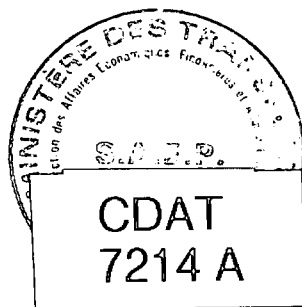


MISSION DE LA RECHERCHE
A.T.P. SOCIO - ECONOMIE DES TRANSPORTS

ECHANGES FAMILIAUX ET PRATIQUES
DE DEPLACEMENT

Michel Morin

juillet 1980



G.I.F.R.E.S.H.

Groupe pour l'Intervention, la Formation et la Recherche en
Sciences Sociales

Campagne Rigouës, 13122 VENTABREN

COMPTE RENDU DE FIN DE CONTRAT D'UNE RECHERCHE
FINANCEE PAR LE MINISTERE DES TRANSPORTS

MARCHE N° 79 00 26

Cette étude a été réalisée avec la collaboration
de : Martine BROCHE,
Sylvie CLEMENT,
et Jeanine MEGE
pour le recueil et l'analyse des entretiens.

S O M M A I R E

INTRODUCTION.....	p. 5
1. PROBLEMATIQUE.....	p. 6
1.1. Le domaine d'étude : la mobilité et la famille.....	p. 6
1.1.1. La mobilité interurbaine dans le mode de vie.....	p. 6
1.1.2. La famille en question.....	p. 8
1.2. Le cadre conceptuel.....	p. 10
1.2.1. Les comportements de sociabilité et les loisirs des groupes familiaux.....	p. 10
1.2.2. Le réseau familial et la notion de parentèle.....	p. 11
1.2.3. Le cycle de vie familial.....	p. 12
1.3. Objectifs et orientations méthodologiques.....	p. 13
2. METHODOLOGIE.....	p. 15
2.1. Niveaux et moments d'observation.....	p. 15
2.2. Méthodes.....	p. 15
2.2.1. Critères de sélection des situations..	p. 16
2.2.2. Techniques de recueil des données.....	p. 19
2.2.3. Analyse de données.....	p. 22
2.3. Situations et trajectoires observées.....	p. 23

3. LA MISE EN ACTES DE LA MOBILITE FAMILIALE : DU TRANSPORT AU SEJOUR.....	p. 25
3.1. Le moment du transport : la mobilité interurbaine comme déplacements de groupes familiaux.....	p. 26
3.1.1. Se déplacer "en famille" : les stéréo- types d'une pratique.....	p. 26
3.1.2. Se déplacer "sans" toute la famille : diversité des voyages de la famille fractionnée.....	p. 27
3.2. L'impossible autonomisation du moment du transport : les contraintes et les motifs dans la pratique.....	p. 30
4. LE BOUT DU VOYAGE : LA MOBILITE COMME PHENOMENE DE SOCIABILITE.....	p. 31
4.1. Du voyage aux actes de sociabilité.....	p. 31
4.1.1. La visite.....	p. 32
4.1.2. Le passage et le détour.....	p. 33
4.1.3. Le séjour.....	p. 33
4.1.4. Les vacances "dans la famille".....	p. 33
4.2. Espaces et rythmes de la sociabilité familiale.....	p. 34
4.2.1. D'abord l'espace.....	p. 34
4.2.2. Le temps dans l'espace de la sociabi- lité.....	p. 37
A. Noël ou Pâques.....	p. 38
B. Le voyage des vacances d'été.....	p. 39
C. Les temps d'évasion et les temps de crise.	p. 41

5. LES ACTEURS DU VOYAGE ET LA DYNAMIQUE DES PRATIQUES.....p.	43
5.1. Traits généraux de la distribution des influences concernant la mobilité familiale.....p.	43
5.2. Le modèle de la verticalité : les ascendants meneurs de jeu.....p.	44
5.2.1. De l'axe marital à la mobilité de scission.....p.	45
5.2.2. Du côté de l'épouse.....p.	46
5.3. La grande famille et l'autonomie relative des géné- rations.....p.	48
5.4. La famille conjugale ou l'indépendance du groupe "homme-femme-enfant".....p.	50
6. STABILITES ET METAMORPHOSES DE LA MOBILITE FAMILIALE...p.	53
6.1. Le cycle de vie familial comme guide et régulateur de la mobilité familiale.....p.	53
6.1.1. Etapes et moments critiques liés au cycle de vie familialp.	53
A. Naissance et petite enfance.....p.	54
B. L'âge scolaire.....p.	55
C. L'âge des enfants adolescents.....p.	56
D. L'âge du départ des grands enfants.....p.	57
E. L'âge de la retraite et la mort des grands- parents.....p.	58
6.1.2. Paradoxes et complexité des effets d'âge.....p.	60

6.2. Les orientations du changement des mobilités.....	p. 62
6.2.1. Les changements qui viennent d'ailleurs : la profession dans la vie familiale....	p. 62
A. Mobilité professionnelle et mobilité résidentielle.....	p. 63
B. Les mobilités intermédiaires.....	p. 63
6.2.2. Le voyage et le territoire.....	p. 65
A. Conditions et conséquences de la sédenta- rité.....	p. 65
B. La peur de l'immobilisation et l'ouvertu- re de la mobilité.....	p. 67
CONCLUSIONS.....	p. 68
ANNEXES.....	p. 77
BIBLIOGRAPHIE.....	p. 86

I N T R O D U C T I O N

Décrire et questionner la mobilité interurbaine comme mise à jour et mise à l'épreuve de l'institution et du cadre familial, telle est l'orientation qui a été choisie pour la recherche exploratoire dont nous donnons ici le compte-rendu. Il s'agit donc d'un travail de reconnaissance des formes et des conditions de réalisation des activités de déplacement à moyenne et longue distance des groupes familiaux, ces acteurs oubliés que redécouvrent aujourd'hui les prospectives socio-économiques et politiques. Cette reconnaissance a été faite auprès d'un nombre restreint de familles résidant dans la région Aix-Marseille. Elle s'est attachée à situer l'articulation des liens et des lieux (1) de parenté sur des trajectoires socio-biographiques où l'on peut tenter de repérer les étapes critiques du changement des mouvements. Ainsi a-t-elle rencontré le champ complexe des déterminants et des régulations de l'occupation des espaces et des temps de la famille à travers le territoire national. Ce champ, comme on commence à le redécouvrir, occupe aujourd'hui encore une place tout à fait importante dans l'ensemble des échanges sociaux qui passent par la médiation du transport et des déplacements de personnes. Les rapports entre générations et l'alliance des lignées en définissent la structuration. Les représentations et les stratégies qui s'élaborent dans les interactions des membres des cellules de base constitutives du réseau familial en sont la forme vivante.

(1) pour reprendre ici une expression de René KAES ("...l'écart entre le lien et le lieu : une pratique du voyage..." in R. Kaës, 1980).

1. PROBLEMATIQUE

1.1. Le domaine d'étude : la mobilité et la famille

Notre domaine d'investigation est la mobilité familiale. C'est un domaine aux contours encore mal définis que ni l'observation empirique, ni le travail théorique antérieur ne préparent à une transformation aisée en objet de connaissance. Deux notions nécessaires mais ambiguës ou controversées en constituent les référents : la notion de mobilité et la notion de famille.

1.1.1. La mobilité, transférée du langage courant dans celui des spécialistes du transport, renvoie le plus communément aux comportements de déplacement. La recherche appliquée toutefois qui s'est développée depuis quelques années, et plus particulièrement en France à partir des années 70 (1), a bien mis en évidence comment, dans la vie urbaine, les moments du transport étaient étroitement insérés dans des pratiques sociales, comment on ne pouvait en comprendre les variations sans tenir compte de ce qui se trouvait en amont et en aval des mouvements. Ainsi, à l'Institut de Recherche du Transport, X. GODART pour analyser "la mobilité des personnes en zone urbaine" s'est appuyé sur la définition suivante : "La manière, pour une personne ou un groupe de personnes de réaliser un programme d'activités [c'est-à-dire une succession d'activités à réaliser durant la journée, dans un espace urbain donné" (X. Godart, 1979,p.5). Ainsi plus globalement encore, à l'Institut de Sociologie urbaine, on voit dans la mobilité, "L'ensemble des déplacements qui relie des domaines séparés par les divisions du travail et de l'espace : le travail, l'habitat, la consommation, les relations sociales" et la question principale est : " Quel est le statut de la mobilité dans les modes de vie ?" (A. HAUMONT et al., 1977). Cet élargissement considérable

(1) Voir à ce sujet, les très riches témoignages qu'apportent les actes du colloque de Royaumont organisé en avril 1978 dans le cadre de l'A.T.P. Socio-économie des Transports [Transport et Société, Economica, 1980].

du champ d'observation de la mobilité a trouvé son terrain favori de démonstration dans l'étude de la quotidienneté et des rythmes citadins. A l'encontre des simplifications d'une "logique de décideurs" dont on avait prématurément modélisé les calculs d'avantages (temps gagné ou perdu), on a voulu ainsi encourager à une plus sérieuse prise en compte des dimensions sociales et psychosociales des conduites de déplacement dans les agglomérations, qu'il s'agisse de l'usage de l'automobile (R. FICHELET, 1977, X. GODART, op. cit.), des conditions d'utilisation des transports collectifs (B. AVEROUS, L. GRUNBERGER et B. MATALON, 1976, C. BOURGIN, 1978, M. MORIN, 1977), du deux-roues (B. AVEROUS et al.) ou de la marche à pied (J. DURAND et B. MATALON, 1979). Ainsi s'est constitué depuis peu, sous l'oeil sceptique ou ironique des planificateurs et des techniciens, la base fragile d'un questionnement non réducteur de ce qu'on a dénommé "la mobilité urbaine". Sans doute certains chercheurs ont-ils bien tenté de ne pas limiter leur étude à l'analyse des déplacements "dans" la ville ou dans l'agglomération et dans ce but ont traité de "la mobilité des citadins" (A. HAUMONT, op. cit.) mais en France, comme dans la plupart des pays, la recherche s'est développée, même dans les conceptions "élargies" de la mobilité, en reflet de la division technique et sociale des moyens du transport, à savoir les moyens et les problèmes concernant la circulation dans l'agglomération et son environnement d'une part et d'autre part les problèmes posés par l'acheminement des personnes et des marchandises d'une ville à une autre, ce qu'on nomme la mobilité interurbaine. Moins généralement préoccupante jusqu'à une date récente que les difficultés de la circulation urbaine ou des liaisons domicile-travail, celle-ci a été sommairement définie par la fixation d'un seuil de kilométrage minimal au delà duquel on admet qu'on a affaire à des activités de mobilité interurbaine. Pour la S.N.C.F., ce seuil est fixé arbitrairement à 100 km quand il s'agit d'analyser les composantes du marché voyageurs. En deça, on considère qu'on a affaire à des déplacements de banlieue à agglomération ou de mobilité périurbaine. Il est clair que ces conventions

ont plus que des conséquences techniques et qu'à ne regarder par exemple que ce qui se passe en relation aux voyages de plus de 100 km, ou que ce qui se passe dans les murs d'une ville on est amené à des élaborations théoriques ou pratiques qui peuvent recourir à des modèles explicatifs ou prévisionnels sensiblement différents. Plus rares et d'apparence moins répétitive que la circulation "quotidienne", le voyage interurbain et l'éloignement prolongé du domicile ne se trouvent en effet banalisés que dans la pratique des vacances et comme tels suscitent moins à priori l'idée d'un questionnement de leur insertion dans les modes de vie. Ce n'est pas le moindre mérite des travaux du service étude de la S.N.C.F. que d'avoir su progressivement replacer la pratique du voyage dans sa complexité sociale. L'intérêt manifesté tout récemment par les chemins de fer pour la clientèle familiale n'est donc pas seulement une opération de marketing, c'est aussi l'indice d'une évolution possible dans l'appréhension de pratiques qui, au fil des enquêtes tant qualitatives que quantitatives, se sont révélées mal dissociables de phénomènes déterminants qui tout comme pour la mobilité dite urbaine mais avec des incidences différentes, se manifestent en amont et en aval du transport.

1.1.2. La famille est un personnage relativement nouveau dans le domaine du transport à moyenne et longue distance même si les politiques tarifaires de l'aviation ou des chemins de fer et les stratégies de vente des constructeurs automobiles attestent depuis longtemps de la reconnaissance de son existence. Décomposée en variables socio-économiques et démographiques et le plus souvent réduite à des indicateurs de taille ou de revenus, elle reste encore le plus généralement un objet flou et mythologique qui intervient secondairement dans les stratégies prévisionnelles de l'offre de transport. Pour les transporteurs, sa mobilité, quand on lui reconnaît une spécificité, se réduit surtout aux variations des comportements automobiles puisqu'on connaît assez bien la part dominante qu'ils occupent dans les déplacements familiaux. Dans cette mesure, elle n'a guère suscité de curiosité

jusqu'à une époque toute récente si ce n'est pour ses conséquences au moment des vacances ou pour ses expansions dans le tourisme et les loisirs. Pourtant une évolution s'est dessinée depuis peu concernant la prise en compte de son existence. D'une part sans doute la crise de l'énergie a justifié pour certains planificateurs la remise en cause des hypothèses concernant le monopole automobile sur le voyage des familles ou des petits groupes. D'autre part et dans le même moment, il est incontestable qu'un très important mouvement d'idées ou d'opinions sollicitant sociologues, historiens et démographes, a tendu à redonner à l'institution familiale une place très actuelle dans la vie sociale (1). Sans s'exagérer la portée de ces turbulences idéologiques on ne peut qu'y trouver une incitation à la remise à jour des connaissances concernant les caractéristiques de ces "familles" qui ne sont peut-être pas seulement de simples agrégats d'individus aisément séparables par l'analyse socio-économique. On redécouvre alors avec la recherche commerciale de la S.N.C.F. (S. LECONTE, 1979) que même si l'on restreint la définition de la famille au regroupement sous un même toit de parent(s) et enfant(s), ces derniers étant âgés au plus de 25 ans, on peut recenser 8 millions de familles et au total 34 millions de personnes (65% de la population française). Quand on s'aperçoit ensuite que "sur 100 voyages à plus de 100 kms, 47 sont des voyages familiaux effectués à 3 personnes ou plus", on commence à soupçonner que le rapprochement de la notion de famille de celle de mobilité peut conduire à la rencontre d'un phénomène social beaucoup plus profondément ancré dans les pratiques sociales que ce que laisse supposer le spectaculaire fracas des migrations estivales. Encore faut-il choisir les axes de recherche qui ont le plus de chance de contribuer à éclairer le sens et la portée de cette massive insertion des

(1) Pour ne prendre que des exemples récents: en janvier 80, la revue Economie et Humanisme sort un numéro spécial sur "Famille, pouvoirs et changements", en février Le Monde sort un dossier sur la famille, en avril, la revue Projet présente un numéro spécial sur "Familles d'ici demain" et la sérieuse revue La Recherche placarde en mai sa publicité sur "la crise de la famille" à propos d'un article de L. Roussel.

familles dans les flux de la mobilité. En l'absence de données systématiques concernant le phénomène visé [1], le champ d'investigation apparaît très ouvert et il n'est pas déraisonnable de choisir une approche périphérique qui, sans aborder frontalement le problème du transport familial a de bonnes chances de conduire à la mise en évidence des processus sociaux qui se développent dans des mobilités "familiales". Nous avons donc convenu que l'exploration des dimensions familiales de la mobilité porterait sans exclusive sur les deux aspects les plus manifestes de leur association au voyage : la caractérisation familiale par la composition du groupe voyageurs ; la caractérisation familiale par la destination et le motif. Au point de rencontre de ce double encadrement nous avons défini un comportement : la sociabilité. Et un espace hypothétique, celui de la famille "étendue". A partir de quoi se sont construits les objectifs et les outils d'une enquête exploratoire.

1.2. Le cadre conceptuel

Le regain d'intérêt contemporain pour la notion de famille et l'indication statistique de sa présence dans les flux de la mobilité ne permettent en aucune manière de déterminer avec assurance les problématiques et méthodologies les plus pertinentes à l'analyse de la mobilité familiale. Andrée MICHEL [1978] indique que certains chercheurs classificateurs ne recensent pas moins de onze cadres conceptuels dans la recherche familiale. Encore ce classement n'est-il qu'une limitation provisoire et arbitraire dans un domaine où le débat théorique et idéologique est par définition placé au cœur du travail scientifique. Le cadre sur lequel nous nous appuyons est donc surtout l'échafaudage transitoire d'une construction empirique. Ses principaux montants en sont les suivants :

1.2.1. Les comportements de sociabilité et les loisirs des groupes familiaux

Objet classique de l'interrogation sociologique et

[1] Depuis le lancement de ce projet, la S.N.C.F. a conduit un certain nombre d'enquêtes qui donnent une meilleure appréhension du phénomène, en particulier en ce qui concerne la place des enfants dans le voyage.

transversale aux problèmes de la vie familiale, la sociabilité est, dans son appréhension la plus générale, opérationnalisable comme ensemble d'"activités dont la pratique implique un contact avec autrui" (Y. LEMEL et C. PARADEISE, 1978). Son importance dans le champ de la mobilité est attestée par de nombreuses observations tant qualitatives (A. HAUMONT, op. cit.) que quantitatives (1). C'est la pratique du lien social tantôt associée dans l'expérience vécue à un sentiment de libre détermination, tantôt dénoncée comme le triste reflet d'obligations formelles auxquelles seraient soumis sans contrôle les différents acteurs sociaux. Trop souvent elle est interrogée à travers un manichéisme sommaire qui, du sens commun aux transformations réfléchies de certains chercheurs, oppose des affiliations supposées libres, spontanées et enrichissantes à des rencontres formelles et contraintes. A. PITROU (1976) a pourtant justement mis en garde contre la reproduction dans certaines études familiales des schématisations qui, trop aisément, placent la sociabilité familiale dans une échelle de valorisation inférieure selon laquelle la fréquentation de la parenté n'est que pauvre, restreinte et génératrice d'immobilisme. LATOUR DEJEAN (1976) lui aussi, sur un autre registre, a montré que les mouvements de rapprochement ou d'éloignement que les individus effectuent dans les espaces sociaux doivent pour être interprétés dépasser les clichés de l'émancipation sociale qui posent que : "les amis on les choisit, la famille on ne la choisit pas".

