° 120-121, pp. 179-197.

Annexes : Présentation des informateurs

1. Les couples français

Charles et Corinne (50 et 35 ans, une fille âgée d'un an, lui a aussi une fille âgée de 18 ans).

Les deux, de façon différente, possèdent un fort ancrage géographique dans des régions situées de une (elle) à trois heures (lui) de route. Les deux ont connu en parallèle de fortes mobilités résidentielles et géographiques dans le cadre de leurs emplois.

Commercial, se déplaçant en voiture la semaine entière. Son travail l'a toujours obligé à se déplacer pratiquement toute la semaine. Si le cadre et les modalités d'exercice de son activité professionnelle ont fortement évolué au cours de sa carrière, les mobilités restent toujours aussi importantes et uniquement automobile. Ses parents se déplaçaient déjà énormément pour leur travail à la fois au cours de la semaine et au fil des années.

Elle : mobilité voiture à la journée à une période de sa carrière, puis déplacements en train, France entière, plusieurs jours par semaine. Commerciale grands comptes : son activité professionnelle, uniquement tournée vers une carrière qui la sollicitait beaucoup s'est modifiée depuis la naissance de leur fille. Ses parents n'ont connu aucune mobilité résidentielle mais se déplaçaient beaucoup pendant les vacances et en fin de semaine.

Les frais de déplacement sont payés par les entreprises.

Ils résident à Lyon.

Aucun discours écologique ou de prise de conscience du phénomène global de la pollution.

Edmond (cinquantaine d'années, marié, trois enfants : 20, 17 et 15 ans).

L'aîné des enfants a quitté le foyer familial, les deux autres résident avec leur père.

L'éclatement de la cellule familiale est vécu sur le mode transitoire (lui espérant obtenir une mutation). Le choix de ce mode de vie a aussi été effectué en raison de l'âge des enfants et de leur autonomie.

Sa femme est documentaliste. Elle travaille à Valence depuis 6 mois ce qui a entraîné un éclatement de la cellule familiale.

Lui est fonctionnaire, cadre B. Au cours de son enfance puis lors des débuts de sa carrière, il a connu une forte mobilité géographique mais il n'a pratiquement plus déménagé depuis son arrivée sur Lyon, il y a 21 ans. Il se vit toutefois comme quelqu'un de mobile. Le lieu d'installation importe peu pour lui-même s'il est soucieux du type de maison (veut une vue sur arbre, une maison avec un grand atelier).

Le couple possède en maison en périurbain. Edmond parcourt près de 80Km par jour. Elle a trouvé, en plus, un appartement à Valence. Elle circule en vélo autour de son lieu de travail. Les frais de déplacement et de double logement sont supportés par le couple.

Fort discours écologique connecté à ses pratiques professionnelles et de loisir.

Aymeric (31 ans, divorcé, une fille de deux ans)

Actuellement ouvrier dans une entreprise d'entretien de remontées mécaniques. Il se déplace sur la France entière mais également beaucoup à l'étranger (Europe de l'Est essentiellement). Les déplacements sont effectués en camion ou 4X4 sur la France, en avion ailleurs. Il a fait le choix d'un métier lors de l'abandon de sa thèse pour accéder à un mode de vie particulier, dans un espace lui aussi particulier : la montagne. Il l'a également fait pour accéder à une sociabilité professionnelle particulière.

Il réside au centre de Grenoble, dans un appartement, pour éviter des mobilités supplémentaires les fins de semaine. Ses frais de déplacement supportés par l'entreprise. Aymeric a un fort discours écologique déconnecté de ses pratiques professionnelles et de loisir.

Paul et Aline (quarantaine d'années, 4 enfants : 17, 15, 9 et 4 ans).

Le couple a connu une importante mobilité résidentielle depuis que la carrière de Paul a démarré. Cette mobilité géographique, qui a entraîné des périodes de célibat géographique pour lui, se couple, selon les postes, d'une importante mobilité géographique. Actuellement, ils ont fait le choix de rester basés à Saint-Étienne pour que leur fils aîné puisse achever une formation en cours.

Paul est cadre commercial et technique. Son poste est basé à Saint-Étienne. Chaque nouvelle prise de poste s'accompagne d'une mobilité géographique. Il change de poste ou d'entreprise en moyenne tous les 5 ans.

Aline, quant à elle, est commerciale. Elle s'est arrêtée pour élever ses deux fils lors de la première mutation géographique. Depuis, elle essaie de travailler, et travaille, mais uniquement sur des CDD ou des actions commerciales. Sa difficulté est d'arriver à trouver des emplois qui lui permettent de concilier ses exigences de présence au domicile familial, notamment en raison des absences de son conjoint.

Choix de vivre en centre ville après avoir vécu en périurbain, choix aussi de vivre à Saint-Étienne plutôt qu'à Lyon en raison du moindre coût de la vie même si cela entraîne des mobilités supplémentaires pour lui lors de ses nombreux déplacements.

Les frais de déplacement sont supportés par l'entreprise. En revanche, lors des périodes de double résidence, les frais de l'appartement supplémentaire sont supportés par le couple.

Absence de discours écologique sur les transports.

Yves (55 ans, marié 3 enfants dont 2 autonomes)

Yves est chef d'équipe, responsable sécurité. Sa femme est auxiliaire de puériculture. Parents de trois enfants, le couple vit encore avec le dernier.

Yves exerce un métier rendu très spécifique par les procédures de sécurité dans une entreprise spécialisée dans les travaux sur les installations à haute tension. Travaille en mission de longue durée loin de chez lui depuis 30 ans. Habite à côté du Mans. Il est rattaché à l'agence du Mans, rayonne plutôt sur l'ouest de la France mais a régulièrement des missions plus éloignées au gré de la répartition des tâches entre agences. Sa semaine type commence par un déplacement le lundi matin, voire le dimanche soir, habituellement en voiture mais parfois en train sur les longues distances. En semaine, vit à l'hôtel (avant en caravane, avec sa femme parfois présente pendant les vacances). Lui, par choix de métier fait un peu par hasard, mais attaché à la culture de chantier, à l'ambiance de l'équipe avec une forte nostalgie « d'avant », parce que « les jeunes ne sont pas faits pour ça ». Ils restent en contact régulier durant la semaine. Les enfants sont grands maintenant mais au moins l'un d'entre eux vit toujours à la maison.

