

MINISTERE DES TRANSPORTS — MISSION DE LA RECHERCHE

A.T.P. Socio-Economie des Transports

DEPLACEMENTS FAMILIAUX
ET
VOYAGES INTERREGIONAUX

MICHEL MORIN

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

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

B.P. n°3, 13122 VENTABREN.



COMPTE-RENDU D'UNE RECHERCHE FINANCEE

PAR LE MINISTERE DES TRANSPORTS

MARCHE N° 81010 19

Cette étude a été réalisée avec la collaboration de :

Annie BOYER
Patricia DELESTAING,
Psychosociologues de l'A.R.E.S.
(Association Régionale d'Economie Sociale)

et

Jeanine MEGE, Psychologue clinicienne.

Benjamin JACOBI, Maître Assistant
à l'U.E.R. de Psychologie de l'Université de Provence,
a aidé à l'élaboration et au lancement du projet.



I

SOMMAIRE

INTRODUCTION	1
I PREMIERE PARTIE :	
ETUDES THEORIQUES ET DOCUMENTAIRES	5
1 - LES PRATIQUES :	
ESSAI D'OBJECTIVATION DES DEPLACEMENTS FAMILIAUX.	9
1.1. Importance quantitative	10
1.2. Distribution inégalitaire	11
1.3. Complexité de la composition du groupe voyageur	12
1.4. Temporalité spécifique	13
1.5. Indissociation trajet-séjour.	15
1.6. Hégémonie de l'automobile	16
2 - LES PROCESSUS PSYCHOSOCIAUX.	19
2.1. Décisions et influences	20
2.2. Socialisation et contrôle social	24
2.3. Affiliations et socialité lointaine.	26
3 - LES CONDITIONS ET LES FORMES REPERABLES DU CHANGEMENT DES PRATIQUES.	29
3.1. Les cadres sociaux comme repères et comme modèles	29
A - Espaces et territoires familiaux	30
B - Cycles et temps sociaux	32
- les rituels des réunions	32
- les étapes du cycle de vie familiale	33

II

3.2. Les phases critiques et les occasions des changements de mobilité.	35
- en relation aux étapes du cycle de vie familial	35
- en relation aux étapes de la carrière résidentielle	36
- en relation aux évolutions structurelles de la famille nucléaire.	37
II. DEUXIEME PARTIE : ETUDES EMPIRIQUES LES DEPLACEMENTS LONGS DE FAMILLES RESIDANT A MARSEILLE	39
PRESENTATION - les objectifs d'une enquête	41
- les situations observées	42
- les méthodes	42
- les résultats	44
1 - PRATIQUES D'ESPACE : PARCOURS ET POURTOURS DES VOYAGES FAMILIAUX INTERREGIONAUX.	45
1.1. L'inscription des types de déplacement ou le dessin des aires de mobilité.	45
A - La délimitation des aires de mobilité	46
B - Le tracé des habitudes	51
C - L'espace de départ	52
1.2. De l'inscription aux représentations de la pratique. Catégorisation des parcours.	54
A - Mobilité familiale et voyage	55
B - Le découpage des actes et les moments de la pratique	56
C - Le voyage fractionnel et les déplacements familiaux	60
1.3. L'évaluation des pratiques	63

III

2 - MOBILITE ET SOCIABILITE : ECHANGES RELATIONNELS ET STRATEGIES SPATIALES DES GROUPES FAMILIAUX.	67
2.1. Voyages et relations entre personnes. L'usage du lieu et les formes apparentes de la solidarité	67
A - Le choix de destination. Le départ	68
B - Le trajet et les associations entre groupe	70
C - Le séjour.	70
2.2. Liens familiaux et stratégies spatiales	72
A - Les liens de grande famille	72
B - Les petites familles et l'amour cellulaire	78
C - Les groupes à structure variable	81
3 - PRATIQUE DU TEMPS : LA MOBILITE COMME HISTOIRE DE FAMILLE	85
3.1. Pointage sur trajectoires	87
3.2. Les récits d'amertume	88
3.3. Les paradis perdus ou les beaux voyages de jeunesse	90
3.4. Ou les lieux du rêve ou la France	92
Conclusion	95
Bibliographie	101
Annexes	113
I. Les situations familiales	115
II. Les réseaux de mobilités familiales	119