1.2.2. Le réseau familial et la notion de parentèle

L'application des liens sociaux dans l'espace s'appréhende depuis déjà de nombreuses années en sociologie et en psychologie sociale par la notion de "Réseau" (ex. E. BOTT, 1957). Celle-ci a aidé à mesurer "l'étendue" des groupes familiaux et à mettre à l'épreuve les hypothèses de "contraction" ou de réduction de cette étendue aux limites de la famille nucléaire induites par les propositions de T. PARSONS (1955).

(1) Ainsi dans des sondages effectués en 1973 et 1975 on trouve que 29% des voyages sont des visites à parents et amis éloignés (Source : S.N.C.F., 1977).

Depuis les travaux d'Agnès PITROU (1978,1980) et de Louis ROUSSEL (1976), notamment pour la France, on peut admettre comme hypothèse que, le plus généralement encore, le réseau familial n'est pas réductible aux interactions dans une famille nucléaire d'un couple parental et d'un ou plusieurs enfants. S'il est vrai qu'a le plus souvent disparu un modèle de cohabitation des parents et des grands-parents, les liaisons des cellules conjugales avec les ascendants et les collatéraux n'en gardent pas moins une grande importance dans la vie quotidienne, dans l'organisation et dans la gestion des difficultés de la vie sociale. Ainsi le principe de fonctionnement le plus courant semble bien rester le maintien de liens entre les composantes du réseau et les activités de déplacement constituent une des conditions fondamentales de leur mise en oeuvre. Acceptant cette thèse comme base d'enquête, nous avons convenu que, pour l'analyse des tactiques par lesquelles s'actualise une mobilité liée à la vie familiale, l'important était la reconnaissance des parentés effectives plutôt que la reconstruction des structures de filiation et d'alliances. Nous avons donc superposé à la notion de réseau l'idée de "parentèle", analysable comme "un ensemble de parents qu'un individu nommera à partir de lui-même et non à partir d'un ancêtre commun comme c'est le cas dans les groupes de filiation" (M. SEGALEN, 1980, p.41).

1.2.3. Le cycle de vie familial

Comme pour la plupart des problèmes abordés par les sciences sociales, la recherche familiale oscille entre des approches synchronique ou diachronique, transversale ou longitudinale. Plus que d'autres objets d'étude cependant, la famille sollicite l'histoire et le récit et son observation est souvent une confrontation à la nécessité ressentie de prendre appui sur des modèles permettant une élaboration théorique des processus de changement. Les plus attachés à ce souci sont sans doute ceux qui se reconnaissent dans le cadre conceptuel dit du "Développement". Un de leurs outils méthodologiques les plus intéressants est la notion de "cycle de vie familial", notion bien connue dans la tradition de la sociologie rurale. Plusieurs formulations la définissent qui sont

en général proches de celle qu'en donne J. CUISENIER (1977) :
 "Par cycle de vie familial, on entend la succession des moments qui marquent les opérations d'une unité de vie familiale depuis sa formation jusqu'à sa dissolution". Cette prise en considération du cycle de vie des cellules instituées de la reproduction sociale a l'avantage d'encourager une exploration qui ne s'enferme ni dans un relevé transversal des types de mode de vie pour une époque historique donnée, ni dans une conception psychologiste et individualiste. Elle incite à un repérage des temps socialement marqués du développement et des passages d'une étape de vie à une autre dans une société donnée. Bien sûr elle peut induire, si l'on n'y prend garde, des diagnostics de répétitivité, de conservation et de système d'évolution clos sur lui-même par des hypothèses de maintien itératif de cycles, ayant éventuellement prétention à l'universalité mais ce risque n'est pas inhérent à la notion et dépend de son usage. Pour y parer d'ailleurs certains chercheurs nord-américains lui préfèrent la notion de "carrière familiale" (J. ALDOUS, 1978) plus propice selon eux à la reconnaissance des novations et des changements que celle de "cycle".

Ces trois éléments, sociabilité, espace de la parentèle et carrière familiale constituent les fondements d'un cadre conceptuel qui vise à situer dans un espace et un temps social des comportements. C'est à partir de lui que nous avons spécifié notre investigation

1.3. Objectifs et orientations méthodologiques

L'objectif général qui a été choisi est l'étude de l'articulation des activités de déplacement interurbain et des pratiques de sociabilité familiale à travers les étapes du cycle de vie familial.

Ce projet peut être spécifié de la manière suivante :

a) analyser, au niveau de la cellule conjugale, les stratégies et les représentations qui s'actualisent dans les conduites de fréquentation et de visite des membres de la famille étendue, habitant hors de la région résidentielle de la cellule conjugale, soit l'ensemble de la cellule conjugale, des grands-parents et des collatéraux.

b) rechercher, au niveau de la famille étendue, comment des changements dans la mobilité des groupes familiaux sont produits et interprétés.

Ces objectifs ne peuvent prendre sens que dans une problématique du changement. Celle-ci tout en accordant une grande importance à une reconnaissance des processus psychologiques et au jeu des représentations refuse d'isoler à priori l'individu, le groupe et l'institution. Elle s'accompagne d'une analyse que certains chercheurs de psychologie sociale clinique [J. GUILLAUMIN, 1980, R. KAES, 1980] nomment aujourd'hui "intercritique" soit une démarche qui suppose l'emboîtement et l'interrelation des divers niveaux de la réalité psychosociale et qui explore les conditions selon lesquelles d'un niveau à un autre des changements peuvent prendre forme de passage, de rupture ou de crise.

2. METHODOLOGIE

2.1. Niveaux et moments d'observation

Nous avons voulu saisir la dynamique de la formation et de la transformation des mouvements de la sociabilité familiale, en nous attachant à repérer les interrelations existant entre trois niveaux ou unités d'information :

- le couple des parents dans la cellule familiale centrale,
- les générations définies comme ascendants ou descendants par rapport au couple central qui peut aussi être associé à des collatéraux,
- l'individu comme sujet d'une histoire ou objet d'un récit.

L'acteur supposé central dans notre enquête est le couple et c'est en premier lieu à partir de lui que nous avons cherché à reconstruire une histoire et une géographie de la mobilité familiale.

2.2. Méthodes

Nous avons choisi une démarche d'enquête qualitative basée sur des techniques d'entretiens semi-directifs ayant pour but l'analyse d'un nombre limité de situations familiales. Notre capacité d'enquête était fixée à l'écoute et à l'observation de dix familles (parents, grands-parents et éventuellement "grands-enfants").

2.2.1. Critères de sélection des situations

Sans prétendre à l'usage de techniques d'échantillonnage systématiquement contrôlables pour un effectif aussi réduit, il nous fallait néanmoins appuyer notre enquête sur un nombre limité de critères de sélection de la population. Après quelques essais de repérages pilotes et la prise en considération des données démographiques disponibles, nous avons retenu pour nos objectifs trois variables d'ancrage : la distance géographique entre générations, la mobilité sociale et la position sur le cycle de vie familial.

- Distance et géographie intergénérationnelle.

Il nous a paru intéressant de traiter l'éloignement entre générations comme un trait de situation ou une donnée par rapport à laquelle s'actualisent ou non des possibilités de déplacement. Aussi avons-nous cherché à localiser des familles nucléaires qui par définition résideraient à plus de cent kilomètres des ascendants de l'un et/ou l'autre des conjoints. Ceci permettrait, pensions-nous, de repérer comment l'éloignement et le rapprochement des cellules familiales centrales du lieu de résidence des ascendants intervient dans la différenciation des stratégies spatiales. Comment par conséquent quand le lieu sépare, le lien se maintient ou se rompt. Il y aurait là, selon nous, une sorte d'analyseur critique des rapports de parenté.

- La différenciation intrafamiliale par la mobilité sociale

En démographie et sociologie, la "mobilité" n'est pas synonyme de comportements de déplacements dans l'espace géographique. Elle renvoie aux mouvements de la population à travers les différentes strates d'une société et représente la mesure des transformations des positions sociales à travers le temps.

On en a codifié les modalités depuis plusieurs années mais elle reste un terrain difficile traversé par les controverses méthodologiques et théoriques. En parallèle à un critère de distance géographique intergénérationnelle, nous avons retenu la notion de "mobilité intergénérationnelle" qui "se mesure en comparant la situation des individus à celle de leur parents (ou grands parents)" (R. GIROD, 1971). Ceci renvoie par exemple à la destinée du fils d'ouvrier devenant professeur ou cadre mais aussi bien à l'histoire du fils de P.D.G. devenant employé, tous événements aux probabilités plus ou moins fortes, relevés dans des statistiques interprétées en termes de "mobilité ascendante" ou "contre-mobilité". Ce phénomène collectif n'est pas sans incidence sur les variations de la sociabilité et par conséquent sur les déplacements qui la conditionnent. On a constaté en effet que des changements de classe ou des mouvements notables de la position socio-professionnelle des ascendants à la position sociale occupée par la famille nucléaire sont associés fréquemment à un changement de résidence qui se traduit par un éloignement des lieux d'origine mais avec maintien des relations de fréquentation (L. ROUSSEL et O. BOURGUIGNON, 1976). On ne rompt donc pas nécessairement les ponts avec sa famille d'origine lorsqu'on s'en différencie de manière marquée sur le plan socio-professionnel. Comme l'a montré A. PITROU (1978), c'est une simplification abusive de considérer que la famille n'est vécue que comme un bagage encombrant dont on se sépare pour faire carrière ainsi que le propose la théorie de T. PARSONS. De grandes variations liées aux caractéristiques de classes d'origine et d'arrivée aussi bien qu'aux conditions de l'alliance des nouveaux couples modulent de manière contradictoire les associations de la mobilité sociale et de

la sociabilité intrafamiliale. Ainsi l'observation d'un changement relatif de places sur la hiérarchisation sociale a-t-elle été considérée ici comme une sorte d'épreuve révélatrice des caractéristiques du lien familial et comme un moyen d'accéder au sens des manifestations d'étirement et de tension des réseaux de la parentèle.

Nous appuyant sur diverses analyses de la société française et notamment sur celles de P. BOURDIEU (1979), nous avons choisi de prendre comme position de classe d'arrivée la situation des classes moyennes, atteinte soit à partir d'une ascension, soit à partir d'une apparente trajectoire descendante. A travers leurs variations hétérogènes qui résistent à l'analyse sociologique, les classes dites "moyennes" sont en effet plus que d'autres, traversées par des contradictions ou hésitations idéologiques qui donnent aux stratégies du loisir ou des activités culturelles dont le voyage est un élément une coloration volontiers conflictuelle, par conséquent propice à une élaboration réflexive en situation d'enquête, cette tendance étant renforcée par une différenciation notable entre l'appartenance sociale d'origine et l'insertion actuelle de la famille nucléaire.

- La position sur le cycle de vie familial.

Les théoriciens du développement familial définissent le plus souvent de cinq à sept étapes dans le cycle de vie familial, depuis la période de fondation ou d'établissement du couple qui s'installe dans une vie commune sans enfant jusqu'à une période de retraite précédée généralement d'une étape dite "post-parentale" après le départ des enfants du domicile familial d'origine (cf. A. MICHEL, op. cit., J. ALDOUS, op. cit.). A chacun de ces stades sont associés des prescriptions de rôles et des tâches sociales qui doivent être réalisées. D'importantes évolutions sont observables dans les sociétés occidentales qui rendent plus indécises les barrières imaginaires, séparant les différentes étapes du cycle de vie, l'une des plus importantes étant évidemment la transformation de l'institution du mariage (L. ROUSSEL et O. BOURGUIGNON, 1979) et l'évolution du rapport à la conception et aux enfants.

Il reste que le modèle du développement par étapes différenciées est encore le schéma le plus commode pour replacer des situations familiales sur des trajectoires qui se définissent par rapport à l'âge des enfants. Empiriquement un certain consensus commence à s'établir dans les rares études "sociales" du transport autour de l'importance de la variable "âge de l'enfant" et, en particulier, autour de la période critique que représente l'arrivée de l'enfant et les problèmes de déplacement avec un enfant en bas âge. Ce moment critique aisément repérable dans l'analyse des changements observables dans le cadre de la mobilité urbaine (ex. M. MORIN, op. cit.) a été questionné dans ses conséquences sur le voyage interurbain par de récentes études de la S.N.C.F. (travaux de M. CABANES, M. HEISLER, S. LÉONTE, notamment). Nous avons donc voulu préciser les conditions de mises en oeuvre de ce facteur dans la mobilité familiale, en interrogeant des couples placés sur des positions différenciées de la carrière conjugale. Nous avons cru bon d'explorer les conséquences de la différence "arrivée-départ" de l'enfant en observant :

- des cellules familiales ayant un enfant en bas âge, c'est-à-dire ayant un enfant d'âge préscolaire, ou, sur ce critère, placées en début de carrière conjugale;
- des couples, par contraste, ayant un enfant qui a quitté récemment le lieu de résidence du ménage (les "grands enfants")

A quoi nous avons ajouté en cours d'enquête un nombre limité de cas familiaux en position intermédiaire, ayant des enfants jeunes d'âge scolaire, cette position étant utile pour éclairer le contraste des solutions de mobilité associées aux deux stades extrêmes de la carrière conjugale.

2.2.2. Techniques de recueil des données

L'ensemble de la démarche de cueillette des données s'identifie aux perspectives d'une approche sociobiographique (D. BERTAUX, 1976, M. MORIN, op. cit., C. BOURGIN, 1978). Celle-ci vise à reconstruire en collaboration avec les

interviewés les étapes de leur histoire qui ont été accompagnées d'une transformation de la pratique interrogée (en l'occurrence la sociabilité intrafamiliale à moyenne et longue distance). Elle s'efforce de produire par la médiation du récit une expression des représentations du rapport à l'espace et au territoire chez le sujet.

L'entretien individuel est l'outil qui reste le mieux adapté à cette approche. Tenant compte de l'expérience d'études antérieures (J.C. ABRIC, 1979, J.C. ABRIC et M. MORIN, 1979) nous l'avons prolongé par des interviews de couples et par des techniques graphiques (1). Essentielle dans la stratégie de recueil, est la tentative d'accéder à un discours qui soit à la fois celui d'un couple, acteur principal supposé de la mobilité que nous explorons, et celui des deux individus qui composent le couple. Tous les praticiens de l'enquête connaissent bien la difficulté qu'il y a à obtenir le témoignage de deux parents dans les études ménages, le mari, par exemple, très souvent se réfugiant derrière des obligations sociales ou professionnelles pour refuser d'être interviewé après son épouse, l'interview de couple ou de l'ensemble parents-enfants réduisant assez fréquemment un des acteurs au silence malgré les efforts de l'enquêteur et produisant de surcroît un discours très stéréotypé qu'il est difficile de mettre en question. C'est dans le but de dépasser ces difficultés que nous avons expérimenté une technique de "double-interview-individuel-simultané". Après un accord préalable, deux enquêteurs se présentent au domicile des interviewés. Ils écoutent dans deux pièces séparées les deux parents. Une discussion libre entre enquêteurs et interviewés prolonge l'enquête individuelle (2). En pratique, six familles ont

(1) voir annexe I : Schéma-type d'une enquête auprès d'une famille

(2) cf. annexe 1.

pu être interrogées par cette technique. Les autres enquêtes ont été faites en succession classique mais cette solution était plus souvent dûe à des difficultés liées à l'organisation du temps de l'équipe d'enquête qu'à un refus des familles. Outre l'avantage méthodologique d'une collecte de données plus rapide, mieux adaptée à une analyse comparative et moins soumise aux influences d'événements séparant deux interviews, la procédure semble susciter une curiosité ou une rivalité ludique s'énonçant quelquefois sur le mode : "qu'est-ce que tu as été bavard !"; "J'en ai plus raconté que toi !" ; "Qu'est-ce-que tu as bien pu dire ?".

Inversement, l'élucidation de réactions de perplexité ou d'embarras à la démarche peut aider à démarrer une expression en actes sur les modalités des décisions et fonctionnement familiaux : "Ca nous fait drôle, vous voyez, de parler séparément. Pour nous, on a toujours eu l'habitude de parler en couple de la famille. Pour les enfants, pour les autres, voyez, il faut que les parents fassent bloc" (grands-parents, F8). Cette réaction, comme on peut s'y attendre, est plus présente chez des parents ou grands-parents âgés. Elle illustre bien comment la recherche sur les interactions familiales doit être attentive aux réactions de prestance et au type d'enjeux que mettent en scène ses techniques qui, sans qu'on puisse a priori le savoir, sont plus ou moins en harmonie avec la circulation de la parole dans la famille.

D'une manière générale, l'ensemble de la démarche a été bien accueillie et la participation des familles contactées a été souvent au-delà même des demandes de la recherche. Les rencontres ont été longues (deux heures en moyenne) et se sont déroulées souvent avec une forte implication personnelle. A partir d'un objectif initial d'étude de 10 familles, ce sont en fait 14 situations qui ont été observées à travers 40 entretiens (1). On a en effet choisi d'élargir quelque

(1) Annexe II qui présente la distribution des 12 familles qui ont été retenues pour l'analyse globale. Deux familles dont la mobilité a été interrogée n'y figurent pas, l'interview du mari n'ayant pu être réalisé (divorce en cours).

peu l'éventail des familles nucléaires plutôt que de mener à terme le recueil des témoignages prévus au niveau de la famille étendue. Pour sept familles cependant on a pu recueillir des interviews auprès des grands-parents ou des grands-enfants (les générations 1 et 3).