Yves déclare être attaché à son lieu d'habitation, où il connaît « tout le monde », à sa maison qu'il entretient activement.

Violaine et Damien (35 ans tous les deux, une fille de deux ans, elle est enceinte du deuxième enfant)

Le couple a connu plusieurs mobilités résidentielles, des périodes de célibat géographique et toutes ces mobilités ont été couplées pour lui à de la mobilité géographique.

Violaine est responsable administrative. Ses parents ont toujours beaucoup déménagé. Leur histoire est à la fois pour elle exemplaire et contre-exemplaire, notamment en ce qui concerne pour elle l'importance d'avoir une vie professionnelle riche. Premier poste à Paris où elle rencontre son conjoint qui part ensuite à Valenciennes. Elle reste à Paris attendant la mutation suivante qui sera Clermont-Ferrand. Elle démissionne alors pour le rejoindre et travaille depuis dans une banque où elle a occupé trois postes différents. Elle estime avoir eu beaucoup de chance de trouver aussi rapidement. Elle impose à son conjoint un ralentissement des mutations afin d'avoir elle aussi le temps de faire évoluer sa carrière et de rester crédible auprès des employeurs actuels et futurs.

Lui est ingénieur commercial. Il a commencé à déménager pour ses études puis n'a pas arrêté depuis. Actuellement, il est mobile une semaine sur deux en Europe de l'Est.

Le couple réside dans un village des alentours de Clermont-Ferrand. Ils sont propriétaires d'une petite maison de 80 m² qu'ils revendront lors de leur prochaine mutation.

Les déplacements sont actuellement payés par l'entreprise, mais cela n'était pas le cas lors des situations de célibat géographique.

Discours écologique lié aux pratiques professionnelles.

Ruth et Frédéric (38 ans, mariée, deux enfants de 11 et 14 ans)

Le couple a énormément déménagé pour suivre les différents emplois de Frédéric. En plus de cette mobilité résidentielle, Frédéric connaît pour chacun de ses postes une forte mobilité géographique. Ruth tente, lors de chacune de leurs installations, de retrouver un emploi ou d'acquérir un complément de formation. Cette attitude semble toutefois difficile à tenir au fil du temps et sa situation professionnelle se dégrade. Elle est plasticienne.

Lui a essayé à plusieurs reprises de changer de type d'emploi mais retrouve toujours les mêmes types d'emploi au final.

Le couple réside actuellement à 25 km de Lyon et souhaite déménager pour Grenoble, localisation du nouvel emploi de Frédéric. Ses mobilités sont payées par les entreprises.

Aucun discours écologique.

Hélène et Alain (47 ans, mariée, deux filles autonomes)

Hélène et Alain ont commencé à bouger quand leurs filles ont été suffisamment grandes. Professeur de lycée, Alain a décidé de changer de voie. Il travaille actuellement comme DRH dans une usine à Saint-Thomas dans le Vercors. Hélène est professeur à Vaulx-en-Velin. Elle n'a pas demandé de mutation lors de leur déménagement parce qu'elle est bien dans son poste et de plus pas sûre d'être affectée non loin de son nouveau domicile. Son poste actuel est également un moyen de garder un contact étroit avec ses filles. Mais elle travaille depuis à 50%. Elle loge une nuit par semaine chez un particulier qu'elle rémunère à ses frais. Faible discours sur l'écologie.

Le couple dispose d'une maison de fonction à Saint-Thomas et ont vendu leur maison de Genas.

Patrick

Cadre, responsable sécurité RTE, divorcé, Patrick a des grands enfants qui habitent avec leur mère à Montpellier. Il a une copine qui a un enfant et habite la banlieue de Saint-Étienne. Lui a gardé son pavillon dans la même commune, car il ne travaille plus à Saint-Étienne mais à Lyon, où il occupe un petit studio. Ils se voient le week-end et le mercredi (son amie est prof et lui à 80%). Souhaite défendre son temps libre et sa « qualité de vie ». Avec son amie, cohabitation « sans envahissement » : chacun garde son domicile et même s'il passe tout le WE chez elle, il garde ses affaires, fait la cuisine et prépare son bagage de la semaine chez lui. Dans son travail, il se déplace pas mal (voiture avec sa voiture perso, mais indemnités). Dans sa voiture perso, il a toujours tout l'équipement « sécurité » nécessaire à ses visites de chantier, le pool de voiture de service l'obligerait à des manipulations. Il travaille à Lyon, car il n'a pas vraiment le choix. Sa vie sur Lyon est minimale : logement près de son emploi, journées de travail longues pour partir pas trop tard mardi et vendredi, peu de sorties. Pression de son employeur pour changer de poste et « monter à Paris ». Discours ambigu sur sa carrière qu'il voit et souhaite ascendante mais réticent à l'idée de Paris qui semble pourtant l'affectation obligée pour progresser. Loisirs « verts » (beaucoup de vélo) après avoir longtemps animé un club de 4X4. Discours un peu coupable sur l'environnement par rapport aux déplacements mais « comment faire autrement » ?

Pierre et Agnès (mariés, 41 ans, trois enfants : 20, 17 et 12 ans)

Double résidence depuis avril 2007 : Paris-Lyon. Ils sont propriétaires d'une maison qu'ils viennent de faire construire dans les monts du Lyonnais.

Lui : ingénieur chef de projet nucléaire. Il a commencé à déménager pour ses études. Ils ont déménagé à plusieurs reprises. A deux reprises, lors de prise de nouveaux postes Pierre J. s'est retrouvé célibataire géographique pendant quelques mois. Pour son nouveau poste Pierre restera trois ans célibataire géographique. Cette décision a été prise pour éviter à sa femme de changer de nouveau, pour ne pas venir vivre à Paris en famille, solution qui paraît au couple impossible pour l'instant. Culture de la mobilité.