INTRODUCTION

Cette recherche est un travail de mise en relation des modèles, structures et cycles de vie familiaux avec les représentations et les conduites de déplacement à moyenne et longue distance. A une époque où l'on renonce solennellement à l'image de "la" famille française pour inviter les chercheurs à mieux décrire et expliquer les nouvelles formes d'insertion "des" familles dans la vie économique et sociale (1), nous nous intéressons aux conditions de formation et de différenciation des activités familiales dans le champ de la mobilité. Une première enquête réalisée pour l'I.R.T. (Morin, 1977), nous a montré, à partir des informations apportées par des histoires de vie et récits de pratiques, toute l'importance des histoires et des situations familiales dans la programmation et les variations des stratégies qui définissent le rapport des citoyens à l'offre de transport. Une deuxième enquête (M. Morin, 1980) s'est attachée à mieux définir la notion de situation familiale et à confronter ses descripteurs aux pratiques et aux représentations de la mobilité interurbaine, c'est-à-dire très généralement de l'ensemble des déplacements effectués par des individus ou des groupes à plus de 50 km. Cette enquête psychosociologique a mis au centre de son investigation la notion de cycle de la vie familiale qui apparaissait comme un concept fort utile pour une exploration du changement et de l'évolution des pratiques en matière de mobilité. Au terme de cette exploration deux résultats nous ont paru justifier d'une étude plus approfondie.

(1) Comme en témoigne le récent colloque "Recherches et Familles" organisé à Paris, par le Ministère de la Recherche et de l'Industrie et le Secrétariat d'Etat chargé de la Famille auprès du Ministère des Affaires sociales et de la solidarité nationale (26, 27, 28 janvier 1983).

- L'importance dans les conditions de circulation des familles, de la production et de la reproduction de réseaux reliant sur des aires géographiques souvent étendues des bases d'accueil, de visites et de tourisme soumises aux normes et aux régulations de systèmes familiaux et/ou amicaux, la liaison intergénérationnelle (grands-parents, parents, enfants) paraissant essentielle.
- L'importance dans la catégorisation des voyages par les intéressés d'une distinction ressentie comme importante entre des voyages "ensemble" et des voyages "séparés" ou "fractionnels", le voyage fractionnel, forme peu repérable statistiquement et soumise parfois à censure sociale paraissant une pratique en plein développement.

Le présent rapport rend compte de la recherche qui a suivi cette observation concernant la mise en oeuvre dans le voyage des représentations et des conduites concernant les relations familiales au niveau de la famille nucléaire (problèmes des décisions et de la composition du groupe voyageur) et au niveau de la famille étendue (problèmes de sociabilité et stratégies d'échanges entre membres d'un même réseau de parenté). Les résultats ont été rassemblés en deux parties :

- Une première partie présente une synthèse de l'étude théorique et documentaire qui a été menée pour redéfinir la situation actuelle de recherches concernant les voyages familiaux.
- Une deuxième partie présente le bilan d'une enquête psychosociologique sur l'articulation des représentations et des conduites de mobilité lointaine. Cette enquête, à caractère qualitatif, a été menée à

Marseille. Elle caractérise la mobilité interrégionale sous trois aspects interdépendants :

. Comme pratique de l'espace traduite dans la construction de parcours et d'aires spécifiques de mobilités.

. Comme pratique de sociabilité mettant à l'épreuve les lieux de cohésion intracellulaire et inter-générationnels.

. Comme pratique des temps sociaux différenciant les groupes familiaux dans la formation de leurs emplois du temps libre et dans l'évolution de leurs projets de mobilité.

PREMIERE PARTIE

ETUDE THEORIQUE ET DOCUMENTAIRE
QUESTIONS ET ENSEIGNEMENTS DES RECHERCHES DES SCIENCES
SOCIALES SUR LES DEPLACEMENTS FAMILIAUX.



La place et les problèmes des groupes familiaux dans le système complexe des transports à longue distance n'a pas fait l'objet d'investigations systématiques en France jusqu'à une date très récente. Il faut attendre par exemple la fin des années 70 pour que la Recherche Commerciale de la SNCF lance une série d'études qui, tout en se voulant appliquées dans leur visée, tentent de rapporter des comportements, des attitudes et des situations aux grands traits méconnus de l'évolution des structures familiales. On ne manque certes pas d'indications suggérées par les recherches, en voie de rénovation rapide, de la sociologie et de l'histoire de la famille, les descriptions des "styles de vie" des français, les travaux d'ethnologie sociale qui observent la vie urbaine ou la vie rurale, le développement déjà ancien des recherches sur les loisirs, etc... On est bien embarrassé pour isoler dans une masse d'informations hétérogènes ou hétéroclites, disciplinairement éclatées, les points d'appui concrets sur lesquels on aimerait étayer une investigation actualisant dans toute sa complexité le phénomène de la mobilité familiale. Il est possible cependant d'établir un tableau sommaire de propositions et d'hypothèses qui nous semblent désigner des voies d'approfondissement pertinentes tant pour la recherche que pour l'application.