2.2.3. Analyse des données

Comme il a été indiqué plus haut (cf. 2.1., p.15), il s'agissait pour nous d'analyser les déplacements familiaux dans une perspective intersystémique visant à saisir les relations existant entre des processus analysables au niveau des interactions dans les couples parentaux, des processus mettant en scène les rapports entre générations et des processus mobilisant les éléments de l'économie psychique (ce qui est globalement appréhendé par la notion de "vécu" ou de personnalité).

Au stade actuel de l'analyse, cet ambitieux programme a dû se limiter plus modestement à un effort d'éclairage des mouvements familiaux sous l'angle des rapports des couples parentaux et des générations. Pour cela, les étapes suivantes ont été observées :

A. Analyse des pratiques et des représentations pour chaque cellule nucléaire (analyse intracouple)

Un "questionnaire" établi à partir des axes d'observation préalablement définis est appliqué sur les interviews retranscrits des deux membres du couple. Il aboutit à un premier tableau des données concernant la famille.

Une deuxième lecture thématique relève et ordonne les données non prises en compte par la grille a priori.

Une troisième lecture à caractère plus clinique confronte les discours des deux parents et s'efforce de comprendre et interpréter les enjeux et les stratégies dans lesquels la mobilité familiale est inscrite.

On établit alors une fiche synthétique des données recueillies et on établit le modèle provisoire de l'insertion

des comportements de déplacements dans le fonctionnement du groupe familial interrogé.

B. Analyse comparative entre cellules nucléaires (inter-couples).

En prenant pour appui la variable d'ancrage "cycle de vie familial" on s'efforce de repérer des manifestations de différenciation entre les familles observées.

C. Analyse des rapports entre générations

A partir du témoignage des générations 1 et 3, on cherche à replacer les pratiques et représentations des parents de la famille nucléaire dans l'histoire et le fonctionnement des familles étendues. Le discours des grands-parents et grands-enfants est de plus questionné dans la spécificité de ses pratiques et de ses demandes concernant le voyage.

2.3. Situations et trajectoires observées

On trouvera en annexe les caractéristiques de la population interrogée. Il serait déplacé de procéder à une analyse différentielle quantitativement fondée sur l'effectif concerné. On peut cependant donner les traits apparents qui caractérisent les familles qui ont participé à la recherche :

- Ce sont bien des familles éloignées du lieu de résidence des parents des deux côtés d'une distance supérieure à ce qui est considéré comme relation de banlieue à agglomération. Une seule famille ne se trouve qu'à 90 km des grands-parents (F1). 8 familles sur 12 ont des parents résidant à plus de 200 km. Même dans les cas d'éloignement inégal entre la lignée maritale et la famille uxoriale la famille la plus proche se trouve à 200 km.

- Ce sont des familles qui sont sur une trajectoire de différenciation sociale par rapport aux milieux d'origine des conjoints (1). Il est difficile d'être péremptoire concernant l'évaluation de la mobilité "sociale" définie de manière hiérarchique mais un sondage grossier, positionnant les familles sur les indicateurs de revenu et d'instruction, montre une majorité de mouvements "d'ascension sociale" (9/12) et des situations assez caractérisées de "descente" (3/12), ces estimations étant fort incertaines quant au pronostic concernant l'avenir et les inflexions de trajectoire des couples les plus jeunes.

- Ce sont des familles placées sur différents points du cycle de vie familial mais avec une majorité ayant des enfants en bas âge (6 familles), contrastée avec des positions plus avancées liées au départ d'enfants grands (4 situations), deux familles étant placées en position intermédiaire avec de jeunes enfants d'âge scolaire.

Caractéristique non prévue au départ et vraisemblablement corrélée avec l'éloignement résidentiel, la majorité des interviewés viennent de familles nombreuses, et dans tous les couples, un conjoint au moins a au minimum deux frères ou soeurs (cf. annexe II).

(1) cf. annexe III

3. LA MISE EN ACTES DE LA MOBILITE FAMILIALE : DU TRANSPORT AU SEJOUR

Pour une analyse exploratoire des conduites de déplacement à moyenne et longue distance, il est commode de s'appuyer sur un découpage arbitraire des temps de la pratique, un découpage séquentiel aidant à mieux cerner les problèmes spécifiques à chaque phase. On s'efforce ensuite de rassembler sans les tuer dans une synthèse à visée dynamique les éléments qu'on a arbitrairement séparés. Ainsi pour le voyage sera-t-on amené à distinguer le temps d'"avant le déplacement", le moment du transport et le temps d'après le transport dont le début est la fin du déplacement considéré. Classiquement "l'avant" renvoie à l'analyse des processus de choix modaux et aux stratégies d'information ; le "pendant" concerne l'évaluation des satisfactions et insatisfactions des voyageurs (confort, gênes, malaises, etc...) mais aussi les tactiques et obstacles liés au voyage lui-même (problèmes de signalisation, de rupture de charge, d'utilisation différentielle du réseau routier et autoroutier, etc...); "l'après" se réfère aux problèmes de l'aménagement des arrivées, de l'accueil, etc... En ce qui concerne l'étude des voyages familiaux, on s'est jusqu'à présent intéressé aux processus de prise de décision précédant les déplacements (J.C. ABRIC, op. cit.), aux difficultés interpersonnelles posées par les déplacements automobiles en vacances familiales (P.C. ROSENBLATT, M.G. RUSSELL, 1975), à l'impact de la présence de jeunes enfants dans le voyage et à la relation qu'ils établissent avec les trains (M. CABANES, M. HEISLER, S. LECONTE, 1979). On n'a pas, à notre connaissance, approfondi la nature des liens étroits qui, dans les représentations et dans les pratiques associent le choix du mode aux stratégies prévisionnelles concernant l'arrivée et le séjour. C'est à la mise en évidence de l'importance de cette articulation que conduit l'analyse des cas observés.

On présentera donc ici tout d'abord une caractérisation des modalités à travers lesquelles s'effectuent les déplacements familiaux puis une exploration des prolongements du transport dans les motifs et les traits du séjour.

3.1. Le moment du transport : la mobilité interurbaine comme déplacements de groupes familiaux

3.1.1. Se déplacer "en famille"

Premier constat général : A ne considérer que les comportements, la cause semble être entendue : un voyage à plus de 100 km "en famille" est un voyage en automobile.

Pour toutes les situations considérées, le groupe "parents-enfants" se déplace au minimum 4 fois par an à plus de 100 km et toujours en voiture.

Deuxième constat : si l'on ajoute au relevé des comportements, l'analyse des attitudes des parents, on voit très vite que le moment du déplacement n'est que rarement présenté sous des traits positifs. Du voyage lui-même on donne le sentiment qu'il n'y a rien à en dire. L'orientation générale est la suppression maximale des interactions pendant le voyage (choix du voyage de nuit ou départ tôt le matin pour que l'enfant ou les enfants dorment. Ceci pour le voyage a plus de 300 km) ou quand les enfants sont plus âgés, l'organisation de jeux ou l'écoute de cassettes pour qu'ils se tiennent tranquilles dans la voiture familiale dont le père assure très traditionnellement la conduite, secondairement remplacé par les relais de son épouse.

Il est à noter qu'un contraste ou un clivage s'exprime souvent pour les mêmes personnes entre une pratique automobile très positivement investie quand elle est voyage individuel ou de couple et un usage sans joie du même mode dès lors qu'il est transport répétitif d'un groupe parents-enfants à moyenne et surtout à longue distance.

Globalement, la face visible du transport familial montre une tendance à la stéréotypie et à la réduction des tensions dans le moment du voyage. Cette stéréotypie ne peut être réduite à un simple artefact d'échantillonnage. Elle n'est pas, bien entendu, un modèle absolument universel et éternel de comportement mais elle a été couramment relevée sur des populations plus importantes que la notre. Il semble bien en fait que chaque groupe familial, en fonction de ses contraintes, forme très tôt des solutions qu'il tend à conserver jusqu'à ce qu'elles deviennent visiblement inappropriées. Ceci n'est pas contradictoire, en matière de loisirs, avec un joyeux discours, qui chez les couples jeunes particulièrement, affirme : "Nous, on ne fait pas de programme. On part quand ça nous plaît". Globalement, semble-t-il, le choix modal ne fait pas partie véritablement des décisions qui se prennent dans les interactions de la cellule nucléaire et l'expérience vécue du voyage familial est plus épreuve que plaisir pour le couple parental.

3.1.2. Se déplacer "sans" toute la famille

Derrière la façade stéréotypée et répétitive du voyage familial se cachent des tactiques de déplacement beaucoup plus complexes autant par les solutions modales qu'elles mettent en oeuvre que par les sentiments, plaisir et déplaisir qui les accompagnent. Pour la majorité des familles observées, à côté d'une mobilité "tous ensemble" existent des modalités de famille partielle ou famille "scindée". Ces modalités sont multimodales et très variées dans leur composition. Si, pour les familles étudiées, on rapporte au mode la présence ou l'absence de mobilités en "famille complète", en famille incomplète et en voyage seul, on obtient, sur ce critère simple, le tableau suivant du nombre des familles qui voyagent selon les caractéristiques indiquées :

Formes de mobilité pour des motifs loisirs (1)

FAMILLE MODE	Famille "complète"	Famille scindée	Seul
Automobile	(1) (2) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9) (10) (II) (12) 12	(2) (4) (5) (6) (7) (8) (10) 7	(2) (4) (5) 3
Train	0	(2) (3) (4) (5) (7) (8) 6	(2) (3) (9) (10) (11) (12) 6
Avion	0	(4) (8) 2	(7) (8) (12) 3

Ce tableau a valeur indicative et non démonstrative. Il illustre bien malgré son aspect sommaire comment, en ne tenant compte que des simples critères que sont l'usage du mode et la composition du groupe voyageur ont été amenés à nuancer la massive monomodalité apparente de la mobilité associée à la vie familiale.

On ne peut qu'être frappé dans les cas observés par la fréquence des mouvements comme :

- le voyage d'un parent (généralement la mère) et d'un enfant jeune (8 cas sur 9). Ce voyage s'effectue le plus souvent en train;

-- le voyage d'un (ou deux) membre(s) de la famille étendue (généralement un ou deux grand-parents) et d'un enfant jeune. Egalement en train le plus souvent;

(1) La numérotation des familles suit l'ordre du cycle de vie, ex. F(1) : famille avec enfants de 15 mois, F(11) : enfants de 18 et 17 ans.

- le voyage du couple parental sans enfant. En voiture le plus souvent sauf pour la direction Paris où le train est plus présent.

- le voyage d'un parent (plus souvent l'épouse) ou un enfant adolescent ou majeur, seul. Fréquemment en train. Parfois en avion mais il s'agit alors le plus souvent d'un combiné "voyage professionnel-visite familiale".

Plus important sans doute que le constat d'existence des mobilités de sous-groupes familiaux est l'évaluation qui les accompagne et la sensibilité aux spécificités modales qu'on y trouve associée. Autant le voyage "typique" de la famille réunie en automobile ne stimule que de mornes discours réticents, autant les déplacements de la famille réduite ou scindée peuvent donner lieu à des témoignages vivants et généralement satisfaits. Tous se passe comme si l'expérience de voyage tirait alors tout son sel de l'allègement par absence d'une partie du groupe familial habituel et tout son prix de la présence d'une autre partie du cadre. Allant plus loin, on pourrait avancer comme hypothèse que le recours au train plus fréquent dans ces situations n'est pas seulement choix rationnel et économique mais conduite de rassurance et de déculpabilisation éventuelle par l'enveloppement sécurisant qu'il (peut) apporte(r) au voyage de la famille morcelée et momentanément séparée, cette hypothèse demandant bien entendu à être mise à l'épreuve. Pour en rester au niveau des cas observables, il est intéressant de relever que dans la quasi totalité des cas, ce sont des femmes, épouse, mère ou grand-mère qui sont au centre de la combinatoire des fractions familiales voyageuses. Les hommes-maris semblent n'avoir que plus rarement une forme de mobilité intermédiaire entre la "mobilité-tous ensemble" et la mobilité individuelle qui est toujours plus ou moins à motif professionnel, au moins jusqu'à la retraite. Comment expliquer avec assurance une telle différenciation ?

On touche là de toute évidence aux limites d'une analyse descriptive qui se bornerait à l'observation du temps de voyage et de ses problèmes et solutions. L'analyse des formes sociales du déplacement familial ne peut trop longtemps retarder la prise en compte des conditions de sa réalisation.

3.2. L'impossible autonomation du moment du transport : les contraintes et les motifs dans la pratique

Deux grands principes de régulation interviennent et produisent une sorte de filtrage dans la composition des groupes voyageurs. Dans l'avant du voyage joue l'institution différentielle des vacances et des congés qui dans tous les cas observés, à une exception près (d'ailleurs modifiée au moment de l'enquête par un congé maladie prolongé), donne plus de temps de loisir à la femme-épouse qu'à l'homme-mari. Ce facteur banal explique à lui seul une bonne part des déplacements en groupe "incomplet". Mais il n'explique pas tout. Comme l'illustre un exemple :

Une femme se rend en train avec son bébé d'Aix à Clermond-Ferrand (500 km) où elle séjourne auprès de ses parents. Trois jours plus tard, le mari vient les chercher en voiture et les ramène à Aix. Il n'était pas en congé alors qu'elle l'était. Mais dit-elle : "il ne reste jamais et il fait toujours l'aller-retour". Lui de son côté explique : "mon beau-père, c'est Hitler ! c'est Louis XV !" Et on s'aperçoit alors que dans d'autres moments le même scénario de voyage à deux temps a été suivi bien qu'il y ait la même disponibilité de congé pour le mari et pour la femme.

Ici intervient négativement un second élément capital dans la régulation des voyageurs familiaux : la représentation de la destination comme lieu et/ou comme lien auquel le voyageur se sent "attaché" ou non.

4. LE BOUT DU VOYAGE : LA MOBILITE COMME PHENOMENE DE SOCIABILITE

En famille complète ou incomplète la majeure partie des déplacements de loisirs des familles interrogées conduit à la parenté. On constate même que certains voyages de loisirs qui n'aboutissent apparemment pas dans l'espace familial (ex, vacances d'hiver ou week-end de ski) sont des occasions organisées de rencontre avec des membres de la famille, en général des collatéraux avec qui on partage un appartement ou chalet loué ou prêté grâce à "des relations" de membres de la parentèle. Cette tendance manifeste, plus marquée aux premiers stades du cycle de vie familial, prend des formes diverses qui combinent des éléments liés aux normes culturelles des familles dont est issu le groupe voyageur, des éléments tenant aux représentations et choix interpersonnels des deux parents, des éléments matériels tenant aux caractéristiques des environnements d'accueil. Là encore c'est la formation ou le montage des systèmes d'activités qui se développent dans le va-et-vient des capacités, des représentations et des moyens d'effectuation des actes qu'il faut tenter de comprendre.

4.1. Du voyage aux actes de sociabilité

Si l'on en croit les interviewés, la pratique dominante des voyages familiaux est simplement finalisée : "On se rend en famille dans la famille, pour voir la famille". Cette thématique peut être contestée, rejetée même ; elle constitue la buttée de départ de toutes les stratégies et contre stratégies manifestes. Pour mieux en cerner la portée, une classification élémentaire des actes qui la mettent en oeuvre est utile comme préalable objectivant dans un univers lourdement chargé de brumes affectives. On peut ainsi facilement identifier les conduites suivantes :

4.1.1. la visite : rencontre qui ne dépasse pas la journée et exclut en principe un hébergement pour la nuit. Elle est corrélée souvent bien entendu avec la distance et s'associe à des voyages d'aller-retour qui se situent dans des zones de 100 à 300 km. Elles oscillent entre la pratique des débarquements coups-de-main sur une table familiale où le nombre de victuailles accumulées est le gage que les arrivants ne peuvent repartir trop vite sans prendre de risque avec la politesse ou la santé, et le "passage" qu'on ne prolonge pas "pour ne pas déranger". La maîtrise du moment du départ est un enjeu très important dans ces rencontres et ce n'est pas un des moindres avantages attribués à la voiture que d'y satisfaire. Ce serait toutefois une erreur de réduire les visites à ces classiques "aller-retour" à moyenne distance. La visite s'intègre également dans la pratique dite du "détour" familial.

4.1.2. le passage et le détour familial sont couramment évoqués par les groupes ayant des parents à plus de 300 km. A l'occasion d'un voyage en direction d'un lieu familial éloigné qui est le plus souvent la résidence des grands-parents, on "passe" où l'on fait un détour "par chez" tel ou tel membre de la parentèle. Cette conduite suppose une représentation de l'espace comme carte sur laquelle peuvent se monter des itinéraires familiaux. Elle suppose le plus communément des relations de sympathie avec les membres de la parenté visités ainsi. Elle suppose aussi généralement un véhicule autonome. Le "détour" par la famille ne doit pas être confondu avec "le tour de la famille" que pratiquent plusieurs grands-parents retraités à certaines périodes de l'année ou que font les jeunes mariés en début de carrière conjugale. Il s'agit alors plutôt pour les grands-parents du "tour des enfants" pratiqués avec beaucoup de plaisir par les grands-mères de notre échantillon qui, comme on l'a dit, ont souvent une nombreuse famille. Dans ce cas, le tour

est possible et souhaité en train avec le relais des automobiles des enfants.