Elle : travaille aussi dans le nucléaire pour une entreprise concurrente. Depuis que son mari effectue les navettes, elle a demandé à travailler à 90%.

Pour les trois ans à venir la mobilité est payée indirectement par les frais de déménagement accordés par l'entreprise dans laquelle travaille Pierre. Il effectue ses navettes en train.

Françoise et Martial (48 ans et 50 ans, mariés, un enfant de 11 ans)

Françoise a déménagé à plusieurs reprises pour des raisons professionnelles. Son conjoint aussi. Ils ont vécu plusieurs années en célibat géographique attendant que leur situation professionnelle se stabilise.

Le choix du domicile conjugal a été effectué en fonction de l'emploi de Françoise (cadre A de l'administration territoriale) afin de lui permettre la plus grande proximité possible compte tenu des prix élevés de l'immobilier à proximité de Grenoble. Si elle bouge peu dans le cadre de son travail (un travail qui la conduit à avoir de nombreuses réunions en soirée), Martial en revanche se déplace toute la semaine. Ingénieur commercial, il se déplace soit à la journée soit pour plus longtemps, utilisant pour ce faire la voiture.

Les déplacements sont payés par l'entreprise. En revanche lorsqu'ils vivaient séparés chacun supportait seul les frais de son logement. Le couple tient un fort discours écologique mais sur l'habitat.

Mathilde et Jean-Marc (34 ans et 36 ans, mariés, deux enfants : 6 et 2 ans)

La situation actuelle de mobilité résulte d'un choix de lieu de vie : la région grenobloise. Jean-Marc, responsable comptabilité, travaille à Paris trois jours par semaine depuis 6 ans. Il n'a jamais quitté sa région de naissance avant de faire des études à Grenoble et d'intégrer à Paris l'entreprise pour laquelle il travaille toujours. Jean-Marc a négocié avec son employeur de pouvoir travailler à Grenoble deux à trois jours par semaine. Il a aussi négocié la prise en charge de ses déplacements (en train) au prix toutefois d'une perte de salaire et d'une absence d'augmentation et de primes. A Grenoble, il dispose d'un bureau dans une filiale de son entreprise et à Paris, il loge à l'hôtel (ce qui est payé par son entreprise).

Sa femme, Mathilde, a beaucoup déménagé pendant son enfance. Lors de la décision de venir vivre à Grenoble, elle a quitté son emploi parisien et est restée longtemps au chômage avant de retrouver un emploi, secrétaire de mairie, déqualifié par rapport à sa formation antérieure.

Le couple possède un appartement à Saint-Martin d'Hères. Il est dépourvu de tout discours écologique.

Marc (52 ans, marié, une fille de 22 ans et une petite fille de deux ans)

Marc est cheminot. Il a peu déménagé dans sa vie : Paris-Lyon-Bayonne. Lors de la prise de retraite de sa femme (retraîtée de la SNCF), alors qu'il devait lui encore travailler six ans, le couple a fait le choix de s'installer à Bayonne et de vendre la maison familiale. Les mobilités sont alors effectuées en train pour lui toutes les semaines. Il loge en foyer pendant la semaine. Une restructuration l'a obligé à changer de poste. Il obtient une mutation pour Paris : il vit toujours en foyer la semaine et rentre chez lui le week-end. Il n'a aucune ambition professionnelle

Propriétaire d'une maison. Leur fille vit toujours avec eux.

Aucun discours écologique.

Marcelle (53 ans, divorcée, un fils autonome).

Elle travaille actuellement à Paris. Elle a gardé sa maison à Rouen car elle est liée à un réseau de sociabilité familial et amical. Elle ne pourrait pas non plus acquérir l'équivalent à Paris. Elle est actuellement en fin de carrière et a décidé de profiter de la vie parisienne pendant la semaine tout en conservant ses racines normandes.

Elle est propriétaire de sa maison à Rouen et d'un studio à Paris, studio choisi de façon à lui permettre de se rendre à son travail à pied. Pas de discours écologique.

Séverine et Ronan (mariés, deux filles de 5 et 8 ans)

Ce couple de cadres a habité Paris pendant plusieurs années. Puis, ils sont partis au Royaume-Uni, où ils n'exerçaient pas dans les mêmes lieux. Le couple a rarement habité ensemble car même sur Paris, il se déplaçait souvent. C'est finalement maintenant qu'ils sont le plus ensemble alors même que Ronan travaille sur Paris trois jours par semaine et que le couple a décidé de s'installer à Lyon pour éviter de vivre de nouveau à Paris. Lors de leur installation à Lyon, Séverine a démissionné de son ancien poste. Elle en a retrouvé un (de cadre) très rapidement à Lyon.

Le couple finance les déplacements sur Paris, en revanche l'entreprise paye un bureau dans une succursale à Lyon. Propriétaire d'un appartement, ils ont un fort discours écologique.

Christian (52 ans, marié, une fille adulte)

Christian est cadre B dans la fonction publique, sa femme est enseignante du secondaire.

Christian a effectué sa carrière en DDE sur Lyon, puis dans le Nord lors de la première prise de poste de son épouse avant de revenir à Grenoble, choisie pour sa juste distance à la famille. Lorsque les services de la DDE sont passés au Département, il a effectué le choix de venir travailler à Lyon. Il pensait pouvoir prendre rapidement sa retraite rapide (dans les 5 ans). Il a commencé par commuter tous les jours. Au bout d'un an, il n'en pouvait plus. Il est donc resté dormir chez sa belle-mère à Villeurbanne pour éviter les A/R quotidiens. Il rentre donc une fois par la semaine chez lui quand il n'est pas en déplacement à l'extérieur (Paris, ailleurs), plus les week-ends.

Sa femme n'a pas voulu demander une mutation de Grenoble (où leur fille vit toujours) vers Lyon. Propriétaires d'une maison en périurbain proche, il tient un faible discours écologique.