Le matériel documentaire considéré n'a pas été délimité a priori par un étiquetage disciplinaire et a concerné des travaux d'orientations diverses dans le champ de la démographie, de la sociologie, de l'ethnologie ou de la psychologie depuis 10 ans. Cependant, en raison de nos objectifs d'enquête actuels et de nos orientations méthodologiques, il a sans aucun doute privilégié des études de microsociologie et de psychologie sociale.

LES PRATIQUES :

ESSAI D'OBJECTIVATION DES DEPLACEMENTS FAMILIAUX.

Ce sont donc sans doute les études de la SNCF (travaux animés par A. Lacote et S. Leconte, 1979), qui ont établi pour la France la première synthèse empirique définissant la mobilité familiale comme un phénomène ayant des traits spécifiques. Cet effort qu'accompagnent quelques rares investigations comme celles que nous développons localement (Morin, 1980) se situe sur fond d'incertitudes et de difficultés méthodologiques dans l'appréhension nouvelle des déplacements interrégionaux. Il est patent en effet que les méthodes de recueil des statistiques recherchées dans l'étude des transports et des déplacements de loisirs rendent souvent délicats l'interprétation des mesures de tendances passées et le pronostic des évolutions à attendre (Marche, Lefol, 1980, Baretje, 1981). Il est clair également qu'un difficile et nécessaire travail est actuellement en cours pour repenser la construction et l'application de nouveaux modèles décisionnels qui soient mieux adaptés aux comportements de déplacement à longue distance. Ce double travail de recueil critique de données non prises en compte auparavant et d'insertion d'une réflexion psychosociale dans les modèles de prise de décision (COREF, 1981, Brög, 1982) constitue une base d'enrichissement des propositions descriptives que nous avons rassemblées en ce qui concerne les déplacements familiaux à longue distance. On peut, au moins provisoirement, les caractériser par les traits suivants :

1.1 - La grande importance quantitative dans l'ensemble des mouvements de personnes sur le territoire national de déplacements qui rassemblent plusieurs membres de même groupe familial.

Ainsi, sur 100 voyages effectués à plus de 100 km en 1978, 47 ont été faits en famille à 3 personnes ou plus. A cela doivent être ajoutés les voyages en couple (20 % des voyages tous modes et tous motifs selon un sondage de 1975).

A noter que cette forme de déplacement peut prendre un caractère exclusif : 20 % des français au moment de l'enquête de la SNCF ne s'éloignaient qu'en famille, de plus de 100 km de leur domicile.

Ce type d'indication statistique a une portée qui dépasse d'emblée la stratégie du calcul commercial. Il entraîne en effet une certaine remise en cause de prémisses qui soutiennent l'élaboration des modèles prévisionnels concernant les déplacements de personnes. Le débat en effet qui confronte depuis quelques années les partisans des modèles agrégés (modélisation de la demande de transport au niveau macroscopique) et les promoteurs des modèles désagrégés (reconstruction des activités prenant pour unité de base l'individu) (1), n'a jusqu'à maintenant guère permis, selon nous, de donner leur véritable importance à des processus collectifs et groupaux qui ne sont réductibles ni au jeu des déterminismes de grandes variables d'environnement ou de socio-démographie, ni de mécanismes décisionnels intelligibles dans le cadre d'une psychologie traditionnelle de l'individu, fût-elle agrémentée de mesures "d'attitudes".

(1) cf. Les discussions du Colloque organisé par l'I.R.T. en 1978 "La Mobilité dans la Vie Urbaine" et les très utiles analyses présentées sur ce thème par le COREF (1981).

1.2 - La distribution inégalitaire des déplacements familiaux dans la population française (1).

Sur 100 ménages avec enfants de moins de 15 ans :

- 36 n'effectuent aucun déplacement familial en 1 an,
- 50 en effectuent de 1 à 6,
- 14 en effectuent plus de 6.

Ces 14 % de familles, fortement mobiles, sont à l'origine de presque la moitié de tous les déplacements familiaux.