4.1.3. Le séjour familial ou la conduite du séjour dans l'espace familial peut être différencié de la conduite des vacances même si une démarcation stricte n'est pas possible à tracer entre ces deux pratiques. Un séjour a une durée relativement limitée (de 3 à 5 jours). Il s'effectue aux moments des petites vacances et donne lieu à de nombreuses réunions avec la parentèle. Il fonctionne comme une sorte de refuge ou de renforcement des liens familiaux. Une jeune femme récemment éloignée et installée en ménage parle même de "stages" pour ces retours au sein des lieux d'origine. Le séjour est sans doute la conduite qui présente le plus de variations tant dans la nature des moyens utilisés pour y accéder que dans la composition du groupe familial qui y participe.

4.1.4. Les vacances "dans la famille" ne sont pas les stricts équivalents des vacances "en famille". La grande majorité des couples interrogés (9/12 et la totalité des couples ayant des enfants jeunes) passent au minimum deux semaines de vacances dans la famille à des distances qui peuvent aller jusqu'à plus de 1 000 kms. Avec cette conduite toutefois on passe sur un registre dans lequel la sociabilité le plaisir ou le déplaisir du lien social, ne peuvent plus être acceptés sans contrôle comme facteurs explicatifs de la mobilité qui y mène. On se trouve cette fois sur un point critique de disjonction entre le lien et le lieu, de séparation entre des facteurs de sociabilité et des facteurs liés aux caractéristiques de l'espace et de l'environnement.

4.2. Espaces et rythmes de la sociabilité familiale

4.2.1. D'abord l'espace

Incontestable variable agissante, la caractérisation objective et subjective du cadre spatial familial pèse d'un grand poids dans la mobilité vacancière qui se traduit par une présence de plusieurs semaines au même endroit. Le tableau suivant donne la distribution des possibilités d'accueil dans les familles interrogées :

Possibilités d'accueil par les grands-parents

Chez les grands-parents Grande maison avec jardin	Côté uxoral (G1 M) Familles : (3), (4) (7), (8), (12)	Côté marital (G1 P) (5), (11) (possibilité jamais utilisée)
A proximité des grands- parents : villa, cabanon, propriété familiale à la campagne ou à la mer	Familles : (2), (3), (5), (6), (10)	(1), (4), (5), (8), (9)

On voit que pour toutes les familles considérées existe une possibilité d'accueil vacancier, ce qui indique au moins qu'un choix est possible : d'y aller ou de ne pas y aller plus d'une semaine.

Mais ce tableau, à partir duquel il est hors de question de se livrer à des généralisations statistiquement fondées, a l'intérêt de nous amener à catégoriser plus finement l'espace de l'accueil familial. Fondamentale est la distinction entre des vacances passées au lieu de résidence habituel des parents en cohabitation et celles qui se réalisent sur leur territoire ou leur propriété mais avec seulement une présence discontinue commune et des espaces d'habitation proches mais séparés. Il en est, semble-t-il, de l'espace des vacances

comme du quotidien familial inter-générationnel. Dans une large part, tout se passe comme si l'on évitait la cohabitation tout en acceptant volontiers, voire en recherchant la proximité (cf. A. PITROU, op. cit., L. ROUSSEL, op. cit.). Ainsi c'est dans un cabanon sans eau, ni électricité que la famille F3 passera quelques jours de vacances plutôt que dans la maison maternelle avec piscine des grands-parents, revenant régulièrement chez ceux-ci pour des rencontres, des repas et des gardes d'enfant, ce qui ne fera que renforcer la nécessité de la voiture. En revanche les deux semaines de congé passées dans la lointaine maison résidentielle du village de la grand-mère paternelle seront vécues comme une véritable captivité par l'épouse. Il n'est pas suffisant en fait de ne prendre en compte que les caractéristiques physiques de l'habitat d'accueil.

L'espace familial avant même l'intervention de processus micro-sociologique paraît structuré par un marquage, un principe de division signifiante que, pour aller vite, on peut qualifier de "culturel", sinon bio-social. Au niveau le plus général en effet, en dépit d'incontestables transformations sociales, continuent à s'observer les aléas de l'alliance des lignées à travers de complexes jeux d'appropriation et d'exclusion spatiale. L'espace de la lignée paternelle n'est pas celui de la lignée maternelle et le nouveau couple n'est que rarement appelé, quelle que soit l'idée qu'il s'en fait, à se mouvoir librement et "également" entre le côté mari et le côté épouse. Empiriquement, nous avons ainsi noté que l'accueil du côté des parents de l'épouse donne lieu à des mouvements plus fréquents que du côté marital, ce qui va dans le sens de nombreuses études sur la sociabilité urbaine en divers pays occidentaux (ex. YOUNG et WILLMOTT, 1957). A contrario on note aussi que, bien que la possibilité matérielle en existe, dans les cas observés, la résidence des grands-parents paternels n'est jamais utilisée pour des séjours longs (si ce n'est pour des dépannages liés à la vie professionnelle), ce qui n'est pas le cas pour la résidence des grands-parents maternels. Sans nous exagérer la portée généralisable de nos exemples, nous avons eu la curiosité de mettre un peu plus à l'épreuve sur nos données les manifestations d'impact de la variable "filiation" (côté marital/

côté uxoral]); mais nous avons cette fois rapproché les deux faces de la mobilité familiale pratiquée par les cellules nucléaires : le déplacement vers la parentèle et l'accueil de la parentèle au domicile. Les résultats sont éloquentes :

Répartition des mouvements familiaux

Mouvements Parenté uxorale/ Parenté maritale	Accueil	Visites, séjours vacances
uxorale > maritale	Familles : (2) (3) (4) (5) (6) (8) (10) (11) (12)	(2) (3) (4) (5) (6) (8) (10) (11)
=	(7)	(7)
<	(1) (9)	(1) (9)

Cette tendance suggère bien selon nous que les pratiques de circulation des groupes familiaux dans l'espace national sont soumis à une détermination d'ordre culturel. Tout se passe comme si le modèle d'action ayant l'emprise la plus générale était celui qui entraîne aux échanges et aux fréquentations de la famille de l'épouse plus qu'à celle du mari et ceci, quelles que soient les distances. Ce curieux phénomène dont on connaît mal la généralisation statistique actuelle montre la complexité des facteurs qui orientent la mobilité. Sa mise en acte suit la variation d'un troisième ordre de détermination : l'effet d'histoire ou de biographie qui construit les attachements et les détachements relatifs aux lieux.

Par effet de biographie, il faut entendre ici l'incidence sur la perception et la représentation de l'espace, des constructions de la mémoire collective dont la famille peut être élément synthétiseur [1] et des événements qui surviennent dans l'histoire individuelle vue comme histoire familiale.

[1] Sur ce thème, cf. M. HALBWACHS, "La mémoire collective de la famille", in les cadres sociaux de la mémoire, Paris P.U.F., 1925, pp. 146-177 in 2e Ed., 1952.

Celle-ci en effet est presque toujours riche de drames et de mélodrames (1) qui s'entremêlent confusément de génération en génération et de lignée en lignée à travers une cartographie dont les points de repère principaux peuvent tout à coup cesser de désigner les mêmes lieux bien que leur coordonnées en restent identiques. Très généralement par exemple l'espace d'accueil de la maison des grands-parents devient autre quand une crise ou un drame survient dans les couples originaires, que ce soit la mort d'un parent ou une séparation tardive. Telle celle des parents d'un interviewé survenue après le départ du dernier des 5 enfants et se traduisant par le maintien dans une "immense maison" de la mère qui y vit seule, le père y venant cependant pour continuer à gérer ses affaires à partir d'elle et se joignant à ses enfants dans des réunions familiales devenues plus rares.

Ainsi l'attrait du lieu et de son offre, traversant les divisions socio-culturelles de l'espace retrouve comme problème l'injonction du lien familial qui, dans la crise, se révèle tout autant inséré dans le temps que dans l'espace.

4.2.2. Le temps dans l'espace de la sociabilité

Le temps familial est mémoire comme il apparaît à travers les fidélités et les défauts d'usage de l'espace originare.

Mais il se présente beaucoup plus classiquement comme rythme et comme rite. Ainsi parmi les familles "éloignées que nous avons interrogées, on rencontre généralement un ou deux temps forts de migrations-réunions dans l'année. Le plus souvent Noël et les vacances d'été.

(1) De récentes recherches de Max PAGES (1980) ont entrepris l'étude de la construction et de la destruction potentielle des figures des "mélodrames amoureux" qui colorent si souvent la trajectoire de la mobilité sociale.

A. Noël est encore le moment le plus habituel pour produire un rassemblement auquel il est fort difficile de se soustraire. La fête se passe le plus souvent du côté maternel quelle que soit la distance et en général toujours au même endroit pour de nombreuses années. C'est le révélateur le plus net des phénomènes de centralité qu'on observe dans le fonctionnement des espaces familiaux. On peut en obtenir la localisation par la réponse à la question : "Où se passent les fêtes de Noël ?" Car l'institution du rassemblement de Noël se perpétue bel et bien pour la grande majorité des situations observées, avec toutefois des transformations et adaptations non négligeables. Ainsi pour une famille dans laquelle le mari est passé d'un milieu de classes supérieures à une vie et des fréquentations de classes moyennes, la traditionnelle réunion de Noël dans une propriété de la famille maritale a disparu depuis plusieurs années pour permettre aux différentes cellules familiales de pratiquer sans entrave les sports d'hiver. Mais l'institution de rassemblement a tout simplement été transférée de Noël à Pâques (F4). Inversement peuvent apparaître des innovations et des renforcements du temps et du lieu de Noël, comme pour cette famille qui, à Noël, depuis quelques années organise un spectacle familial. Les différents groupes de la famille uxoriale, à l'exception de la cellule constituée par le fils aîné marié qui va d'ailleurs dans la famille de sa femme, convergent vers les grands-parents maternels, qui en voiture, qui en train (pour éviter une traversée de la France par mauvais temps) et donnent un spectacle ou chacun doit faire un numéro ou jouer un rôle (F8). Mais on peut voir aussi, quand la famille, de plus en plus "étendue", semble éclater dans le temps et dans l'espace, s'organiser de nouveaux rites de réunions autour de personnes de la première génération. Ainsi une grand-mère veuve rassemble-t-elle autour d'elle périodiquement des célébrations d'anniversaire signalant des franchissements de dizaine (F11). Ce qui rappelle, sous une autre forme

que ce qui est en jeu dans ces rites anciens et nouveaux, c'est la réunion et désunion des différents secteurs de la parentèle. Et ce qui renvoie à nouveau à ce que nous avons déjà suggéré comme voie d'exploration de la mobilité familiale à partir du simple descriptif du transport des familles "partielles" : le "rôle critique" (1) des femmes dans toutes les activités de liaison.

Ainsi Noël reste, au moins pour ce que nous avons entrevu de quelques situations traversant les classes moyennes, le prototype de la conduite du voyage-séjour ritualisé dans l'espace familial.

Il s'agit là de rencontres pour lesquelles, à date fixe, les différents membres de la parenté qui se reconnaissent dans des coutumes en général activées par les générations les plus anciennes, bravent encore souvent sans broncher les pires difficultés du voyage pour participer à un rassemblement qui ne se remet en cause que par une véritable mutation culturelle. Du même ordre d'impératif sont les voyages pour enterrements, puis, avec moins de généralité, les mariages, les communions, les moments en somme de ponctuation sociale où demeurent les traces de l'association du religieux et du familial.

B. Tout autre est le voyage des vacances d'été qui prend forme dans une différente temporalité. Il peut se traduire cependant lui aussi par des manifestations rythmiques et par l'encadrement cyclique du temps (2) mais ici l'habitude se dissocie du rite et, comme on le verra plus loin, quand rythme et cycle il y a, c'est surtout en reflet aux étapes du cycle de vie familiale. Deux exemples illustrent bien la différence

(1) Rôle qui se présente parfois comme "transitionnel" c'est-à-dire permettant maintien d'une continuité et en même temps suppression de ce qui est mort.

(2) Nous avons proposé ailleurs (M. MORIN, 1976) d'approfondir pour l'étude de conduites du voyage, les implications d'un raisonnement d'Henri LEFEBVRE (1961) sur les contradictions dans la vie quotidienne opposant le temps cyclique au temps linéaire et industriel.

qui existe entre ces deux types de répétition qu'on peut observer pour le voyage "type-Noël" et le voyage type vacances. La conduite "type Noël" ne se passe pas toujours à Noël. Pour la famille déjà citée (F4), toute la famille étendue se rassemble traditionnellement dans une propriété appartenant à une arrière grand-mère et cela depuis l'abandon de Noël comme moment du rite de la famille étendue. Pour une autre famille sans qu'elle puisse nous dire quand a pu commencer cette coutume, une épouse raconte que "toute la famille se réunit chaque année à Noël chez sa mère et à Pâques chez la soeur de sa mère et cela aussi loin que sa mémoire remonte (F3). En revanche, dans une autre famille, depuis une génération, les couples ayant des enfants en bas âge viennent passer quelques semaines d'été dans une villa au bord de la mer appartenant à un grand oncle maternel (F2). Dans le premier cas, le rythme que marque le temps de réunion est celui de la filiation et du lien entre générations, dans le second on retrouve ensemble, et avec des arguments d'avantages matériels et de commodités, ceux qui se trouvent à une certaine étape de vie du cycle de vie familial jusqu'à ce qu'ils en sortent.

Mais il existe aussi un autre phénomène de balancement spatio-temporel d'un point à l'autre de la famille. Plus commun celui-là. L'été on passera chaque année deux semaines dans l'Ardèche et deux semaines dans la Nièvre (F6), deux semaines au Lavandou et deux semaines en Auvergne (F4), deux semaines à La Baulé et trois semaines à Toulon (F8). Ainsi, on distribuera le temps comme avec une balance entre le séjour dans l'espace marital et celui qu'on passe dans l'espace uxoral. Du moins pendant une certaine période et jusqu'à ce que quelque chose brise la répétitivité du cycle.

C. Car la répétition des mouvements dans la fixité d'un cadre n'existe pas sans différences et sans ruptures. A côté des formes cycliques et plutôt figées que nous avons répétées, se manifestent d'autres conduites de sociabilité familiales mobiles qui ne montrent ni l'obligation du rite, ni la tranquillité sécurisante du rythme. On peut les désigner comme des temps d'évasion et des temps de crise. Par définition ils sont rétifs à leur saisie dans des régularités et à leur intelligibilité par des lois générales et nous les considérons comme les prolongements complémentaires du voyage de la famille scindée. Ils peuvent prendre les apparences de l'improvisation, de l'imprévu, de l'envie soudaine et, d'un point de vue sociologique, s'appuient très souvent sur la fonction d'aide, de solidarité ou de soutien affectif qu'on reconnaît aujourd'hui encore aux relations de la parentèle (cf. A. PITROU, op. cit.). Telle épouse déprimée ira "se remonter" en faisant un voyage d'Aix à Lyon auprès d'une de ses soeurs. Telle autre, fatiguée, éprouvera le besoin impérieux d'aller retrouver l'air de ses Ardennes natales où se trouve encore sa mère et une grande partie de sa famille d'origine (F11). Cette mobilité de crise est tout à fait intéressante à reconnaître pour l'éclairage contrasté qu'elle apporte sur le sens de la mobilité "normale" et répétitive des congés et loisirs familiaux. Elle est de surcroît toujours chargée potentiellement de l'annonce d'un changement ou d'une rupture des pratiques d'où peut surgir un nouveau cycle de conduites voyageuses. Une épouse ainsi raconte à une enquêtrice comment ont changé ses vacances :

" C'est arrivé une fois où j'avais mes parents et ma belle-mère à la maison. Ma belle mère et mon père, c'était infernal. On s'est sauvé dans la nuit. On n'en pouvait plus. On est parti trois jours en Italie. En pleine nuit. Nous avons fait nos valises. On a mis un mot sur la table et on est parti."

C'était la première fois où depuis la naissance du premier enfant, 14 ans plus tôt, le couple s'autorisait à partir sans enfant.

L'année suivante la belle-mère (grand-mère paternelle) descend de Troyes à Aix et garde les enfants une semaine pendant que le couple parental part huit jours sans donner d'adresses, se contentant de téléphoner de temps en temps pour savoir si tout va bien. Et aux vacances suivantes, il était envisagé que les grands parents maternels descendent pour le même motif. "Le pli était pris".

5. LES ACTEURS DU VOYAGE ET LA DYNAMIQUE DES PRATIQUES

Avec le passage des temps du rite aux moments de la crise apparaît la nécessité de préciser la position des différents acteurs que nous avons vus dans les mises en scène de la mobilité familiale. La mobilité dont nous tentons d'explorer les dimensions n'est pas seulement une conduite complexe et un cadre défini par des espaces et des temps sociaux, elle est interaction, échange et, comme le montre la dernière illustration que nous venons d'en donner, mise en jeu d'acteurs interdépendants. Il n'est pas facile de repérer les forces pertinentes qui interviennent dans ces échanges mais il nous a paru utile de nous appuyer sur une analyse psychosociologique des rapports de pouvoir et d'influence observables pour rechercher si une localisation dans le réseau familial d'agents inducteurs de la mobilité est possible et, si oui, quelle en est la place dans l'ensemble du système. Une première exploration des processus d'influence en matière de mobilité au niveau des familles nucléaires a déjà été entreprise par J.C. ABRIC (op. cit.). Notre matériel permet d'élargir la question à l'échelle de la famille étendue.

5.1. Traits généraux de la distribution des influences concernant la mobilité familiale

Premier point remarquable dans une première approche généralisante de déclarations recueillies : le couple parental de la famille nucléaire ne se présente que rarement comme agent et décideur de conduites de mobilité familiale ! Son domaine de négociations concerne la durée des séjours, l'équilibre ou la répartition des voyages du côté de l'épouse ou du côté du mari, éventuellement l'organisation des itinéraires. Mais le fait d'aller ou pas en famille ne se discute guère.