Didier (51 ans, marié, trois enfants autonomes)

Didier travaille sur le développement des modes doux. S'il a longtemps travaillé dans le Vercors, Didier occupe aujourd'hui un poste à Lyon. Aujourd'hui, il est logé par sa fille chez qui il dort, même si autrefois c'est dans son bureau que Didier dormait. En plus de son poste de Lyon, Didier est souvent sur les routes et couvre environ 50000 km par an. Avant, il effectuait les A/R en voiture, mais maintenant il utilise le train sur une partie du trajet. Didier a un fort discours écologique et une forte conscience de ses dissonances.

Sa femme est enseignante à Grenoble. Elle a longtemps travaillé dans le lycée le plus proche de leur domicile à temps partiel. Elle voudrait qu'ils repartent vers la ville maintenant que les enfants sont grands. Les enfants ont d'ailleurs souvent servi de prétextes à un non-déménagement.

Leur résidence commune est une maison située dans un hameau de Pont-au-Royan.

Nawel et Louafi (35 ans, trois enfants : un an, deux ans et demi, quatre ans)

Lorsqu'il est arrivé en France, Louafi n'a pas réussi à valoriser son diplôme. Il a donc commencé à faire des petits boulots puis a passé un concours de technicien. Aujourd'hui, cadre B de l'administration, Louafi travaille à Paris, et ce, depuis sa prise de poste, il y a deux ans.

Nawel est enseignante à Vaulx-en-Velin où réside la famille. Sa première mutation avait été pour la Seine Saint-Denis où elle n'a aucune envie de retourner. Elle a sa famille, ses attaches à Vaulx, et un lieu de travail qui lui convient. Elle n'est pas sûre, non plus, d'obtenir une mutation proche de chez elle si la famille déménageait.

A Paris, Louafi a logé d'abord dans des foyers de l'Équipement. Maintenant, un ami algérien lui loue un studio. A Vaulx-en-Velin, le couple loue un rez-de-jardin. Il n'a aucun discours écologique.

Philippe (54 ans, marié, trois enfants autonomes)

Philippe est ouvrier monteur électricien depuis près de 33 ans. Sa femme est nourrice.

Il a commencé à être mobile avant son mariage. Lorsqu'il s'est marié, sa femme l'accompagnait dans ses déplacements en caravane. Ils se sont sédentarisés au Mans au moment de l'entrée au CP de leur aînée, en faisant construire une maison en périurbain mansois. Ils n'ont pas d'attaches au Mans, mais à Nantes qu'ils jugent proche. Philippe a ensuite continué à se déplacer seul, rentrant chez lui tous les 15 jours.

Philippe est nostalgique du temps où il se déplaçait en famille. Il trouve actuellement moins de satisfaction dans son travail en raison d'une évolution des mentalités. Il semble être mis à distance de la vie de famille.

2. Les couples britanniques

Angela et Tom (mariés, deux enfants de moins de cinq ans)

Ce couple d'anglais a choisi de quitter Londres pour le centre Bretagne en 2004. Cette migration, qui coïncide avec la naissance de leur deuxième enfant, est vue comme temporelle, le couple souhaitant se poser quelques temps, après plusieurs années très chargées professionnellement. D'ailleurs, s'ils font le choix de la Bretagne, c'est notamment pour rester proche de l'Angleterre. Courant 2005, Angela décide de renouer avec son ancienne activité ne supportant plus trop la monotonie de la vie à la campagne.

Travaillant pour une importante agence de presse britannique, elle doit alors se rendre chaque dimanche en Angleterre si ce n'est parfois à l'étranger pour des missions plus ou moins courtes. Les premiers déplacements effectués par l'intermédiaire de compagnies à bas prix (depuis Brest, Nantes ou Dinan) ne sont pas pris en charge par son employeur contrairement aux seconds. Toutes les quatre semaines, Angela obtient le droit de travailler une semaine en France, depuis son domicile. Tom lui, qui occupait un poste important dans le secteur des nouvelles technologies appliquées au secteur bancaire, se trouve quelque peu séduit par cette vie à la campagne. Il ouvre un petit commerce juste dans la ville où ils résident et s'y investit dans les moindres détails. Le couple se dit en concurrence pour savoir qui est le plus à plaindre dans la situation. Est-ce Tom qui en plus de gérer son magasin, endosse chaque lundi le rôle de parent célibataire, un rôle de surcroît déprécié lorsqu'il revient à la figure masculine ? Est-ce Angela qui se voit séparée de ses enfants chaque semaine, travaillant pour ramener le seul revenu fixe du ménage ? Très peu d'informations circulent sur le vécu de la mobilité par les enfants. En revanche, Angela insiste sur le fait qu'elles ont acquis, par-delà ses propres choix de mobilité et de carrière, une bonne maîtrise du français.

Le couple, qui en est déjà à sa deuxième expérience migratoire (après les Etats-Unis) envisage toutefois de quitter la France dans un futur proche ; une décision en partie due à l'impossibilité d'Angela de se projeter dans un avenir long dans une France qu'elle juge en marge de l'économie mondiale. Le fait que le commerce ouvert par Tom peine à démarrer, que tous les deux doutent de sa rentabilité future sont, avec la diminution de leurs revenus, d'autres motifs à cette décision.

Sur les questions environnementales, Angela et Tom adoptent un point de vue très critique. Angela reconnaît qu'elle voyage beaucoup (une centaine de trajets aériens par an) mais les avions qu'elle utilise dit-elle sont récents, petits et donc moins pollués que d'autres appareils. En outre, lorsqu'elle est à Londres, elle n'utilise que ses pieds et les transports en commun pour se déplacer. Refusant de croire qu'ils consomment plus que des navetteurs quotidiens ou plus que les éleveurs de la région, Angela et Tom dénoncent aussi pendant l'entretien certaines aberrations écologiques propres aux petites villes de campagne – comme de prendre leur voiture uniquement pour aller déposer des bouteilles de verre dans une benne réservée à cet effet. Soulignant la force des médias anglo-saxons pour convertir les enfants à la bonne cause écologique, le couple considère que la plupart des mesures prises par les politiques en la matière visent à sauvegarder non pas un environnement en danger, mais la dimension esthétique des territoires habités et/ou visités. Plus encore, Tom considère avec méfiance tous ceux prônent l'arrêt du nucléaire, jugeant que c'est par la maîtrise de cette énergie, que les états maintiennent leur stabilité politique et économique sur la scène internationale.