Quelques croisements de facteurs permettent d'isoler les corrélats les plus manifestes de ces variations. Le revenu et la C.S.P. du chef de famille, ont, comme on pouvait le soupçonner, un impact, les C.S.P. dites élevées, ayant une forte mobilité. Ce facteur, pourtant, ne peut être utilisé comme explication finale ou cause unique, trop d'exceptions en invalidant la généralisation. L'habitat se détache bien comme un puissant facteur d'intervention dans les fluctuations de la mobilité et de la sédentarité. Ainsi, les communes de moins de 5 000 habitants fournissent la moitié des non-mobiles, les communes de plus de 200 000 habitants donnent 57 % de fortes mobilités. La variable "Habitat" est en fait un complexe de dimensions environnementales dont les sondages ne saisissent qu'un ou plusieurs aspects superficiels mais c'est sans aucun doute un élément de situation tout à fait pertinent à l'analyse des phénomènes de mobilité (Bassand, Brulhardt 1980, Carp, 1980 ; Godart, 1979 ; Matalon et Averous, 1977). C'est notamment un des indicateurs les plus utiles, semble-t-il, pour démarrer une investigation sur la formation des activités et des représentations

(1) Source SNCF, 1979.

liées à la mobilité de loisir (F. Ascher et al., 1980). La taille de la famille est un autre facteur de détermination supposé de la mobilité et de la sédentarité, l'augmentation de la taille des familles conjugales à partir de 6 personnes étant associée avec une mobilité faible ou nulle. Pourtant, là encore, il faut se défier des généralisations hâtives et des modèles de causalité linéaire. Une analyse plus fine montre que derrière une mobilité collective réduite pour raison de taille, se dissimulent souvent des mobilités relativement complexes, fondées sur le partage, le fractionnement, la multi-modalité, ou l'alternance intrafamiliale entre partants et restants.

1.3 - La complexité de la composition du groupe voyageur.

L'ambiguïté de la variable "taille de la famille" dans ses traductions effectives en termes de voyages, nécessite un dépassement de l'analyse multivariée et de la recherche de liaisons causales simples. Les déplacements familiaux ne sont pas réductibles aux comportements et aux demandes d'un ensemble clos et limité à une cellule nucléaire de parents et enfants voyageant ensemble, dans le même habitacle et dans le même moment. Les enquêtes de la SNCF et notre propre travail (op.cit.), mettent en évidence qu'à côté des déplacements de cellules conjugales "complètes" existent avec une fréquence qui paraît grandissante des mouvements de sous-groupes ou d'éléments de l'ensemble familial. Une famille, en effet est toujours autre chose que la somme des individus qui composent une cellule de cohabitation ou que l'institution qu'elle représente. C'est un système dans lequel on peut définir des sous-systèmes et l'union des éléments dans le même déplacement n'est qu'un des états du système. Il n'est donc pas pertinent d'isoler arbitrairement un type particulier de mobilité pour une famille donnée sans le référer à la totalité dans laquelle il apparaît. La plupart des développements les plus récents de la recherche

familiale insistent sur l'intérêt des explorations fondées sur des problématiques posées en termes de systèmes (J. Aldous, 1978 ; J. Cuisenier, 1977 ; D. Jackson, 1981). Cette perspective semble nécessaire si l'on veut mieux définir le champ des pratiques de déplacement. Elle suppose qu'on ne fige la conceptualisation des acteurs impliqués dans les activités, ni dans l'observation du groupe nucléaire qui peut éclater en diverses coalitions ou alliances, ni au niveau du système plus large qui constitue la famille étendue dont on a prématurément annoncé la disparition dans les structures familiales françaises et que l'on retrouve en exercice dans de nombreux comportements sociaux, en particulier à travers la redécouverte du rôle des grand-parents (1) (Roussel, Bourguignon, 1976 ; Pitrou, 1976, 1978, 1980, Morin op. cit.). Mais quelle que soit cette complexité systématique un facteur de situation tout à fait essentiel intervient dans la composition du groupe familial voyageur : la présence de l'enfant (Leconte, 1979 ; Cabannes, 1979 ; Morin op.cit.). Parlant du voyage de vacances familial, P. Rosenblatt et M. Russel citent un humoriste américain (Nathaniel Benchley) : "En Amérique, il y a deux classes de voyage : "Première classe" et "Avec Enfants"

1.4 - La temporalité spécifique des déplacements familiaux

Le facteur temps a toujours été considéré comme un

(1) Indicateur parmi d'autres de l'évolution des représentations de la famille dans les médias, Le Monde de l'Éducation de janvier 1981 titrait sa page de garde sur "les grand-parents retrouvés", lesquels sont dessinés comme d'impétueux vieillards montés sur patins à roulette et entraînant derrière eux de jeunes enfants et adolescents. Sans Parents !...

élément essentiel par les professionnels du transport dans l'établissement de leurs stratégies et de leurs calculs. Quand on le soumet cependant à la question, à l'aide des modèles les plus sophistiqués des organisateurs (SEMA, METRA, 1975 ; 1977), il se brise en de multiples aspects qui ne se plient pas de bonne grâce dans des schémas prévisionnels et des procédures de raisonnement d'aides aux décisions. Il se dévoile aussi comme une construction rationnelle ajustée à certaines élaborations de théories micro-économiques, mais avec pour effet malheureux de "sur-simplifier" les comportements et de dissocier indûment espace et temps (Fichelet, 1980).