Deuxième point caractéristique : c'est l'existence de l'enfant qui est présentée comme la raison principale d'une mobilité de famille dans la famille.

Troisième thème général : les petits enfants qui font les grands-parents fondent le voyage des grand-parents.

Ce tableau général désigne deux agents principaux de la mobilité : les enfants et les grand-parents. En position d'intermédiaires, les parents dans un tel schéma n'ont qu'une fonction de régulation des processus. C'est là une figure verticale de la vie familiale qui, en deuxième analyse, se révèle n'être rien d'autre qu'une forme reflet des liens de la famille traditionnelle. Pourtant cet archétype insiste trop dans nos données pour que nous n'en précisions pas la portée effective.

5.2. Le modèle de la verticalité : les ascendants meneurs de jeu

Pour bon nombre de cas étudiés, les ascendants sont effectivement les destinataires de déplacements des familles complètes et des familles partielles. Ils sont souvent aussi d'actifs voyageurs parcourant chaque année un important kilométrage, soit uniquement dans le réseau de la parentèle soit, au delà de celle-ci, dans un nouveau tourisme qu'ils découvrent tardivement, parfois d'ailleurs quand ils viennent de classes paysannes ou de milieux sédentarisés, à la suite d'incitations ou de multiples manoeuvres persuasives de leurs enfants (ex. F6). Il serait erroné toutefois d'en faire les maîtres absolus de la mobilité familiale et l'induction toujours principale de mouvements unilatéraux ou bilatéraux : la structuration verticale des échanges n'exerce clairement son emprise que lorsque certaines conditions favorables sont présentes, notamment :

- les enfants sont jeunes et le couple en début de carrière conjugale,

- les grand-parents sont très âgés et la famille nucléaire se sent moralement obligée à leur égard.

Autrement dit, le modèle de la verticalité doit être mis en relation avec les variations du cycle de vie familial et sa traduction n'est pas dissociable de la différenciation des classes d'âge. C'est donc en gardant à l'esprit cette délimitation temporelle qu'il faut considérer le modèle hypothétique que nous avons reconstruit comme étant une des structures possibles des liaisons intrafamiliales.

5.2.1. De l'axe marital à la mobilité de scission

Sous sa forme la plus accentuée le type d'échanges qui organise le modèle est un analogue d'une relation interindividuelle "parent-enfant" transposée sur une échelle intergroupale. Tout se passe en effet comme si l'on avait une "famille-parent" et une "famille-enfant" engagées dans une relation de dépendance, de protection et de domination. Sur la base étroite d'un nombre trop limité d'exemples, nous proposons comme hypothèse que l'actualisation de cette tendance se fixe de manière privilégiée dans la relation qu'à le père de la cellule familiale centrale avec ses propres parents. C'est en effet sur cet axe que nous avons relevé les formes les plus explicites de verticalité conflictuelle, celle-ci pouvant s'exprimer à travers un étrange ballet de violence, de chantage et d'attendrissement apitoyé. Tel fils-père par exemple mènera chaque année une bataille avec sa vieille mère veuve dans le but de retrouver une autonomie vacancière demandée avec insistance par son épouse. Mais succombera finalement devant l'argument-massue de la mort prochaine ("Vous êtes loin, je ne serais peut-être plus là l'année prochaine. Je suis malade, etc..."). Moyennant quoi il retournera sur ses lieux d'origine, entraînant dans son sillage son enfant

et son épouse, déprimée d'avance à l'idée de ce qui l'attend, ravi quant à lui de retrouver son pays natal mais prêt à exploser et à reprendre la querelle ancienne de sa relation [F3]. Tel autre ayant maintenant des enfants plus avancés en âge avec leur propre lieu de résidence se représentera le renversement de pouvoir des générations.

"Je considère souvent maintenant mon père un peu comme mon fils parce qu'il est devenu vieux. Il est resté très en arrière" [Père de grands enfants].

Ce qui nous paraît essentiel dans cette tendance, c'est que la mobilité qui l'accompagne a une coloration marquée de contrainte et de tension pour les premiers stades de cycle de vie familiale, de contrainte et d'affection protectrice pour des stades plus avancés. C'est le mouvement unilatéral d'une famille nucléaire en direction d'un centre fixe, le lieu de la famille maritale. Ce mouvement existe et peut fonctionner pendant d'assez longues périodes de vie mais il est le plus souvent combattu explicitement ou implicitement par l'épouse et générateurs de conflits au niveau du couple. Il trouve parfois son débouché dans une mobilité de scission, le mari continuant à maintenir la liaison seul ou avec enfant, l'épouse, avec ou sans prétexte, cessant de se joindre à la visite contrainte de la "famille-parent" (ex. F10).

5.2.2. Du côté de l'épouse

Le contre-pouvoir le plus commun en effet à la force de captation des mouvements par les parents du mari, est celui de l'épouse. Même lorsque s'exprime cette orientation de la mobilité sur un axe de verticalité contrainte opère en général l'effet de division déjà évoqué entre le côté de l'épouse et le côté du mari. Souvent apparente dans les conduites, cette différenciation est encore plus manifeste quand on prend en

compte les attitudes qui s'expriment dans le discours des interviewés. On retrouve alors classiquement les tendances observées ailleurs par de LATOUR-DEJEAN (1978) :

Selon Latour-Dejean en effet, s'appuyant sur les résultats d'une étude menée dans l'est de la France auprès d'ouvriers, de techniciens et d'employés, "la famille uxoriale a une plus grande valeur attractive que la famille maritale" (op. cit. p. 513) et l'on a "une prédominance de la matrilatéralité". Cette indication corrobore l'hypothèse selon laquelle des associations préférentielles guident l'évolution des liaisons et des voyages entre générations. Elle laisse ouverte la recherche des explications de ces choix de directions qui parfois divisent de manière conflictuelle l'espace familial. Sans doute une analyse différenciée des services et des aides qui peuvent s'échanger à propos des enfants entre parents de l'épouse et parents du mari permettrait-elle de mieux comprendre le complexe hiérarchie des contacts familiaux.

5.3. Un second modèle : la grande famille et l'autonomie relative des générations

Les voyages intrafamiliaux semblent donc souvent entraînés par un usage quasi exclusif d'un axe "ascendants-famille nucléaire" privilégiant fréquemment les grands-parents maternels. Plusieurs observations cependant montrent que, dans un deuxième type d'échanges familiaux, ces liaisons que nous nommons verticales doivent être replacées dans un réseau plus ouvert. Dans ce réseau se pratiquent des cheminements tout aussi bien horizontaux que transversaux aux mailles de la famille étendue, reliant les cellules familiales à des éléments très divers de la parentèle. Ceci est d'autant plus probable qu'une des branches de l'alliance matrimoniale se compose de familles nombreuses.

Sous sa forme la plus clairement actualisée on peut regrouper cet ensemble de conduites dans un modèle d'action qu'on peut appeler "le modèle de la grande famille", modèle qui renvoie aux traits manifestes de la notion de famille étendue.

On associe souvent cette notion de famille étendue à des modes de fonctionnement traditionnel et conservateur basés sur des rapports de parenté organisés de manière pyramidale. S'il est vrai que ce modèle reste sans doute un des éléments constitutifs d'un certain nombre de sociétés, il peut exister aussi à travers d'autres formes que celles de l'autorité parentale et de la tradition répétitive. Il est en effet tout à fait courant d'entendre des grand-parents insister beaucoup sur le souci qu'ils ont de ne pas intervenir dans les affaires de leurs enfants, de les laisser libres de venir s'ils le veulent, de ne les visiter que si on leur demande expressément :

"On est arrivé à comprendre que les enfants devaient mener leur vie... Ne pas s'occuper de leurs histoire de ménage. Ca je ne veux pas le savoir"

" Je ne vais jamais chez mes enfants s'ils n'insistent pas, s'ils ne disent pas qu'il faut venir"

(grand-mère maternelle, F4)

Sur ces bases peuvent se développer des échanges et des mobilités pluridirectionnelles qui ne font pas de séparation nette entre les statuts familiaux, tout en affirmant que chaque classe d'âge doit avoir son autonomie. Parents, frères et soeurs, cousins, amis "adoptés", petits-enfants se retrouvent périodiquement dans une grande famille (et si possible dans une grande maison) et parfois partent ensemble en sous-groupes pour des loisirs éloignés.

On tient beaucoup alors à dire que si l'on voyage ensemble ou si l'on se visite, ce n'est pas parce qu'on est parents mais parce qu'on s'entend bien. Très clairement alors représentations et pratiques familiales se pensent à travers d'autres catégories que dans le modèle décrit plus haut comme basé sur une verticalité coercitive des ascendants. Ici se développent à la fois une mobilité centrifuge et une mobilité centripète. On va en famille à des rassemblements rituels ou à des rencontres improvisées dans le territoire des grands-parents (maternels). On part en voyage avec des beaux-frères, cousins, nièces, etc... A certains moments, on fait une expédition en famille nucléaire restreinte. A d'autres, on forme un groupe de couples de la famille. C'est la liberté et la joie familiale.

Ce type-idéal qui se représente comme une sorte de fédération lâche de familles nucléaires se traduit néanmoins par des phénomènes de centralisation marquée de l'espace de la parentèle. Par hypothèse à partir des indications que nous avons obtenues, nous attribuons à la relation de l'épouse de la cellule familiale centrale avec sa propre mère devenue grand-mère une fonction organisatrice qui peut, malgré la mobilité pluridirectionnelle avoir la position d'un axe principal. Pour que l'épouse soit un agent réel de la mobilité familiale, un facteur d'histoire semble facilitant : qu'un éloignement se soit produit dans la famille parentale uxoriale, dans la génération la précédant immédiatement (G1M), que pour des raisons d'apparence professionnelle, par exemple, un déracinement se soit déjà effectué qui, après une période de nomadisme et d'installation, ait abouti à la reconstruction de l'espace familial actuel (ex. F2, F8). Dans ce cas, les conditions semblent favorables à une tendance volontariste en faveur d'une activation ou d'une réactivation de certains

secteurs de la parenté, cela d'autant plus que la génération des grands-parents continue à développer de son côté une mobilité qui lui est spécifique (ex. F2). Dans ce cas, la mère-épouse se conduit comme un véritable agent-inducteur de mouvements de visites ou d'accueil dans le réseau de la parentèle.

Les collatéraux pourvu qu'ils soient dans une étape du cycle de vie familial proches de celle de la famille nucléaire centrale et à condition également qu'ils ne soient pas trop distants de ses positions sociales et culturelles sont volontiers intégrés.

Les grands-parents assurent, comme dans tous les autres modèles d'ailleurs, la garde des petits-enfants à certaines périodes mais se refusent absolument à se substituer à leurs enfants et tiennent beaucoup à ce que chaque génération ait ses propres loisirs et ses propres responsabilités.

" C'est une mauvaise chose que les enfants soient élevés par les grands-parents" dit un grand-père (F8).

" Moi, j'ai toujours dit à mes enfants : j'adore mes petits-enfants mais je ne veux surtout pas élever mes petits-enfants. Pour le bien de tout le monde...Dans la région où j'habite ce sont les grands-mères qui élèvent les petits enfants. C'est très mauvais..." (Grand-mère, F4).

5.4. La famille conjugale ou l'indépendance du groupe homme-femme-enfant

Un scénario limite dans les cas que nous avons étudiés est celui du couple souverain, qui a coupé les ponts avec les ascendants des deux côtés et avec frères, soeurs et anciens

amis des villes aux lieux d'origine. Il se présente comme sans contraintes autres que celles de sa fantaisie et du marché du travail. Sans racine et sans frontière, il envisage un avenir nomade et libéré. S'il voit bien encore parents et collatéraux c'est par des habitudes ou des politesses qui ne demandent qu'à disparaître à la première occasion. Ce scénario du couple "détaché" définit sans doute une tendance, économiquement cohérente d'ailleurs avec les hypothèses de PARSONS déjà évoquées. Il n'est énoncé dans notre échantillon que par un couple jeune dans lequel le mari est engagé sur une trajectoire de carrière commerciale avec des parents tardivement séparés et la femme a été soumise à un père autoritaire vivant avec son épouse dans une relation de sourde mésentente angoissée. Malgré cela en fait et malgré cette image très négative de la famille étendue, les voyages et séjours en famille sont pour l'heure tout-à-fait comparables à la moyenne des autres situations observées. Le refus et la volonté de diminuer les échanges se manifestent bien mais c'est à propos de rites et d'institutions comme la réunion de Noël. Encore que même sur ce point le passage à la pratique continue à poser problème puisque l'épouse raconte qu'aux dernières vacances de Noël, elle a refusé de se rendre dans sa famille mais que son père étant tombé très malade peu de temps après, elle s'est rendu auprès de ses parents à la première semaine de congé qui s'est présentée (F5).

Ce ne sont donc pas tant les comportements effectifs et leur distribution qui méritent l'attention principale dans ce type d'orientation que le jeu des écarts entre les actes et les projets et la tendance qui s'y dessine en ce qui concerne le rapport à l'espace et à la sociabilité. Cette tendance nous paraît développer deux possibilités sous forme d'alternatives ou d'alternance : ou bien une ouverture à l'espace, un désir de voyage et un appétit souvent plus verbal qu'actif de relations sociales nouvelles ; ou bien une semi-fermeture de la famille nucléaire sur elle-même et un effort d'enracinement résidentiel à distance respectueuse des

ascendants. Ces deux mouvements sont illustrés dans nos données mais leur actualisation dépend sans aucun doute des étapes du cycle de vie familial dans lesquelles se trouve placée la famille nucléaire, la solution "enracinement-sédentarisation" étant moins probable en début de carrière conjugale. L'enfant, acteur muet ou agent indiscutable par le biais de sa scolarité d'une bonne part des choix de mobilité est l'arbitre des choix d'itinéraires résidentiels et voyageurs des couples engagés dans un travail d'émancipation ou de rupture vis-à-vis de la parenté.

6. STABILITES ET METAMORPHOSES DE LA MOBILITE FAMILIALE

Pratiques et personnages de la mobilité familiale s'organisent et s'entrecroisent dans des équilibres qui sont tout à la fois étonnamment stables d'apparence et vulnérables à des changements dont il est souvent difficile de localiser l'origine. Sans vouloir gommer la complexité intersystémique du phénomène, nous avons voulu évaluer l'impact des facteurs liés aux étapes du développement du système familial. A partir de l'analyse des évolutions dans les mobilités liées aux loisirs et à la sociabilité familiale, nous avons été amené ainsi à interroger les moments et les conséquences de la rencontre des carrières familiales avec les diverses institutions qui orientent l'emploi des temps et des lieux sociaux.

6.1. Le cycle de vie familial comme guide et régulateur de la mobilité

Rappelons que les théories du développement familial supposent que les familles sont des systèmes sociaux qui réunissent des individus dans des ensembles de rôles et de statuts interdépendants traversant de manière prévisible des étapes de vie auxquelles sont associées des problèmes et des tâches à accomplir dans le cadre familial. En quoi un repérage des étapes critiques du développement familial peut-il conduire à une meilleure connaissance des conditions du changement de la mobilité de loisir, telle est la question qui soutendait la stratégie de recueil de l'enquête que nous avons menée. A quels résultats avons-nous abouti à partir de là ?

6.1.1. Etapes et moments critiques liés au cycle de vie familial

Deux propositions générales définissent nos premières conclusions :

- Toute famille peut localiser dans son histoire des moments critiques qui sont associés à des changements notable dans les activités de déplacement à moyenne et longue distance.

- Un seul moment se rapportant de manière isolable au cycle de vie familial est associé quasi unanimement à une métamorphose de conduites de mobilité : la naissance du premier enfant.

A. Naissance et petite enfance.

" Depuis qu'il est né, c'est comme ça, on est coincé depuis qu'il est né" (mère, enfant de 15 mois)

" Ca change complètement le cadre de vie un gosse parce qu'on est quand même contraint" (père, enfant de 2 ans).

Deux phénomènes complémentaires sont très généralement associés à l'événement : un renforcement des liens et des rencontres avec les grands-parents ; une diminution des pratiques de loisir supposant des sorties et des voyages improvisés. Ce tableau qui retrouve les résultats d'études plus extensives ne mériterait aucun commentaire si des effets secondaires plus complexes ne lui étaient associés. Et tout d'abord une première nuance. Si l'on peut facilement trouver chez tous les couples interrogés des indices de changement liés à l'événement allant dans le sens qui vient d'être indiqué, l'évaluation qu'en font les parents est loin d'être unanime. "Ce n'est pas parce que nos loisirs ont changé depuis que nous avons eu un enfant, que c'est à cause du gosse" nous ont longuement expliqué certains pères. "Le gamin, on l'emmène avec nous comme on veut, ça ne change rien. L'important c'est le travail qui a changé pour moi à cette époque là". Deuxième point : l'immobilisation critique à laquelle se réfèrent les mères de famille renvoie plus, semble-t-il, à une diminution des loisirs et des sorties dans le cadre

de la vie quotidienne traduite en soirées ou week-ends qu'au nombre de déplacements à moyenne et longue distance. Une nouvelle forme de mobilité peut même apparaître qui n'existait pas en tout début de carrière familiale : le voyage mère-enfant dont nous avons dit qu'il se développait assez facilement en train en direction de la famille maternelle, quand la possibilité ferroviaire existait. Ce serait une erreur de réduire cette pratique à une conduite passive et malheureuse. Troisième point : la naissance et la présence d'un enfant est un inducteur de mobilité pour les grands-parents y compris pour ceux qui ont eu jusque-là une vie plutôt sédentaire. Elle est une base d'échanges très actifs dont la garde de l'enfant est une modalité importante.