Ann et Jonathan (3 filles)

Ce couple d'anglophones partage une même passion professionnelle : la recherche. En 2001, Ann trouve un poste de Maître de Conférences. Celui-ci n'est pas basé à Londres où elle a fait son post-doctorat, ni à Birmingham où le couple réside avec leurs 3 enfants, mais à Paris. Motivée par l'envie de progresser professionnellement, Ann fait alors le choix de venir s'installer en France avec ses filles. Le couple vend la maison qu'ils occupaient à Birmingham mais, parce qu'il y travaillait toujours à l'époque, Jonathan décide de se trouver un petit appartement dans cette même ville. En 2003, Jonathan obtient un poste à Oxford et déménage pour occuper une résidence partagée sur le campus.

Jonathan vient de temps à autres en France, surtout pendant les vacances, moment qui correspond aussi parfois aux périodes de terrain que sa femme Ann effectue à l'étranger. Les déplacements de Jonathan en France ne sont pas payés par son employeur, sauf s'il parvient à faire coïncider son retour à domicile avec des événements professionnels qui ont lieu à Paris (congrès, colloques). A Paris, le ménage ne dispose pas de voiture privée mais utilise les services de la Caisse Commune ainsi que les transports publics. Très concernée par la question environnementale, Ann essaie de verser également à une association environnementale entre 5 et 10 euros par trajet aérien qu'elle effectue en Europe. Militant pour l'introduction de ce système à l'intérieur de son unité de recherche, elle se sentait également prête à défendre au sein de sa copropriété parisienne l'usage collectif d'un vermi-composte mais son mari l'en dissuadé.

Très peu d'informations circulent sur le vécu de la mobilité par les enfants. On sait qu'elles se plaignent de l'absence de leur père et parfois aussi le manque de disponibilité de leur mère. En revanche, Ann veut croire que ses propres choix de mobilité et de carrière, ont permis à ses filles d'acquérir une bonne maîtrise du français. Elle espère que plus tard elles sauront tirer profit de ce bilinguisme et « pardonner » à leurs parents leur mode de vie.

Au moment de l'entretien, Ann était en année sabbatique, occupée à préparer son retour en Angleterre où elle a été promue à un nouveau poste. Là bas, le couple fera encore le choix d'une résidence dissociée (Oxford pour lui toujours) et Exeter pour elle et leurs filles ; une bi-résidentialité justifiée par l'impossibilité qu'à la famille de se payer un appartement sur Oxford.

Claudia & Peter (mariés, 2 enfants dont un autonome)

En 2002, ce couple de norvégiens devient propriétaire d'une villa sur la Côte d'Azur après que Peter ait vendu les parts de la société d'informatique qu'il dirigeait. Pendant 2 ans et demi, la maison fait office de lieu de villégiature pour le couple et ses deux enfants. Puis elle devient leur résidence principale sauf pour ce qui concerne l'ainé des enfants qui est resté en Norvège étudiant.

Claudia a toujours travaillé. Occupant un poste élevé dans le management d'entreprise, elle choisit, après s'être renseignée sur le marché de l'emploi en France, de ne pas perdre son temps à prospecter pour un nouveau travail qui la rapprocherait de son lieu de résidence. Elle continue donc à travailler dans les pays scandinaves à travers lesquels elle circule toujours beaucoup, surtout entre Stockholm et Oslo où elle et son mari ont acheté un appartement après s'être séparé d'un petit chalet qu'ils possédaient. La plupart des déplacements qu'elle effectue dans le cadre de sa profession sont pris en charge par son employeur, tout comme les vols qu'elle utilise pour rejoindre Nice ; un trajet qu'elle effectue chaque week-end dans la mesure du possible.

Peter de son côté s'occupe de placer et gérer au mieux ses revenus. Pendant la semaine, il a aussi la charge de leur fille lycéenne. Le regard qu'il porte sur la mobilité est pluriel. En effet, il la considère tant comme une façon de préserver l'unité familiale que comme

un marqueur de réussite professionnelle. Il reconnaît en outre qu'il s'agit, là aussi, d'une pratique auxquels certains cadres ne peuvent déroger.

Comme d'autres couples de migrants, Claudia et Peter insistent sur les bénéfices acquis par leur fille depuis leur installation en France : gain d'autonomie, ouverture sur de nouvelles trajectoires professionnelles. Peu d'informations sont divulguées quant au vécu de la situation par leur fille.

Claudia et Peter refusent tous les deux de penser que leurs modes de vie, et surtout les trajets de Claudia puissent avoir un quelconque impact sur l'environnement. Considérant que la pollution des avions est bien moindre que celle générée par l'industrie pétrolière, tous deux craignent que les politiques usent de l'argument environnemental pour taxer ceux qui allient travail, carrière et déplacement.

Mary & Andrew (la quarantaine, deux enfants de 3 et 5 ans)

En 2000, ce couple d'anglais devient propriétaire d'une maison située à une cinquantaine de kilomètres de Vannes. A cette époque, Mary occupait un emploi dans la ville d'Essex et son mari à Londres. Ce n'est que saisonnièrement qu'ils venaient passer alors quelques jours en France.

Mary était enceinte de son deuxième garçon lorsqu'en 2004, elle et son mari prennent la décision de faire de cette résidence leur logement principal. Ils vendent donc leur maison anglaise et effectuent d'importants travaux de rénovation dans leur nouvelle habitation, ce qui contraint le couple à résider quelques temps dans des gîtes tenus à proximité.