En matière de déplacements familiaux, il serait particulièrement dangereux de se précipiter à modéliser les voyages en termes de "valeur du temps". L'analyse des processus à travers lesquels le voyage est temporalisé et spatialisé par un groupe familial relève d'analyses spécifiques dont les essais sont très rares à ce jour.

Il n'est pas inutile cependant de noter platement un certain nombre de relevés descriptifs qui permettent de circonscrire provisoirement le phénomène dans un pointage associant des indicateurs simples des temps et des espaces sociaux.

Si l'on considère certaines données recueillies par la SNCF (op.cit.), un découpage remarquable apparaît dès lors qu'on associe distance, durée d'absence du domicile habituel, période du voyage dans l'année :

1/4 seulement des déplacements familiaux sont des déplacements à longue distance avec longue durée d'absence. Ce sont les voyages de vacances d'été bien sûr. Les 3/4 restantes désignent des mouvements d'éloignement modéré tant pour la distance (moins de 400 km), que la durée d'absence. Ce sont donc là les flux de groupes familiaux les plus nombreux

aujourd'hui quand on prend l'année pour référence. Sur ce repérage grossier, la mobilité familiale apparaît faite de déplacements relativement brefs et à faibles ou moyennes distances. Ils vont des déplacements de week-end orientés vers des zones rurales, hors été et à moins de 400 km, aux séjours en famille avec durée d'absence de 3 à 5 jours. Ce type de constat renvoie raisonnablement à une recherche explicative des comportements par des déterminismes institutionnels, les déplacements familiaux étant analysables comme reflets des droits de s'absenter du lieu de travail et de l'école. Autrement dit, la temporalité de la mobilité familiale est d'abord une temporalité de temps libre ou de loisir, institutionnellement encadrée par l'extérieur du système familial. A s'en tenir aux mesures de flux et à leur cycle, on ne peut que souligner l'intérêt de ne pas mépriser certaines banalités aveuglantes dans une réflexion sur le transport interurbain. L'opposition repérable entre le voyage de grandes vacances aux traits bien décrits (Anfre et Remp, 1978), et un "reste" à la fois moins visible et plus diversifié, désigne un champ complexe d'espaces-temps intermédiaires qui constitue le support très mal connu des mouvements et des sédentarités des groupes familiaux.

1.5 - La non-délimitation des déplacements familiaux aux moments du transport et l'indissociation trajet-séjour.

Une des contributions les plus intéressantes des sciences sociales à l'analyse des problèmes du transport pour ces dernières années est sans doute l'argumentation factuellement fondée qu'elle a donnée de la nécessité de modifier les frontières des champs d'observation prédécoupés par habitude ou convention. Par exemple, à propos de travaux d'aménagement des gares de banlieue qui ont été réalisés au cours des années 70, on a construit des modèles descriptifs des pratiques qui, partant du témoignage des usagers, établissaient

les variations et les nécessités de diverses "séquences-transport" rattachés à divers modes de vie, décomposables en sous-séquences dont les unes étaient très automatisées et les autres sujettes à fantaisie ou variations. Ces séquences n'étaient pas intelligibles si on les faisait débiter au moment de l'entrée dans la gare et terminer à la sortie du territoire ferroviaire. Il convenait de prendre en compte l'ensemble d'une activité allant par exemple du domicile au travail (Raymond et al, 1976). Dès lors qu'il s'agit de transport interurbain il devient encore plus nécessaire que pour la vie urbaine de prendre en compte les activités et les problèmes qui suivent l'arrivée à destination. La notion de séjour est le complémentaire indissociable de la pratique de déplacement familial. Elle conduit à prêter attention à deux notations tout à fait capitales pour choisir des axes d'exploration pertinents dans l'étude du voyage à moyenne et longue distance :

- les déplacements familiaux ont une grande fixité de destination et prennent couramment un aspect redondant et figé pendant plusieurs années.
- la majorité des séjours se déroulent chez des parents ou amis (cf. COREF, INSEE, op.cit.).