B. L'âge scolaire [6-12 ans] des modèles de développement introduit des changements notables dans les emplois du temps familiaux et bien entendu dans les possibilités de partir ou de ne pas partir à telle ou telle période de l'année. Cet âge était peu représenté directement dans notre choix des situations mais il semble bien qu'il soit un temps de changement propice au développement de nouveaux réseaux sociaux qui, sans être antagoniste avec ceux de la famille étendue, peuvent en transformer l'usage. Pour des familles éloignées comme celles que nous avons rencontrées il n'est pas exceptionnel que des groupements amicaux de parents ayant des enfants confrontés aux mêmes contraintes scolaires s'associent périodiquement non seulement pour des gardes d'enfants dans la semaine mais aussi pour des loisirs plus éloignés soit avec des voyages en commun, soit avec des alternances dans lesquelles une famille garde pour plusieurs jours les enfants de l'autre. Cette formule rend possible une mobilité de loisir de couples à durée relativement brève et à motif-destination d'exploration, de découverte et de voyages dans des territoires éloignés de l'espace familial. Appuyée sur des systèmes d'échanges souples intra-générationnels, elle sert de révélateur au sens des mobilités strictement intra-familiales éminemment présentes pendant

la période de petite enfance. Des culpabilités et des craintes liées aux relations mères-filles empêchent en effet souvent ces dernières de confier leur enfant à leurs parents et de partir pour un voyage de loisir sans enfant. D'autre part, les grands-parents, passé un certain âge dans lequel ils se trouvent physiquement moins disponibles avec des petits enfants plus grands ayant des exigences plus importantes sont parfois réticents à assurer une garde prolongée.

C. L'âge des enfants adolescents

Cet âge familial n'avait pas été retenu comme une période à priori critique pour l'évaluation des mobilités interurbaines concernant la famille étendue (1). On sait combien cette période est sensible pour ce qui concerne les transformations de la mobilité urbaine et péri-urbaine par le biais notamment des passages ritualisés ou négociés qui définissent l'usage du deux-roues et l'emploi des transports collectifs (M. MORIN, op. cit.). Pour ce qui concerne la mobilité interurbaine, les familles nucléaires développent des réponses très variées aux problèmes que leur pose l'autonomie et l'éloignement potentiel du loisir des enfants. Ceux-ci peuvent exercer une influence importante sur certains choix de lieux de vacances, directement ou indirectement et les processus de décisions se trouvent modifiés fréquemment. Au moins dans leur apparence. L'analyse des enjeux imaginaires et symboliques engagés par les jeunes à cette époque dans leur rapport à l'espace et aux groupes sociaux est une étape essentielle à la compréhension des conduites de voyage observables. Elle a été entreprise il y a quelques années en relation à l'expérience du train (2). A notre connaissance, on n'a pas exploré à l'échelle de la famille

(1) Une pré-enquête a été réalisée en 1979 par des étudiants du Diplôme de Psychologie Sociale et Industrielle de l'Université de Provence auprès d'adolescents (M. GARCIA et al. "Voyages et déplacements familiaux", D.P.S.I., oct. 79)

(2) "Attitudes et conduites des jeunes vis-à-vis des voyages et déplacement en chemin de fer", Compagnie Française d'Economistes et de Psychosociologues, Parcs, S.N.C.F., avril 1973.

nucléaire complète et a fortiori de la famille étendue les relations d'interdépendance qui peuvent exister entre les représentations et les pratiques de mobilité des différents membres du système familial en relation aux moments de l'adolescence.

D. L'âge du départ des grands-enfants

Nous avons fait l'hypothèse que le départ des enfants de la résidence familiale pour une résidence autonome avait des conséquences sur la mobilité des loisirs et pouvait entraîner un remaniement des conduites de l'ensemble du système. Cet effet du départ s'évalue au niveau du couple parental et au niveau de "l'enfant" éloigné. Au niveau du couple parental, l'effet n'est important que s'il s'agit du départ du dernier enfant. Au niveau de l'éloigné, l'effet a presque toujours des retentissements massifs sur les représentations et les pratiques des loisirs et de sociabilité. Du côté parental, l'effet le plus net est sans doute le passage à une place d'hôte et d'accueil de l'enfant qui revient et, de plus en plus tôt, du jeune adulte accueilli à la maison familiale avec un ou une ami(e) qui n'a plus besoin d'être symboliquement introduit par une institution de fiançailles ou de mariage (cf. L. ROUSSEL et V. BOURGUIGNON, op. cit.). Les parents se trouvent alors dans une position transitoire qui est très proche de celle des grands-parents avec toutefois la différence essentielle qu'ils ne sont pas encore grands-parents et ne peuvent prétendre au droit indiscuté de voir leurs petits-enfants. Souvent même leur idéologie, particulièrement comme nous l'avons vu quand il s'agit de parents éloignés de leurs propres parents, valorise l'autonomie et donc freine des pressions pour le retour. C'est donc le plus souvent la dépendance économique et affective des jeunes adultes éloignés qui suffit à développer rapidement un nouveau système d'accueil et d'échanges. Il faut noter aussi qu'on est alors dans une étape où le plus souvent vivent encore les grands-parents qui eux-mêmes étant plus âgés redeviennent moins mobiles et reçoivent l'aide de leurs enfants. Cela donne

une grande variété de solutions en forme de compromis, mais fait effectivement selon nous de ce stade hypothétique un moment potentiel d'activation intense du système familial, de ses conflits et de ses traditions. Globalement on peut assimiler cette époque à la notion de pré-retraite ou plutôt de préparation à la retraite et donc de travail de deuil qui va trouver ou pas une solution dans la naissance des petits-enfants. Dans cette étape critique, l'héritage culturel et les identifications aux générations précédentes vont jouer un rôle déterminant.

E. L'âge de la retraite et de la mort des grands-parents.

Le passage à la retraite est un phénomène extrêmement complexe qu'on a tendance à simplifier abusivement. A l'échelon du système familial et de son fonctionnement deux remarques préalables s'imposent, trop souvent oubliées. La retraite des activités professionnelles concerne surtout directement la population masculine. L'espérance de vie des femmes et des hommes, même de nos jours reste différenciée en particulier dans les classes populaires. Ainsi du lieu de la famille nucléaire centrale les événements critiques probables survenant dans la génération précédente (G1) peuvent tout autant, vers la même tranche de vie, être le passage à la retraite du grand-père que sa mort. Dans le cas, heureusement observable, de son passage à la retraite, on a le plus souvent un accroissement de la mobilité des grands-parents en direction de la famille. A condition toutefois que l'usure physique et le vieillissement ne soient pas trop avancés, ce qui, là encore, tout autant qu'un problème d'âge est un problème de classe sociale et de biographie (ex. F6). On observe aussi un développement d'une mobilité touristique aujourd'hui encouragée commercialement du côté de la classe d'âge dite "troisième". Cette mobilité peut prendre appui sur des organisations de voyage mais si les grands-parents ont eu un passé relativement sédentaire, elle peut se développer d'autant plus qu'elle passera par le relais de membres de la famille. Ceux-ci, surtout dans des milieux d'origine populaire,

mais pas exclusivement, aideront à dépasser des craintes et des culpabilités ou faciliteront le passage à une mobilité mixte à caractère "semi-familial". Ainsi pour ces grands-parents qui, s'étant éloignés d'un cadre de vie agricole pour la ville où le père, d'abord ouvrier, termine comme employé commercial, se préparent à faire leur premier voyage à l'étranger sur l'incitation de leur fils, actif dans les activités de loisir de la banque où il est employé (F6). Ainsi pour ces grands-parents qui suivent dans un voyage à l'étranger "un groupe familial et amical à la fois" organisé par un frère de la grand-mère, âge de 71 ans, qui rassemble dans un groupe de 40 personnes des anciens du collège dans lequel le mari a suivi autrefois sa scolarité (F8).

Dans le cas de la mort d'un des grands-parents on a parfois une activation de ce que nous avons nommé l'axe vertical de la mobilité familiale et cela d'autant plus fortement sans doute qu'il s'agit du grand-père paternel. Mais au niveau de l'observable comportemental l'accroissement de la mobilité de la grand-mère ne paraît pas strictement spécifique à ce changement de situation. Le voyage autonome des grands-mères, part importante de la mobilité de la famille fractionnée, est observable bien antérieurement, à d'autres stades du cycle de vie familial (naissance de l'enfant notamment). Là encore dans ce stade d'échange, l'effet du passage d'une étape à une autre d'un des membres du système dépendra des écarts et des coïncidences existant entre ce passage et l'état où se trouvent les autres membres du système (en G1, G2 ou G3). L'effet du passage à la retraite ou du veuvage sera différent sur les types d'échanges selon que les enfants de la famille centrale sont encore des bébés ou des adultes.

6.1.2. Paradoxe et complexité des effets d'âge

L'application d'une lecture en termes de cycle de vie familial aboutit à une proposition quelque peu paradoxale :

" En matière de mobilité-loisirs le couple parental de la famille nucléaire n'a pas d'âge. Il a l'âge de ses enfants et de ses parents".

C'est là une autre manière d'appuyer la thèse présentée plus haut (cf. 5.1., p. 43) en l'étendant aux diverses étapes du cycle de vie. Ces différentes étapes peuvent pourtant bel et bien être localisées et séparées les unes des autres même si l'on ne peut les isoler avec une grande précision et si l'on doit bien reconnaître les nombreux recouvrements qui écartent les situations concrètes des types-idéaux auxquels on les rattache. Mais tout se passe en apparence comme si les facteurs d'entraînement pertinents de la mobilité familiale se situaient dans l'évolution relative des âges des enfants et des grands-parents. Comme si en somme la mobilité effective des cellules familiales était prédéterminée et donc prévisible par l'effet des écarts d'âge séparant trois générations sur la même filiation, l'écart entre la première et les dernières générations décidant des mouvements de la seconde. Cette proposition qu'on avance ici à titre d'hypothèse a l'intérêt de replacer les variables d'âge et de chronologie dans une perspective systémique évitant une vision trop simplificatrice considérant les âges comme "causes". On peut en préciser la portée en tenant compte des développements critiques de la recherche méthodologique en sociologie et des observations empiriques de notre étude.

Une première ligne d'analyse complémentaire nous est indiquée par une critique méthodologique concernant le présupposé de l'effet d'âge comme variable indépendante ayant capacité de prédire des comportements potentiels (de loisirs par exemple). L'âge n'a d'indépendance que son apparence statistique et ne prend effet que dans son association à des variables x auxiliaires

et dans des structures. C'est ce qu'a bien montré P. BOURDIEU (op. cit.) dans la critique qu'il fait des pratiques de sondage et d'enquête traditionnelles. Il doit donc être clair qu'une construction empirique d'un modèle de développement en termes de stades ou d'étapes ne peut s'appuyer de manière exclusive sur la notion d'âge. Ce n'est d'ailleurs pas ce que fait la théorie du développement même si elle emprunte peut-être imprudemment à la psychologie des présupposés pas toujours reconnus de linéarité et de seuil. L'intérêt que nous attribuons à la prise en compte des positions chronologiques relative des membres du groupe familial ne peut ainsi être justifié que dans sa visée de repérage de structures. Quitte à en accentuer les effets pour hypothèse et, par exemple, à ne pas souligner les trop évidents effets de pouvoir qui sont imputables aux positions du couple parental dans la gestion, la régulation et la négociation des mouvements du loisir.

Une deuxième observation, empirique celle-là, à la fois infirme et confirme la pertinence d'hypothèses prenant en compte une structuration des échanges par des systèmes d'âge. Nous avons rencontré ce dont l'ethnologie étudie les effets dans diverses sociétés, à savoir des affiliations intrafamiliales qui paraissent fonctionner comme un "jeu" dans les structures de la parenté entre les écarts institués des places dans la filiation et les proximités effectives des distances d'âge. Ainsi telle épouse se trouvera à un faible écart d'âge de son oncle et on assistera à des échanges bilatéraux très positivement investis entre la famille nucléaire de l'oncle et celle de l'épouse sur un mode qui, tout en mettant sur le compte unique de la sympathie, l'origine de l'échange, s'amuse de cette association (F2). Inversement et ce phénomène existait pour la plupart des familles avec des enfants grands qu'ils ont eus très jeunes la relation des couples parentaux avec des neveux et nièces seront souvent plus positives et bilatérales qu'avec la fratrie (F10, F11, F12). Ce type de phénomène

confirme selon nous, non pas l'extrême relativité du guidage des associations par les positions d'âge et de statut dans la parenté mais l'importance des processus à travers lesquels se construisent les affiliations fondées sur des identifications.

Ce qui est en jeu dans les réunions et les éloignements, les ruptures et les rapprochements des âges et des statuts, ce ne sont pas seulement les injonctions des normes sociales, l'exercice du pouvoir parental ou la séduction de l'offre d'espaces de loisir ou de sécurité. C'est aussi, au moins pour les familles éloignées dont nous avons questionné les mouvements, une définition d'identité qui s'actualise pendant certaines tranches de vie dans des relations sociales et dans des territoires. C'est à travers ce processus qu'on peut penser que s'établit une prédétermination problématique des conduites. Dans une quête et dans une construction dont le codage social des âges et des rôles familiaux oriente les stratégies.

6.2. Les orientations du changement des mobilités

Les changements de conduite peuvent se lire comme des tensions entre des déterminations originaires, ou contextuelles et des projets qui finalisent les évolutions.

6.2.1. Les changements qui viennent d'ailleurs : la profession dans la vie familiale

Les itinéraires d'éloignement des lieux d'origine ont deux voies de réalisation dans nos sociétés. La voie du tourisme dans le temps des vacances et des loisirs qui suppose une durée relativement brève et la connaissance d'un moment de retour. La voie de la migration résidentielle pour une durée longue (l'année au minimum) qui suppose en général une mobilité professionnelle. Ce que l'on postule, assez souvent, à juste titre, c'est que la nécessité de la mobilité professionnelle

entraîne la mobilité résidentielle. Les itinéraires que nous avons analysés, et c'était un des motifs de notre choix, se situent dans une position intermédiaire entre une soumission manifeste aux problèmes de marché du travail et une conséquence de facteurs événementiels liés aux histoires de vie familiale. C'est dans ce contexte qu'on a noté les phénomènes suivants.

A. Le choix de résidence à Aix ou Marseille est toujours présenté comme dû au hasard. Beaucoup des interviewés ne sont jamais venus auparavant dans les endroits où ils résident. "C'est uniquement le travail qui nous a conduit ici" disent-ils. En approfondissant toutefois la manière avec laquelle s'est opérée la décision de mobilité résidentielle on découvre en général d'abord que si la ville elle-même n'était pas un élément de choix, en revanche la notion de zone ou de région était très présente dans la recherche de l'emploi, l'attraction de la région sud jouant puissamment. On déclare ensuite assez facilement que la "descente dans le sud" n'est pas un choix qui optimise les chances de réussite professionnelle et qu'en fait ce sont des représentations de la vie au soleil et du loisir associé au travail qui ont appuyé la migration. On trouve aussi presque toujours dans l'histoire de la migration soit un détachement précoce du milieu parental (derniers enfants de famille nombreuse tôt envoyés en pension), soit un conflit ou une tension dans la parenté, soit encore un retour dans la région après éloignement mais avec un travail qui se trouve à plus de 100 km des parents dont on s'était volontairement éloigné (ex F4).

B. La séparation que l'on fait classiquement entre déplacements professionnels et déplacements de loisir dissimule des mobilités intermédiaires qui se situent entre le familial et le professionnel, la plus courante étant la visite de la parenté qui héberge le voyageur à l'occasion de déplacements

professionnels; une autre, non exceptionnelle, étant caractérisée par des voyages de couple quand la destination présente un caractère "touristique" ou, plus rarement, permet une visite à la famille. Cette rencontre du professionnel avec le loisir et le familial nous permet de préciser quelles sont selon nous les polarités qui caractérisent les dominantes professionnelles et familiales du voyage et les interactions qui les associent.

Les déplacements professionnels dans leurs traits manifestes sont des mouvements à caractère individuel, accessibles à la multimodalité, soumis aux lois des organisations et à des idéologies intériorisées actualisées dans des notions de temps. Ils ont en fait en général une seconde face, ou une coulisse dans laquelle désirs, plaisirs et tactiques personnelles défient les lois officielles des organisations [1].

Les déplacements familiaux dans leurs traits manifestes sont des mouvements de groupes, appuyés sur la monomodalité, soumis à des normes sociales intériorisées et sanctionnées par les générations les plus anciennes. Ils ont aussi une deuxième face qui intègre des calculs économiques de temps, d'argent, déploie des désirs d'espace et suscite des expériences de fractionnement et des montages originaux de tactiques de transport découpant les modes et les moments du voyage.

Le rapprochement de ces deux pratiques, toutes les deux plus complexes que ne le suggèrent leurs apparences, dans une continuité qui serait celle du cycle de vie nous amène à avancer les propositions suivantes :

1. La carrière professionnelle est une condition d'écartement du réseau de la parentèle et un facteur potentiel d'éloignement.

[1] cf. M. MORIN, "Le voyage professionnel en train", Etudes et Recherches du G.I.F.R.E.S.H., n°7, juin 1975.

2. En relation à la division sociale sexuelle du travail, la vie professionnelle peut éloigner les cellules nucléaires des lieux de résidences parentaux mais ses contraintes constituent des groupes mobile provisoires dont les principaux sont les groupes "femme-enfant" et les groupes "grands-parents-petits-enfants".

3. Plus il y a soumission aux lois du travail, les causes de soumission étant à la fois sociologiques et psychologiques, plus les voyages et distractions sont enfermés dans le cadre familial.