Peu après leur installation, Mary retrouve un travail. Chargée de faire des retranscriptions pour le compte d'une société anglaise, elle travaille à domicile, ce qui n'est pas le cas de son mari Andrew, toujours en poste en Angleterre dans le secteur des hautes technologies. Aujourd'hui, il ne travaille plus que 4 jours sur 5 ce qui lui permet, en dépit d'une réduction de salaire, de passer plus de temps avec sa famille en France. Il tente de venir les voir chaque week-end mais ses déplacements (en ferry ou en avion) sont subordonnés au coût qu'ils représentent, ceux-ci n'étant pas pris en charge par son employeur.

La situation est un défi au quotidien pour le couple et pourtant l'idée d'une migration professionnelle pour Andrew n'est pas à l'ordre du jour tant il est vrai qu'elle l'obligerait probablement à se reconverter et perdre en salaire ; un choix pourtant accepté par d'autres migrants britanniques mais que Mary et Andrew refusent de faire. Quelques informations sont divulguées sur le vécu de la mobilité par les enfants âgés aujourd'hui de 3 et 5 ans. Des pleurs sont rapportés surtout dans les premiers mois qui ont suivi le retour d'Andrew à la vie professionnelle. Aujourd'hui, l'attitude de ces derniers oscille entre fervente attente du retour et délaissement du père lors de son arrivée. Enfin Mary indique avoir été surprise d'entendre son fils dire que son père « vivait » à l'étranger ; une parole qui si elle a fait l'objet d'une reprise possède une origine incertaine puisque l'on ne sait pas si elle est à attribuer à un problème de maîtrise du français chez un enfant nouvellement installé en France, ou si elle est à mettre sur le compte d'une confusion dans les modes de vie domestiques.

Quant au regard qu'ils portent sur l'environnement, le couple (Mary surtout) est surpris par la manière dont les enfants ont été familiarisés avec cette problématique. Andrew qui voyage régulièrement ne pense pas être un grand pollueur, expliquant que lorsqu'il est en Angleterre, il se déplace à pieds ou en vélo. En outre, Andrew s'interroge sur les contrastes entre les discours tenus par les politiques anglaises en matière d'environnement d'une part et les choix que ces derniers opèrent à des fins économiques d'autre part. Principal paradoxe posé : le fait que l'on décide d'étendre des aéroports et que l'on incite simultanément tout un chacun à modérer ses déplacements et consommations énergétiques. Pour Andrew, c'est sûr, cette dernière stratégie discursive

est une manière propre aux législateurs de préparer les citoyens à une éventuelle hausse fiscale ; une hausse qui si elle devait être calculée en fonction du kilométrage parcouru pousserait probablement le couple à retourner vivre en Angleterre.

Edward et Janet (mariés, la quarantaine chacun, 2 enfants de 7 et 9 ans).

Ce couple de Britanniques s'installe sur la côte d'Azur en 2003, une migration décidée par la nouvelle opportunité professionnelle qui se dessinait pour Edward, à savoir être Skipper sur des bateaux privés. Edward et Janet se lassent rapidement de ce mode de vie et de la région, trop touristique à leur goût. En octobre 2006, ils font le choix d'un mode de vie en milieu rural et s'installent dans un hameau des Charente, à une quarantaine de kilomètres d'Angoulême, après être devenu propriétaire d'une maison nouvellement rénovée.

Quelques mois auparavant, en février de la même année, Edward avait changé d'employeur et de métier. Il était redevenu ingénieur en mécanique maritime et avait accepté de travailler en Espagne pour un armateur britannique, un poste qu'il occupe toujours aujourd'hui. Pour se rendre sur son lieu de travail, Edward emprunte des liaisons aériennes (Limoges-Lyon-Barcelone), des trajets qui sont entièrement pris en charge financièrement par son employeur. Une fois sur place, il embarque pour 4 semaines consécutives à bord d'un bateau qui effectue des liaisons quotidiennes entre Majorque et Barcelone en cargo sur lequel il opère comme ingénieur en mécanique) puis rentre dans les Charente pour une durée similaire. Passées ses 4 semaines d'activité, Edward retrouve sa femme et deux enfants pour une période de deux semaines.

Lui, et sa femme qui travaille à son compte à domicile, minimisent les insatisfactions de cette mobilité pour valoriser la qualité du temps partagé. Peu d'informations circulent sur le vécu de la mobilité par les enfants. En revanche, le couple insiste sur le fait que leurs enfants ont acquis, une bonne maîtrise du français, et que la mobilité résidentielle assortie d'une expérience d'émigration est bénéfique pour cette génération à venir. Edward et Janet disent se sentir concernés par les problèmes liés à l'environnement. Ils recyclent, font du composte, aidés en cela par des enfants qui n'hésitent pas à les corriger chaque fois qu'ils se trompent en triant leurs déchets. Pour autant, ils n'estiment pas être de grands consommateurs, surtout en termes de transports, jugeant les navetteurs quotidiens plus pollueurs qu'eux-mêmes.

James et Rachel (mariés, une fille de 7 ans)

Après plusieurs années passées dans le secteur de la distribution, James décide de changer de carrière et de venir s'installer dans le Poitou avec sa femme pour y ouvrir un gîte. Comme l'ont fait plusieurs de leurs amis dans le passé, ils y achètent une maison en 2006 et y emménagent en août de la même année avec leur fille. Le lieu est à retaper et ne peut accueillir de suite des vacanciers.

Rapidement, James doit se décider à retrouver un travail et il s'oriente vers la plaisance, un secteur dans lequel il a déjà travaillé en France de 1989 à 1994. C'est dans le Languedoc qu'il redémarre une nouvelle vie professionnelle avant de se retrouver en Bourgogne où il officie actuellement. La péniche est amarrée à plus de 400 km de son lieu de résidence. James y séjourne et y travaille en continu toutes les 2 semaines et cette durée peut se prolonger en été. En hiver, bien que le rythme de travail soit ralenti, James est contraint à des déplacements réguliers en Bourgogne pour entretenir son bateau ; chacun de ces trajets étant effectué en voiture et à ses propres frais.

Pendant ce temps, sa femme qui était chef de projet en Angleterre s'occupe de la maison et prend des cours pour améliorer son français et cherche péniblement comment monter une boutique de céramique.