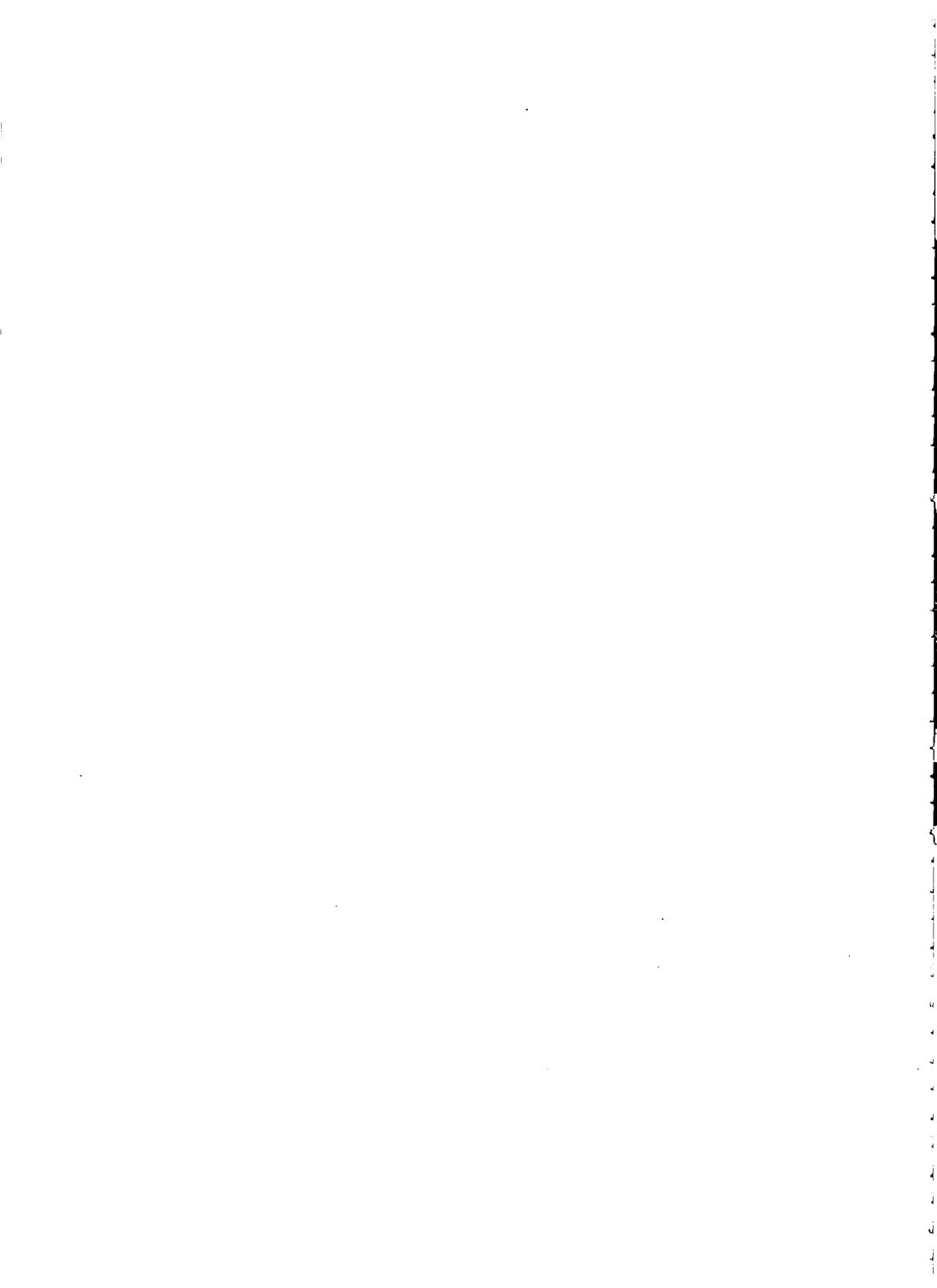
Autrement dit, l'étude de la mobilité familiale se doit d'être particulièrement attentive au repérage des conditions de fixité et d'inertie des pratiques et aux phénomènes d'échanges, d'interactions et de socialité qui orientent les mouvements. Cela suppose des explorations qui ne peuvent se contenter d'un relevé "objectif" des comportements mais s'appuient sur l'analyse des interactions concrètes et des représentations qui les accompagnent.

1.6 - L'hégémonie de l'automobile et les ambiguïtés de la multimodalité.

Insister sur l'articulation trajet-séjour ne doit pas conduire à nier l'importance du trajet lui-même.

L'information objectiviste est sur ce plan relativement pauvre. On trouve, selon les critères SNCF cités, que moins de 12 % des voyages familiaux se font en train si l'on considère l'ensemble des flux. Quand on considère cependant la clientèle familiale ferroviaire, on relève que 60 % des déplacements par fer sont le fait de familles incomplètes contre 30 % par route. Ce qui renvoie à la prise en compte du phénomène indiqué plus haut de complexité de composition du groupe voyageur (1.3. page 12). Une même famille ainsi peut à la fois être en train et en voiture pourvu que l'on considère l'ensemble du système familial et qu'on analyse les voyages de manière longitudinale en tenant compte de la temporalité des rythmes sociaux et des emplois de temps annuels et non pas seulement journaliers.