6.2.2. Le voyage et le territoire

" On n'a pas de racines ici. On n'en aura d'ailleurs nulle part puisque les vraies racines ça devrait être la famille"

" L'enracinement c'est la famille. Au lieu que ce soit concrétisé par un lieu, c'est la famille qui se déplace"

" Quand je me suis mariée, ça c'est net, j'en avais ras-le-bol de me déplacer...on s'est installé"

" J'ai des ascendances espagnoles, le midi ça m'attirait"

"Ca fait plaisir un peu de reprendre racine, si tu veux, pas avec la famille mais avec le...je suis content d'être dans le midi, tu vois ce que je veux dire ?"

" Puisque je n'ai plus mon pays je fais avec celui là mais ici c'est peut être mon chez moi"

" Je me sentais étranger ici, je me sentais vraiment loin de chez moi et pendant longtemps quand je disais "chez moi" c'était pas ici. C'était chez mes parents, c'était dans l'ouest chez moi et ça m'est passé, ça. Maintenant chez moi c'est bien ici. Sans me sentir tout à fait provençal, je me sens aixois".

L'étude des mobilités et des conditions de leur évolution n'est pas intelligible sans la prise en compte de leur contraire sémantique : la sédentarité.

A. Conditions et conséquence de la sédentarité

La sédentarité la plus influente sur les conduites de loisirs et de déplacement est celle qui est associée à l'achat d'un appartement ou d'une maison. Plutôt en milieu qu'en début de carrière familiale elle se traduit dans les cas étudiés par une aide des grands-parents et donc un certain resserrement des liens, une suppression des temps de congé courts ou moyens sur des activités de bricolage, une diminution de la mobilité péri-urbaine, une augmentation éventuellement du temps de travail recherché en supplément pour payer les traites de la maison. Tout cela est connu et se vérifie dans nos observations. Ce qui est plus intéressant à noter c'est le sens attribué au geste de l'achat pour des familles "éloignées". Il s'agit d'un geste d'ancrage ou d'enracinement, précédé d'une période d'adaptation plus ou moins difficile à Aix ou à Marseille. Il s'agit aussi et surtout pour le problème que nous questionnons d'une modification radicale de l'espace de la parentèle, non pas tant au niveau des pratiques effectives qu'au niveau des représentations. Dans le champ de la mobilité familiale, la sédentarisation, surtout si elle est symbolisée par l'accès à la propriété induit une modification potentielle des sens des échanges. De voyageurs en direction de la famille, les nouveaux propriétaires qui prévoient si possible "la chambre d'amis", deviennent hôtes. Comme on l'a vu cette inversion du sens des échanges est d'autant plus probable qu'elle est associée à un stade du cycle de vie familiale dans lequel les enfants ont grandi voire commencent à quitter le foyer familial.

A noter cependant que nous n'avons malgré cela entendu aucun témoignage qui présentait ces installations comme définitives. Toujours existait un au-delà d'avenir qu'on se refusait à fixer sur un lieu.

B. La peur de l'immobilisation et l'ouverture de la mobilité

Les craintes sont importantes et surtout chez les femmes interrogées qu'une installation résidentielle définitive devienne une cage dorée. On retrouve ainsi ce que nous avons ailleurs entendu dans des études sur les habitats périphériques de la région marseillaise, l'inquiétude ou la déception que donne l'idéal moderne officiel des classes moyennes concrétisé dans la maison individuelle en périphérie. Celle-ci est assez généralement souhaitée et attendue par les maris amateurs de jardin et de bricolage. Elle est aussi une menace d'isolement pour les mères de famille et de perte des avantages de la ville. A cela s'ajoute pour la population que nous avons rencontrée une forte ambivalence dans le projet d'enracinement loin des lieux d'origine.

C'est sans doute ce type d'ambivalence que nous retrouvons dans les oscillations des conduites de voyage dans et hors l'espace de la famille.

C O N C L U S I O N S

Nous avons voulu dans le compte-rendu d'une recherche qui était exploratoire présenter dans leur diversité les composantes repérables d'une pratique sociale complexe et désigner quelques lignes d'analyse de son évolution. En conclusion provisoire, nous reprendrons ici les principaux résultats et les perspectives qui nous paraissent justifier approfondissement ou mise à l'épreuve.

1. CARACTERISTIQUES ET IMPORTANCE DE LA MOBILITE FAMILIALE

Dans l'ensemble des déplacements pour des motifs de loisir le cadre familial garde une emprise très importante. Son impact peut être mesuré dans deux moments complémentaires des voyages de loisir : le choix du mode et de la manière de voyager ; la détermination des buts du voyage et les conduites sociales liées au séjour.

1.1. Pour ce qui concerne le choix modal et la forme du voyage, un contraste saisissant oppose souvent des activités d'apparence stéréotypée répétitive et terne de groupes familiaux se déplaçant en automobile et des mouvements beaucoup plus variés et susceptibles de changement qu'effectuent les fractions familiales que sont par exemple les ensembles "mère-enfant" ou "grands-parents-enfants".

Cette deuxième forme, à la différence de la première, est multimodale, peut faire l'objet de discussion ou de décisions et est souvent très positivement investie par les voyageurs.

1.2. Pour ce qui concerne les buts du voyage et les facteurs liés au séjour, on relève la grande importance donnée aux impératifs de réunion, de rencontres et de retrouvailles entre parents géographiquement éloignés. En apparence le lieu importe peu pourvu qu'on se retrouve. Une analyse plus approfondie montre cependant que des associations plus complexes déterminent les attirances relatives des lieux et des personnes comme facteurs d'induction du voyage.

2. ESPACES ET TEMPS DES DEPLACEMENTS

2.1. Division et complexité des déplacements

Si la capacité d'hébergement et l'attrait des facteurs d'environnement facilitent la circulation dans l'espace de la famille étendue, ils ne suffisent pas à expliquer les mouvements effectifs des cellules familiales. L'espace apparaît comme divisé d'une manière non aléatoire et des déplacements sélectifs lui sont associés. Ainsi, globalement, on se rend plus fréquemment chez les parents des conjoints que chez des collatéraux et l'on va plus souvent du côté de l'épouse que du côté marital. Ainsi, au même titre que pour l'habitat résidentiel habituel, on cherchera pour toutes ou parties des vacances, à éviter la cohabitation avec les grands-parents, tout en acceptant ou souhaitant même leur proximité.

2.2. Rites, rythmes et ruptures du lien familial

Les voyages qui conditionnent l'accès aux espaces des loisirs familiaux sont insérés dans des temps sociaux qui constituent l'encadrement institutionnel des pratiques. Ainsi quand on cherche à mieux connaître les motifs en interrogeant les caractéristiques de lieux, on est ramené à la délimitation de ces derniers par le temps.

A partir de déterminismes extérieurs aux familles (contraintes du travail et de l'école), des rythmes et des rituels spécifiques au fonctionnement familial structurent un cadre spatio-temporel qui semble marcher à la répétition et à la reproduction du déjà vu et du déjà dit. Ce sont donc tout d'abord les formes de la permanence qu'est amené à saisir l'observateur et ceci en dépit d'incontestables évolutions des données socio-économiques et socio-culturelles de la vie familiale. Ainsi les rassemblements autour de fêtes religieuses qui punctuaient les étapes du cycle des saisons et les franchissements socialisés des stades de vie de la naissance à la mort n'ont plus apparemment la même force impérative. Pourtant dans notre enquête aucune famille ne se soustrait à la toujours fréquente pratique ritualisée d'une réunion annuelle de la plus grande partie de la famille étendue auprès des grands-parents. Il semble donc bien que persiste, tout en se transformant, une tendance à la réunion des différents secteurs désunis et éloignés de la parentèle. La ritualisation de ces réunions dans une gestuelle produite à date peu mobile est sans doute lutte contre la menace d'éclatement et de séparation.

A côté de ce temps ritualisé de l'année familiale s'observe aujourd'hui une autre forme de permanence prise dans une rythmique nouvelle : celle qui organise le temps des vacances. Ici, c'est une problématique différente qui entraîne des phénomènes de répétition et d'habitudes pendant des périodes qui peuvent s'étaler sur plusieurs années. Le plus couramment il s'agit d'une pratique de séjours réguliers à certaines périodes fixes de l'année dans des lieux d'accueil offerts par des ascendants. La permanence ou la reproduction de la pratique est alors soumise à une logique d'échanges. On peut définir des commencements et des fins de périodes qui sont assez clairement associés aux étapes du cycle de vie familial. Ici des permanences dans les habitudes du voyage et de séjour se transforment ou disparaissent. Le plus souvent "en douceur".

Par contraste se détachent des mobilités de crise ou d'imprévu. Ce sont des mobilités qui font rupture tout en restant à l'intérieur du cadre familial. L'étirement géographique de la parentèle et les a-coup des histoires familiales modernes donnent à travers ces événements d'apparence exceptionnelle une grande importance au voyage et au déplacement. C'est souvent à travers eux que s'expriment les enjeux fondamentaux de l'union et de la désunion des cellules familiales.

3. RELATIONS FAMILIALES ET FACTEURS D'ENTRAÎNEMENT DE LA MOBILITE INTERURBAINE

L'observation de l'articulation des espaces et des temps des conduites de voyage montre que la trame de tout déplacement familial est la mise en relation de plusieurs éléments du réseau de la parenté. Cette opération s'effectue à travers des processus d'influence et des confrontations de pouvoir. Notre analyse exploratoire a insisté sur l'interaction complexe de deux phénomènes :

- l'importance des relations de fréquentation et de dépendance entre générations ;

- le rôle critique des épouses au niveau du fonctionnement des cellules familiales dès lors qu'il s'agit des pratiques de loisir et d'emploi du temps dit libre.

3.1. Relations entre générations

Trois modèles peuvent aider à mieux figurer les formes dominantes des échanges qui s'effectuent avec déplacements dans l'espace de la parentèle.

- a. Un modèle dans lequel les ascendants ou grands-parents semblent de véritables "meneurs de jeu". Ils sont alors situés comme destinataires, demandeurs ou initiateurs

de mobilités dont l'enjeu explicite est la rencontre de grands-parents et de petits-enfants. Ce modèle se subdivise en deux types : un type peu fréquent et plutôt propice à des conduites de rupture, de crise ou de scission. Il met en oeuvre la supériorité des liaisons avec les parents du mari ; un type apparemment plus répandu dans lequel dominant des liens avec les parents de l'épouse. Ce type semble reposer sur des forces qui lui donnent une potentialité de durée plus grande.

b. Un modèle de "grande famille" caractérisé par des échanges et des mobilités pluridirectionnelles qui ne font pas de séparation nette entre les statuts familiaux et s'actualisent dans une fédération lâche de familles nucléaires périodiquement rassemblées autour de grands-parents mais tout aussi bien s'associant dans des mobilités centrifuges de sous-groupes de collatéraux du même âge, cousins, beaux-frères ou belles-soeurs pour des voyages de tourisme.

c. Un modèle de famille conjugale autonome ayant rompu les ponts avec la parenté et plus particulièrement avec les grands-parents, parents de parents. Ce modèle dans notre enquête était plus revendication et aspiration que mise en pratique.

A travers ces trois figures de sociabilité qui se manifestent avec de nombreuses variations concrètes se confirme ce qu'avait déjà décrit la sociologie empirique des familles françaises : la persistance de nombreux systèmes d'interdépendance économique et affective entre éléments de parenté géographiquement séparés en même temps que la grande puissance insistante d'une intériorisation normative des valeurs de cohésion et de réunion familiale.

3.2. Relations de couple et rôle critique des épouses

L'importance des déterminations externes aux demandes et aux désirs du couple parental nous a conduit à proposer que dans le domaine étudié le couple parental n'était pas agent décideur et qu'il n'exerçait qu'une fonction de régulation entre des systèmes de convenances et des demandes dont les supports incontestés sont les enfants et les grands-parents. Cette place d'intermédiaire dévolue au couple parental dans l'organisation de la mobilité familiale n'est toutefois nullement une position entièrement passive et définitive. Elle change en fonction du cycle de vie, c'est-à-dire selon nos critères, de l'âge des enfants. Elle évolue aussi en fonction des interactions au niveau du couple. A ce niveau tout se passe comme si la division homme/femme que de nombreuses enquêtes ont localisée dans l'organisation de l'espace et du temps domestique quotidien était prolongée d'une manière contradictoire ou conflictuelle dans l'espace et le temps des congés. Comme si l'hypothèse des "domaines" séparés était à l'épreuve dans les pratiques familiales effectives. Selon cette hypothèse à caractère simplificateur le domaine des loisirs, du voyage et l'emploi des vacances serait plus communément du ressort de l'épouse que du mari, ce qui aurait pour conséquence de donner à celle-ci un rôle d'orientation plus actif dans les choix. En fait, il semble bien qu'une dynamique très complexe définisse souvent aujourd'hui les attributions de rôles dans la famille nucléaire en ce qui concerne les voyages. D'une part et superficiellement on ne peut que constater la suprématie apparente dans de nombreux cas de l'association "voyages de congé-espace de l'épouse". D'autre part, il apparaît clairement qu'un des enjeux explicitement revendiqué par de nombreuses épouses est pour les congés la suppression du cloisonnement quotidien qui, hors congés, sépare dans le temps par le travail et l'école et souvent dans l'habitat les membres de la cellule familiale. Ainsi une des voies d'accès principales au sens des pratiques de déplacement est bien une analyse qui mette en rapport les systèmes de contrainte des situations familiales et les enjeux

objectifs et subjectifs qui décident des réunions et des ruptures du lien familial.

3. LE CYCLE DE VIE FAMILIAL ET LES CHANGEMENTS DANS LES PRATIQUES DE MOBILITE

C'était un des buts d'enquête que de repérer les variations des pratiques et des problèmes qui accompagnent le cycle de vie familial. Cinq étapes peuvent être considérées comme des moments significatifs des histoires de mobilité. Elles se réfèrent à l'âge des enfants.

- Le moment de naissance du premier enfant et les années de petite enfance
- l'âge scolaire (6-12 ans)
- l'âge des enfants adolescents
- l'âge du départ des grands enfants
- l'âge de la retraite et de la mort des grands-parents.

A chacune de ces phases de vie sont liées des problèmes et des pratiques spécifiques mais le moment qui est ressenti comme le plus marquant pour son impact sur les loisirs et la mobilité est la naissance du premier enfant. C'est autour de cet événement qu'on note le plus clairement deux phénomènes qu'on retrouvera dans des situations ultérieures de manière moins nette : le renforcement des liens et des rencontres avec les grands-parents ; la diminution des pratiques de loisir supposant des sorties et des voyages improvisés.

Une étape particulièrement significative dans l'évolution des carrières familiales à travers l'espace est le passage d'une position de visiteur-voyageur à une position d'accueil qui peut désigner une véritable inversion du sens

des échanges et une modification des places dans la parenté. C'est notamment le cas lorsque les enfants ont grandi et qu'un processus d'enracinement résidentiel se développe. Alors la famille nucléaire devient centre et nouveau carrefour d'échanges.

Ces changements de mobilité associés à la traversée des différentes étapes des cycles familiaux ne sont qu'arbitrairement séparables des transformations qui accompagnent les contraintes des carrières professionnelles. Ce serait une erreur cependant de réduire la capacité de transformation de la vie familiale aux modifications qui peuvent survenir dans l'insertion professionnelle de l'un et/ou l'autre des conjoints. Il y a là plus des phénomènes d'interaction que de détermination unilatérale. Les zones critiques de changement potentiel qu'on peut associer à la carrière professionnelle concernent le choix des régions dans lesquelles du travail est recherché et accepté, la possibilité de négociation du temps d'absence de celui ou celle qui a une activité professionnelle, l'arrêt ou la reprise du travail salarié des femmes. Il serait sans doute intéressant de mieux connaître les développements inducteurs ou inhibiteurs de mobilité qui s'actualisent en relation à ces problèmes, prolongeant ainsi du côté des loisirs et des conduites d'éloignement ce qui a été déjà interrogé à partir de la mobilité urbaine.

4. ENJEUX ET PROBLEMES DES NOUVELLES PRATIQUES DE LA MOBILITE FAMILIALE

La mobilité familiale est un ensemble de pratiques complexes et contradictoires. Propice au montage de conduites stéréotypées et répétitives, elle est aussi occasion de mouvements improvisés et exploratoires. Mise en scène d'une thématique de la réunion, elle véhicule des rêves et des

paysages d'évasion et de séparation. Moyen du retour à l'espace originaire, elle est pour les familles éloignées la preuve réitérée de leur détachement territorial. Resserrement potentiel des liens de la famille nucléaire elle peut aussi produire le clivage et l'éclatement conflictuel... Il est clair en fait que la mobilité familiale, dans ses manifestations concrètes, n'est pas intelligible si l'on ne fait pas entrer en ligne de compte dans son analyse, des phénomènes relevant d'une dynamique des relations dans un système groupal. Notre enquête a montré l'importance des variations de la combinatoire familiale à travers le cycle et les histoires familiales. De nouveaux voyages comme les voyages des grands-parents ou des couples mère-enfant se sont développés. Ils sont le souvent insérés dans des stratégies implicites ou explicites dont les partenaires peuvent changer au cours de la vie familiale. Ces stratégies ont pour enjeu des aides et des services mais aussi des espaces d'accueil et d'appropriation à la fois réels et imaginaires. Elles s'appuient sur des systèmes de représentations des possibilités modales qui peuvent les faciliter et donnent lieu à des expériences dans lesquelles train, automobile ou avion sont les connecteurs de la communication familiale. Cette communication garde aujourd'hui encore sa spécificité. Elle est marquée par des processus d'identification aux figures parentales et développe dans sa pratique les problématiques paradoxales du lien et de la séparation. Ainsi avec la redécouverte de la notion de groupe familial, la pratique du voyage interurbain apparaît dans sa complexité comme non réductible aux déterminations et aux évaluations du choix modal. Elle se présente comme une pratique intermédiaire appelée à jouer de plus en plus un rôle déterminant dans la construction et la transformation des réseaux et des échanges sociaux.