La situation leur est pénible. Lui dit souffrir du manque de contacts physiques avec son épouse, elle de son absence prolongée. En outre, elle indique se sentir encore plus isolée du fait de sa non maîtrise du français ; un isolement assorti d'un manque de confiance lié tant à la difficulté de monter son entreprise qu'au fait de se sentir dépendante financièrement de son mari. Reste que leur attachement à la région semble prendre encore le pas sur les contraintes engendrées par la mobilité. Quant à leur fille, elle semble vivre avec difficulté la situation réclamant à son père davantage de présence sinon faisant la difficile en sa présence. En revanche, les parents indiquent qu'elle bien intégrée dans son école et qu'elle s'est vraiment bien approprié son lieu de résidence. C'est d'ailleurs pourquoi aucun des deux n'ose aborder devant elle la question d'un éventuel retour en Angleterre, retour qui pourrait finalement être décidé à plus ou moins long terme en l'absence d'une amélioration significative de leurs conditions de vie.

La famille participe au tri sélectif des déchets, fait du composte et envisage de mieux faire isoler sa maison pour éviter les pertes d'énergies. James admet que les trajets qu'il effectue pour se rendre sur son lieu de travail ne sont pas des plus écologiques mais il explique que la voiture est le seul mode de déplacement possible quand on habite dans l'ouest et que l'on travaille dans l'est de la France. En outre, il compte bien être plus attentif dans le futur sur la consommation d'énergie à bord de sa péniche.

Amanda & Robin (mariés, 3 enfants de moins de 10 ans)

Elle est Irlandaise, lui Anglais. Mariés et parents de trois enfants, Amanda et Robin ont quitté l'Irlande en 2004 pour emménager en Bretagne. Leur migration semble choisie (fuir un cadre de vie jugé déplaisant car en rupture avec le passé) bien que contrainte économiquement (lui peinait à trouver un travail là-bas, contrairement à elle qui en avait un). Ils se sont donc installés dans les Cotes d'Armor, un département touché par une pénurie de bûcherons et Robin y a monté son entreprise d'élagage.

Actuellement, Robin parcourt la Bretagne d'Est en Ouest pour tailler ou couper des arbres, ce qui l'amène à s'absenter parfois une nuit ou deux de son domicile, surtout en saison estivale. Dans ce cas là, c'est dans sa tente que Robin dort le plus souvent. Robin n'hésite pas non plus à retourner en Irlande pour compléter sa formation et intervenir sur des missions ponctuelles, utilisant alors le ferry en partance soit de Cherbourg soit de Roscoff (selon les saisons). Aujourd'hui, d'ailleurs, il se sent prêt à accepter des contrats plus distants (comme en Suède) pour de meilleures rémunérations.

Amanda quant à elle s'est reconvertie dans les services à la personne. Elle fait des heures de ménage et de gardiennage pour des particuliers résidant à proximité de son domicile. Elle seconde aussi son mari pour tout ce qui est prise de rendez-vous et ne semble regretter en rien, malgré leurs préoccupations matérielles quotidiennes, le métier d'ingénieur en environnement qu'elle occupait en Irlande.

Très peu d'informations circulent sur le vécu de la mobilité par les enfants (deux de 8 ans, une de 10 ans) si ce n'est que l'aspect irrégulier des déplacements de Robin suscite chez eux des interrogations constantes sur sa présence ou son absence. En outre, Amanda et Robin soulignent le fait que la mobilité résidentielle assortie d'une migration internationale est enrichissante pour leurs enfants.

Robin et Amanda sont amplement familiarisés, de par leurs cursus professionnels, aux problématiques environnementales. A domicile, ils trient leurs déchets, font du composte de même qu'ils n'hésitent pas à faire de la récupération de meubles et d'ustensiles variés même en provenance de la déchetterie. Et s'ils s'énervent contre les industriels qui produisent trop d'emballages, ils se savent pour autant ne pas être des exemples parfaits en la matière. Robin et Amanda ont chacun leurs voitures, et sont contraints de par leur localisation à l'utiliser pour chacun de leurs déplacements.

Kathleen & Matthew.

En juillet 2004, le couple quitte l'Angleterre avec ses deux enfants dans l'objectif de s'installer en France et d'y établir un service de chambres d'hôtes. Quelques semaines plus tard, ils acquièrent une maison qui nécessite d'importants travaux, les empêchant de se lancer de suite dans l'activité hôtelière.

Dès janvier 2005 et pour des raisons financières, Matthew retourne en Angleterre chercher du travail. Officiant, comme à ses débuts, en tant qu'ingénieur travaux, il a réussi à négocier auprès de son employeur, l'aménagement de son emploi du temps : trois semaines Outre-Manche, deux semaines en France. Chacun de ses déplacements nécessite l'usage de la voiture jusqu'à Calais puis d'un ferry ; un trajet et un moyen de transport privilégié à la liaison aérienne Poitiers-Sandford. Ses trajets ne sont pas pris en charge par l'employeur de Matthew. En Angleterre, Matthew est logé par les parents de Kathleen. A l'heure de l'entretien, en décembre 2007, le projet de chambre d'hôte n'avait toujours pas abouti, le couple étant d'ailleurs de surcroît en passe de déménager pour une autre propriété, située à proximité de la leur et plus étendue.

Kathleen passe la plupart de son temps à s'occuper des enfants, aujourd'hui âgés de 13 et 16 ans, et des animaux vivant dans sa propriété (des poules, des chiens, des chats et des chevaux). Très peu d'informations circulent sur le vécu de la mobilité par les enfants. En revanche, le couple insiste sur le fait que le frère et la sœur ont acquis une bonne maîtrise du français, et qu'ils grandissent en sécurité en France préférant de fait mettre en avant les bénéfices prétendus de la migration que les difficultés engendrées par la mobilité. On sait toutefois que celle-ci contraint le couple à vivre selon deux routines distinctes fixées en fonction de l'absence ou de la présence de Matthew. En outre, Kathleen qui explique que son réseau de sociabilité a considérablement diminué avec son installation en France, mentionne aussi n'être disponible que pour son mari lorsque celui-ci rentre, le laissant d'ailleurs faire peu de choses par lui-même.