Il convient également de souligner l'enrichissement que donne à l'analyse la notion de chaîne modale, bien connue dans la vie quotidienne quand on pratique des séquences piéton-transport collectif ou voiture-train-voiture, jusqu'à un point terminal avec des variations diverses du type voiture louée à l'arrivée, voiture de la famille d'accueil, passage à une situation passager ou conducteur, taxi, etc... (cf. COREF, op.cit., page 51). La notion de chaîne modale est sans aucun doute un moyen de catégorisation des activités plus pertinent que l'ancienne manière de coder la pratique modale. Elle n'est pas encore à notre connaissance introduite de manière systématique dans les enquêtes-transport.



LES PROCESSUS PSYCHOSOCIAUX

Tout essai de rassemblement de données factuelles pertinentes à la compréhension d'un phénomène aussi mal délimité conceptuellement que celui de l'articulation de la mobilité interurbaine ou interrégionale et de la vie familiale ne peut déboucher que sur des indications de tendance et des invitations à l'approfondissement théorique et méthodologique de problèmes inductivement repérés. Plusieurs processus sociaux bien étudiés par la psychosociologie et la sociologie dans divers lieux de manifestation peuvent cependant être détectés et observés dans le déroulement des modalités du voyage familial et faciliter ainsi un passage de l'analyse d'une recherche de tendances et de déterminants à une exploration des mécanismes d'engendrement des pratiques et de leur succession. Contrairement à une orientation méthodologique actuellement influente qui pourtant a donné des résultats encourageants, nous considérons qu'en matière d'études familiales, il convient de se défier des modèles privilégiant hâtivement la reconstruction des processus à caractère individuel.

"Nous avons besoin de mesures qui ne réduisent pas l'unité familiale à la sommation des individus ; nous avons besoin de mesurer les caractéristiques de l'unité familiale supra-individuelle, pour lesquelles nous n'avons actuellement presque aucune terminologie. Nous ne pouvons ici, que faire appel à notre jugeotte : le tout est plus que la somme de ces parties et c'est tout ce qui nous intéresse". (D. Jackson, 1981, page 27).

Cette déclaration pragmatique d'un des principaux inspireurs de l'évolution des thérapies familiales dépasse les enjeux spécifiques du travail thérapeutique pour concerner plus largement tout projet d'étude de la famille appliqué aux niveaux des interactions concrètes du quotidien. Si l'on considère la famille comme un groupe et le groupe comme un système de systèmes, alors on ne peut se contenter d'un inventaire de besoins et de motivations individuelles rapportés à un bilan circonstancié des offres existantes et des caractéristiques du "contexte" pour comprendre ce qu'il en est des conditions qui amènent aux activités de déplacement. Une thèse très générale de l'école de Palo Alto (Watzlawick et al., 1981) peut ainsi constituer un point de départ utile pour l'élaboration des problématiques qui questionnent les pratiques familiales :

"La famille est un système régi par des règles : ses membres se comportent entre eux d'une manière répétitive et organisée et ce type de structuration des comportements peut être isolé comme un principe directeur de la vie familiale. (D. Jackson, op.cit., page 28)".

C'est ce type de principe qui peut servir de guide à l'exploration de trois processus qui traversent les fluctuations de la mobilité familiale :

- les processus de décision et d'influence,
- les processus de socialisation et d'apprentissage,
- les processus d'affiliation et de socialité.

2.1 - Décisions et influences

Au cours de ces dernières années de nombreux efforts ont été consacrés à construire de manière adéquate le modèle des processus qui conduisent des usagers à choisir telle ou telle offre de transport plutôt que telle autre. Le bilan de ces tentatives diverses élaborées avec des perspectives