A N N E X E I

SCHEMA TYPE D'UNE ENQUETE AUPRES D'UNE FAMILLE

1. Enquête auprès du couple parental (Génération dite G2 : cellule familiale centrale)

Phase 1 : Phase non directive

Consigne : "Nous faisons une recherche sur l'évolution de la vie familiale notamment en ce qui concerne le temps libre et les loisirs. Pouvez-vous me dire comment ça se passe pour vous, dans votre famille ?"

Encourager une présentation aussi libre que possible du mode de vie et repérer la place qu'y occupent les déplacements à plus de 100 km.

Phase 2 : Approfondissement et exploration de thèmes spécifiques

Faciliter et éventuellement solliciter l'exploration des thèmes suivants :

a) Les pratiques de loisir, de sociabilité et leurs espaces.

On veut connaître :

- les activités et les lieux de loisirs à plus de 100 km (au cours des deux dernières années)
- les modalités d'utilisation de l'espace familial
- les formes de la sociabilité familiale
- les tactiques de déplacement

b) les représentations de la famille

- la parentèle et sa géographie
- les attitudes à l'égard des différents éléments fréquentés dans la parentèle

- les représentations et les interactions de la cellule conjugale.

(Poser systématiquement à un moment ou un autre de l'entretien la question : "Pour vous qu'est-ce que c'est "la famille ?").

- c) les changements de mobilité et leurs moments
- ce qui est lié à l'histoire des grands-parents (G1)
 - ce qui est lié à la carrière conjugale
 - les événements et moments critiques concernant la sociabilité et les déplacements.

Phase 3 : Localisation des espaces familiaux

"Vous venez de me parler de vos voyages et de vos déplacements en famille. Pourriez-vous m'indiquer sur cette carte où se trouvent les différents endroits dont vous m'avez parlé ? Comme vous voyez, il n'y a aucun nom écrit pour l'instant. Pourriez-vous les noter ?"

Faire noter les différents lieux et leurs liaisons.

Phase 4 : Information sur le mode de vie

Si ces informations n'ont pas été données en cours d'entretien, demander :

- la situation socio-professionnelle des conjoints [lieux de travail, horaires, congés, salaire...] ;
- l'étape actuelle de la carrière familiale : âge du ou des enfants ;
- la position résidentielle et les conditions d'habitat ;
- les moyens de déplacement et des loisirs.

Phase 5 , Dans la mesure du possible :

Discussion libre avec les deux conjoints. Encouragement de l'expression des projets et des demandes..

Discuter les possibilités de rencontrer les parents des interviewés et de poursuite de l'enquête dans la famille élargie.

2. Enquête auprès des autres générations (G1 ou G3 : ascendants ou enfants)

Même stratégie générale que pour G2 avec quelques transformations.

Phase 1 : "Nous faisons une recherche sur l'évolution de la vie familiale notamment en ce qui concerne les temps libres, les loisirs et les voyages. Pouvez-vous me dire comment ça se passe pour vous ?"

Phase 2 : Même chose que pour G2

Phase 3 : Pour G1 : approfondir l'explicitation des changements perçus et stimuler la formulation des démarches et insatisfaction concernant le voyage et les déplacements.

Pour G3 : faire évaluer l'impact du départ de la maison des parents. Expliciter les représentations de l'espace familial et obtenir une description des pratiques du voyage intra et extrafamilial.

A N N E X E I I

POSITIONS DANS LE CYCLE DE VIE FAMILIAL

[* : interviewés]

N°	PARENTS G2 Age et position	ENFANTS G3 Ages	GRANDS-PARENTS		COLLATERAUX	
			G1 P paternel	G1 M maternel	Nombre CI P CI M	
1	P 28 , ainé [*] M 27, enfant unique [*]	5 mois	P 58 M 54	P 55 divorcés M 56	2	0
2	P 31, 2e [*] M 25, ainée [*]	12 mois attend 2e	P 72 [*] M 68 [*]	P 50 M 45 [*]	2	4
3	P 37, dernier [*] M 28, ainée [*]	14 mois 17 ans (1er mariage)	P décédé M 68	P 55 M 48	4	2
4	P 29, 4°/5 [*] M 26, dernière [*]	15 mois	P 65 [*] M 62 [*]	P 60 M 55 [*]	4	2
5	P 30, ainé [*] M 25, 3°/4 [*]	2 ans	P 58 M 57 séparés après départ des enfants	P 55 M 50	4	3
6	P 31, ainé [*] M 26, 2°/5 [*]	2 ans attend 2e	P 60 M décédée	P 57 M 56	1	4
7	P 40, 2°/4 [*] M 35, dernière [*]	14 ans 12 ans 10 ans 2 ans	P décédé M 66	P 71 [*] M 68 [*]	3	1
8	P 35, dernier [*] M 32, dernière [*]	8 ans 5 ans	P 68 M 67	P 66 [*] M 65 [*]	4	4

9	P 55, unique* M 45, dernière*	18 ans 17 ans	P 78 M décédé	décédés	0	2
10	P 40, dernier* M 37, dernière*	20 ans 16 ans	P 70 M 68	P décédé M 78 *	1	6
11	P 53, 3 ^o /5 * M 44, ainée *	20 ans* 19 ans*	P 80 M 82	P décédé M 64	4	4
12	P 45, ainé * M 50, 2 ^o /4 *	23, 22, * 20, 15	P 70 M 68	P décédé M 78 *	6	3

A N N E X E III

MOBILITE SOCIALE ET ORIGINES FAMILIALES

N°	G2	G1 P	G1 M	CP	CM
1	P Maître auxiliaire M Maître auxiliaire P Employé mutuelle agricole dans quelques mois	P Conducteur train origine : Cévennes M sans profession origine : Cévennes	P Sous officier en retraite M Aide soignant au chômage	Frère : Maître auxiliaire Soeur : mariée, sans prof.	Néant
2	P Prof. Educ. Physique M Prof. Educ. Physique en disponibilité	P.M. Agriculteurs Métayers jusqu'en 1972 origine : Alsace	P Médecin militaire cabinet depuis peu	Frère : 1 ingénieur 2 chef de rayon entreprise machine à commande numérique	1. CREPS 2. Service militaire 3. Scolaire 4. Scolaire
3	P Infirmier M. Caissière grand magasin en congé maladie	P Mécanicien Chemin de fer M sans prof. origine : Jura	P.M. Forains ex. distributeur de vin en gros origine : Vaucluse	Frère : Ingénieur E.D.F. Autres : ?	Soeurs : 1 économiste dans clinique 2 esthéticienne en parfumerie
4	P Contremaître Restaurant M Employée Banque	P Ex industriel en faillite, retraité M sans prof. origine : Cévennes	P Veilleur de nuit, Retraité armée origine : Bretagne M. Ex instit. C.E.G. Maroc origine : Auvergne	1 Directeur général multinationale 2 Epouse cadre sup. 3 Epouse berger	1 Ingénieur 2 Géologue et apprenti maçon

5	P V.R.P. M Enseignante	P Représentant Fils unique d'un confiseur Origine : Clermont Ferrand M sans prof. travaille avec un fils dans une pâtisserie	P Chomage économique ex. Ingénieur Origine : Saint Chamond M sans prof.	2 V.R.P. 3 "épouse d'un belge" 4 Educateur spécialisé 5 Pâtissier glacier	1 Directeur petite entreprise 2 Employée de banque Mariée
6	P Educateur scolaire M chômage	P ouvrier (posté) Origine : Nièvre M décédée Origine : paysans immigrés espagnols Belle mère : sans profession	P Employé commercial ex. ouvrier ex. paysan Origine : Ardèche M sans prof. Origine : Ardèche	1 Contremaître entreprise	1 Employé Banque 2 Technicien monteur électronique 4 O.S. [projet de commerce] 5 Scolaire
7	P Analyste Informatique M Sans prof.	P Caviste en Algérie, Décédé M sans prof. puis couturière après l'Algérie	P Ouvrier textile Origine : Troyes M Ouvrière couseuse Origine : Troyes	1 Comptable Société textile 2 Employée aux écritures	1 Directeur adminis- tratif, Société peinture Promotion dans l'en- treprise
8	P Photographe C.N.R.S. M sans prof.	P Retraité ex pharmacien Origine : Vendée	P Retraite ex industriel petite entreprise Toulon ex industriel grosse entreprise Vendée Origine : Vendée	?	1 Cadre supérieur 2 Décorateur Architecte 3 Psychomotricienne

9	P Agent E.G.F. F sans prof.	P Employé aux douanes au Maroc Origine : Corse	P Cheminot Origine : Tours	néant	?
10	P Technicien service après vente villas M Conseillère pédagogique	P Retraité ex PDG entreprise familiale (entreprise liquidée) Origine : Lyon	P Décédé à 47 ans ex Directeur journal local M sans prof. Origine : Lyon	1 Epouse assureur	1 Laborantine 2 Prothésiste 3 Libraire 4 Epouse Ingénieur chimiste à la retraite 5 pension invalide
11	P Contremaître mécanicien entreprise M Institutrice Ecole d'applica- tion	P Retraité ex cheminot puis concierge Origine : Alpes	P Décédé ex menuisier ex cheminot Origine Nord M Retraite ex aide cuisinière ex coiffeuse Origine : Ardennes	1 Retraité ex instituteur 2 Retraité ex commandant 4 Ingénieur chimiste 5 Correcteur journal	2 Directrice Ecole 3 Professeur Mari chomeur 4 Agent de Lycée Mari : portier 5 Chomage mécanographe
12	P Prof. Ecole Normale M Prof. Educ. Physique Retraitée	P Pasteur Origine : Ile de France M sans prof.	P Décédé ex gendarme Origine : Ariège M sans prof. origine : Nord	1 Epouse Cadre Supérieur 2 Enseignant	1 Retraité ex institutrice épouse gendarme 2 Lieutenant colonel gendarme- rie 3 Décédé ex gendarme

BIBLIOGRAPHIE

- ABRIC J.C. , Etude des processus de prise de décision dans les familles, Etudes et Recherches du G.I.F.R.E.S.H., n°19, Aix-en-Provence, 1979.
- ABRIC J.C. et MORIN M., Les représentations du réseau ferroviaire français, Etudes et Recherches du G.I.F.R.E.S.H. , n° 18, Aix-en-Provence, 1979.
- ALDOUS J., Family careers, Wiley, New York, 1978.
- A.T.P. , Socio-Economie des Transports, Colloque de Royaumont, Transport et Société, 26-27 avril 1978, Economica, Paris, 1978.
- AVEROUS B., GRUNBERGER L., MATALON B., Les transports collectifs urbains. Le point de vue des utilisateurs, B.E.T.E.R.E.M., Secrétariat d'Etat aux Transports, Paris, fév. 1976.
- AVEROUS B., COULON A., DURAND J., Recherche sur une nouvelle pratique du deux-roues dans différents groupes socio-culturels, B.E.T.E.R.E.M., A.T.P. Socio-Economie des Transports, Paris, 1977.
- BAIN A., "The capacity of families to cope with transitions", Human Relations, vol. 31, n° 8, 1978, 675-688.
- BERTAUX D., Histoire de vie ou récits de pratique ? Méthodologie de l'approche biographique en sociologie. Convention CORDES, Rapport final, T II, mars 1976.
- BOTT E., Family and social network, London, Tavistock Publications, 1957.

- BOURDIEU P., La Distinction, Paris, ed. de Minuit, 1979.
- BOURGIN C., "Les évolutions dans l'usage du mode de transport. Influence des moments de transition dans le cycle de vie" I.R.T., Arcueil, Rapport de Recherche I.R.T., n° 36, oct. 1978.
- CABANES M., SECEM "Les enfants dans le train", S.N.C.F., Direction Commerciale Voyageurs, Recherche Commerciale, 1979, Paris.
- COUTRAS J. et FAGNANI J., Rapports conjugaux et mobilité des Femmes "Employées" dans l'agglomération parisienne. D.G.R.S.T., Société de Mathématiques Appliquées et de Sciences Humaines, Paris, janv. 1979.
- CUISENIER J. (Ed.), Le cycle de vie familial dans la société européenne, Paris-La Haye, Mouton, 1977.
- DUMAZEDIER J., La sociologie empirique du Loisir, Paris, Seuil, 1974.
- DURAND J. et MATALON B., Le voisinage et la pratique de la marche à pied, BETEREM, A.T.P. Socio-Economie des Transports, avril 1979, Paris.
- FICHELET R., Les déplacements et leur régulation, SERES, A.T.P. Socio-Economie des Transports, Paris, 1977.
- FICHELET R., POGGI D., Comportements de déplacements et régulation de la circulation, La Vie Urbaine, 2/3/4, 1976, 67-77.
- GIROD R., Mobilité sociale. Faits établis et problèmes ouverts. Genève, DROZ, 1971.

- GODART X., "Recherche sur la mobilité des personnes en zone urbaine".
Rapport de Recherche I.R.T., n° 38, T. I, fév. 1979,
Arcueil.
- GUILLAUMIN J., "Pour une méthodologie générale de recherches sur
les crises" in R. KAES et al. Crise, Rupture et
Dépassement, Paris, Dunod, 1979, 220-254.
- HALBWACHS M., Les cadres sociaux de la mémoire, Paris, P.U.F., 1925.
- HAUMONT A., LAMBERT A., VIET-DEPANGE N., WINTERSDORF F., La mobilité
des citadins - Mobilité et Mode de vie, Institut de
Sociologie Urbaine, A.T.P. Socio-Economie des Transports,
Paris, 1977.
- HEISSLER, C.S.T.B., Le Vécu et l'imaginaire du train chez les
enfants de 8 à 10 ans, S.N.C.F., Direction Commerciale
Voyageurs, Recherche Commerciale, oct. 1979.
- HILL R., "Une technique de recherche étalée sur trois générations"
in A. MICHEL (Ed.) La sociologie de la famille, Paris,
Mouton, 1970, pp. 85-92.
- I.R.T. Rencontres de Recherche "La mobilité dans la vie urbaine",
Colloque International, Arc-et-Senans, 28-29-30 sept.
1978, Arcueil.
- KAES R., "Introduction à l'analyse transitionnelle" in R. KAES et
al. Crise, rupture et dépassement, Paris, Dunod, 1979,
pp. 1-81.
- KAES R., "Soixante-huit : effet d'après-coup et travail de la
négativité", Connexions, n° 29, 1980, pp. 39-49.
- LANSING J.B., KISH L., "Family life cycle as un independant varia-
ble", American Sociological Review, 1957, 22, 512-19.

- LATOUR DEJEAN C.H. de, "Les systèmes relationnels et leur impact sur l'espace" in P. KOROSEC-SERFATY (Ed.), Appropriation de l'espace, Actes de la Conférence de Strasbourg, 21-25 juin 1976, C.I.A.C.O. Louvain, 1976, pp. 330-43.
- LATOUR DEJEAN, "Le système de parenté dans les grands ensembles de Montbéliard", Bulletin de Psychologie, 10-11, 1978, 510-520.
- LECONTE S., Impact de la présence d'un jeune enfant sur la mobilité et les voyages, S.N.C.F., Direction Commerciale Voyageur, Recherche Commerciale, 1979.
- LEFEBVRE H., Critique de la vie quotidienne, t.III, Paris, l'Arche, 1961.
- LE MEL Y., PARADEISE C., La sociabilité d'après l'enquête "Loisirs" de 1967. Recherche Economiques et Sociales, CORDES, n° 10, 1978, 7-22.
- MAISONNEUVE J., Psychosociologie des affinités, Paris, P.U.F., 1966.
- MICHEL A., Sociologie de la famille et du mariage, Paris, P.U.F., 2° Ed., 1978.
- MORIN M., JACOBI E., SINGERY J., "Les représentations du temps de voyage et les stratégies des usagers des trains", Etude et Recherches du G.I.F.R.E.S.H., n° 8, 1976, Aix-en-Provence.
- MORIN M., "Histoire de vie et déplacements urbains", I.R.T., G.I.F.R.E.S.H., Aix-en-Provence, 1977.
- PAGES M., "Introduction à l'analyse dialectique", Connexions, 1980, n° 29, 51-67.

- PARSONS T., BALES R., Family socialization and the interaction process, New York, Free Press, 1955.
- PITROU A., Relations entre générations et insertions sociales. Doctorat de 3e cycle, Laboratoire Economie et Sociologie du Travail, Aix-en-Provence, 1976.
- PITROU A., Vivre sans famille ?, Paris, Privat, 1978 a.
- PITROU A., "Vie familiale et vie professionnelle", L.E.S.T., C.N.R.S., Aix-en-Provence, multigr., 1978 b.
- PITROU A., "Eclatement de la famille ou éclatement de la société ?", Projet, n° 144, 1980, 451-59.
- ROSENBLATT P.C., RUSSELL M.G., "The social psychology of potential problems in family vacation travel", The family coordinator, 1975, 24, n°2, 209-15.
- ROUSSEL L., "La crise de la famille", La Recherche, n° 111, mai 1980, 544-53.
- ROUSSEL L., BOURGUIGNON O., La famille après le mariage des enfants, Cahiers de l'I.N.E.D., n° 78, Paris, P.U.F., 1976.
- ROUSSEL L., BOURGUIGNON O., Générations nouvelles et mariage traditionnel, Cahiers de l'I.N.E.D., n° 86, Paris, P.U.F., 1979.
- SEGALEN M., "Faire construire. Résistances et contre-pouvoirs familiaux en Bretagne", Economie et Humanisme, 251, 1980, 40-50.
- TOUZARD H., Enquête psychosociologique sur les rôles conjugaux et la structure familiale, Paris, C.N.R.S., 1967.
- YOUNG M., WILLMOTT P., Family and Kinship in East London, Londres, Rowthlidg and Kegan Paul, 1957.