Question environnement, Kathleen estime consommer davantage d'énergie que son mari, utilisant la voiture à longueur de journée. Et si le couple essaie de faire attention à bien éteindre ses appareils (téléviseur, machine à laver) une fois utilisés, et à recycler autant que possible, ils doutent (surtout Matthew) que leurs efforts individuels puissent avoir un quelconque impact sur l'environnement.

Lisa & Gerald.

Suite au licenciement volontaire de Gerald, ce couple de britanniques décide de s'acheter une maison dans le Trégor et de venir y vivre quelques temps. Le couple prend possession des lieux en Août 2005 et voyant leurs enfants s'épanouir localement, il décide de s'y établir définitivement dès le mois de décembre 2005.

Trois mois plus tard, le couple qui a dépensé beaucoup en travaux de rénovation part à la recherche d'un travail en France. Elle est institutrice, lui ingénieur, et l'un et l'autre n'imaginaient pas une seule seconde être dans l'incapacité de se reconverter en France. En mai, le couple se rend à l'évidence : il leur faut soit rentrer en Angleterre soit accepter que l'un des conjoints retourne y travailler. Ils optent pour la deuxième solution et c'est Gerald qui est désigné pour faire les navettes Roscoff-Plymouth et de se trouver une colocation à proximité de son lieu de travail. Son employeur accepte d'aménager son temps de travail de sorte que lorsqu'il passe des week-ends en France, environ toutes les 2 semaines, il peut prendre son lundi. Grâce aux relations établies dans le village, Lisa a réussi à trouver de quoi compléter les revenus de son ménage. Elle enchaîne heures de ménages et gardes d'école. Le couple, fatigué par la situation, s'est fixé une date butoir et un objectif. La reconversion à court terme de Gerald dans un métier – le transport routier – qui lui permettrait de vivre au quotidien avec sa famille.

Le couple bénéficie dans le Trégor d'un vaste réseau de soutien ; une aide d'autant plus appréciable pour Lisa qui se dit fatiguée par le fait d'être souvent seule avec ses enfants

âgés aujourd'hui d'environ 10 et 13 ans. Très peu d'informations circulent quant au vécu de la situation par ces derniers, si ce n'est qu'ils semblent être devenus plus forts, plus indépendants et en même temps plus enclins à communiquer avec leurs parents. De leur expérience, le couple retire aussi comme bénéfice la qualité des temps partagés, des week-ends passés ensemble.

Quant aux questions environnementales, le couple se dit assez peu concerné, jugeant que l'on ne peut pas baser son mode de vie sur la seule mise en application de recommandations écologiques. Il adopte un comportement minimaliste en la matière, recyclant ses déchets.

Bridget & Hugh (mariés, la cinquantaine chacun, un enfant autonome).

Ce couple de britannique s'est installé sur Nice en avril 2006 après 2 ans consacrés à étudier et organiser au mieux leur projet migratoire : cours de langue, pour eux deux, signature d'un nouveau contrat professionnel pour lui. Ancien pompier de Londres, Hugh assure désormais la sécurité (de jour comme de nuit) d'un musée anglais, un travail choisit en fonction du planning qui lui est associé : 4 jours de repos pour 4 jours travaillés. Offrant au couple qui vit sur la pension de pompier un complément de revenu, cet emploi permet à Bridget de finaliser ses recherches d'emplois dans le secteur niçois. Celles-ci conjuguent actuellement, et de manière active, recherches dans le milieu de la santé (en tant qu'infirmière ou aide soignante) et dans le milieu sportif (apprentissage de la nage par exemple).

Le couple qui vit dans un 30 m² à proximité de l'aéroport de Nice ne dispose pas de voiture, seulement d'un scooter. C'est donc à pied qu'Hugh se rend à l'aéroport chaque semaine pour embarquer sur un vol à bas prix ; un trajet qui dure porte à porte 4 heures. Hugh et Bridget se disent tous les deux concernés par les problèmes environnementaux. Pour autant, ils préfèrent regarder les bénéfices qu'offre la démocratisation du transport aérien plutôt que de réfléchir aux conséquences liées à la hausse du trafic. Ainsi vont-ils insister pendant l'entretien sur tous les échanges culturels qui découlent des possibilités de mobilité.

Quant au fait de vivre éloigné l'un de l'autre pendant quatre jours, le couple semble s'en accommoder pour l'instant, expliquant en quelque sorte que c'est une étape nécessaire (sinon réfléchie) à leur projet d'intégration. Leur fils, âgé de 19 ans, étudie en Angleterre où il vit de manière autonome. Il n'occupe donc plus l'appartement de famille que le couple possède toujours sur Londres et qui sert à Hugh de domicile lors de ses périodes travaillées.

© ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer
centre d'Études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques
Toute reproduction intégrale ou partielle, faite sans le consentement du Certu est illicite (loi du 11 mars 1957).
Cette reproduction par quelque procédé que ce soit, constituerait une contrefaçon sanctionnée par les articles 425 et suivants du code pénal.

Impression : Diazo (tél.04 73 19 69 00)
Achévé d'imprimer : août 2009
Dépôt légal : 3^e trimestre 2009
ISSN: 1263-2570
ISRN: Certu/RE -- 09-16 -- FR

Certu
9, rue Juliette-Récamier
69456 Lyon cedex 06
☎ (+33) (0) 4 72 74 59 59
Internet <http://www.certu.fr>

Certu

*Service technique placé sous l'autorité
du ministère chargé de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer,
en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,
le Certu (centre d'Études sur les réseaux, les transports,
l'urbanisme et les constructions publiques)
a pour mission de contribuer au développement
des connaissances et des savoir-faire et à leur diffusion
dans tous les domaines liés aux questions urbaines.
Partenaire des collectivités locales
et des professionnels publics et privés,
il est le lieu de référence où se développent
les professionnalismes au service de la cité.*