méthodologiques hétérogènes ou contrastées conduit à mettre en doute l'hypothèse selon laquelle un comportement modal fait l'objet d'un choix susceptible d'être reconstruit en ne tenant compte que des attributs objectifs et perçus du mode et d'un ensemble complexe de déterminants. "Se déplacer", indiquent les chercheurs du COREF au terme d'une étude méthodologique et pratique, n'est que rarement le résultat d'une optimisation entre un motif, un contexte et un mode" (COREF op.cit., page 193). On peut proposer que les déplacements "s'appuient sur des habitudes, ont à voir avec des expériences pratiques qu'actualisent les modèles culturels et les stratégies sociales, et ne renvoient qu'à la marge à des processus décisionnels à l'oeuvre au coup par coup à chaque déplacement" (idem). Aussi proposent les auteurs, mieux vaut ne pas s'entêter à vouloir répondre à la question : "Pourquoi ce mode ?" et s'intéresser davantage à la question : "Comment ce mode ?" Comment s'inscrit-il dans l'univers des pratiques de déplacement et de mobilité, que permet-il et à quoi sert-il ?" (Ibid, page 179). Un moyen de travailler cette question d'une manière autre que strictement empiriste est d'appliquer une grille de "cas", abstraitement construite en forme de modèles à des descriptions ou des récits de pratique par les usagers (Ibid, page 193).

Un autre moyen consiste à utiliser les ressources de l'enquête psychosociologique classique pour repérer différents types de fonctionnements familiaux et situer les activités de déplacement dans le champ décisionnel du groupe conjugal, en se basant sur des témoignages recueillis par interviews individuels et interviews de groupe. Une étude du GIFRESH (J.C. Abric, 1979) réalisée pour la SNCF (L. Halls French, 1980) s'est attachée à définir des "situations de décision" définies par quelques paramètres socio-économiques, socio-biographiques et géographiques et reconstruites à partir d'une conceptualisation des "domaines" et de la distribution structurale des rôles familiaux (H.Touzard 1967).

Au terme de cette étude, trois types de fonctionnement sont décrits qui reformulent la division représentée des pouvoirs dans les groupes familiaux à travers les classes sociales : prédominance de l'autorité du père ; prédominance de l'autorité de la mère ; partage des décisions au sein de couple. Ces trois modèles sont distribués différenciellement selon les positions dans les classes sociales. Le choix modal rentre dans une zone de "non-décision" le plus souvent et n'est que rarement objet de discussion.

Les résultats de ces démarches constituent les supports rares et clairsemés dont on dispose actuellement pour aborder l'analyse concrète des processus qui conduisent à une mobilité familiale, toujours singulière et pourtant relevant sans aucun doute des méthodes de classification différentielle et typologique des pratiques collectives. Plus que dans beaucoup d'autres domaines d'études de la vie sociale, la recherche différentielle et typologique des situations est toujours menacée de reproduire des clivages correspondant aux stéréotypes sociaux d'une époque. Les catégorisations en particulier en terme de rôles et de statut liés au sexe ne sont que des moyens de repérage provisoire qui ne prennent sens que dans une dynamique relationnelle et dans un mouvement historique. Dans une large mesure, la psychosociologie des rôles peut n'être qu'un avatar d'une psychologie individuelle traditionnelle habillée de quelques traits "sociaux" en supplément (1).

Ce qui nous paraît essentiel en fait dans toute réflexion sur les processus décisionnels associés à la vie

(1) Pour une critique présentant les limites des modèles d'études de la famille en termes de rôles liés au sexe, voir par exemple A. Michel (1978), A. Pitrou (1976).

familiale c'est de garder en tête le principe d'interdépendance et d'interrelation qui conduit l'enchaînement des activités des uns et des autres en même temps qu'il anime la formation de représentations collectives propres aux groupes concernés. Une étude britannique sur les effets d'un plan de transport urbain illustre bien ce phénomène banal et pourtant couramment méconnu. A la suite d'une promotion de transports collectifs, un transfert de l'automobile en faveur du bus est produit. Pourtant ce transfert ne produit pas comme on l'espérait une distribution équilibrée du trafic automobile et de l'usage des transports collectifs entre les heures de pointe et les heures creuses. Pourquoi ? Une enquête qualitative intensive auprès des usagers montre des enchaînements du type suivant : Le mari effectuait "avant", un trajet travail-domicile en automobile avec une pratique séquentielle d'arrêts et de détours pour achats ou visites à l'improviste. Après le transfert en faveur du bus il reporte ses visites au soir, ou aux week-ends, et laisse la voiture à sa femme qui ne travaillé pas. Celle-ci utilise maintenant la voiture aux heures creuses et n'utilise plus le bus à ces mêmes heures creuses. Généralisé, ce type d'effets se traduit donc par une diminution du recours au bus aux heures creuses et une augmentation de trafic automobile à d'autres moments du jour ou de la semaine (M. Dix, 1977, page 21). Avec une autre problématique nous avons observé des phénomènes analogues dans une ville française moyenne, les transferts modaux d'un individu ayant très souvent des conséquences sur les pratiques modales d'autres membres du groupe familial et, cela pas toujours selon la logique d'anticipation des aménageurs du transport urbain (M. Morin, I.R.T., 1977). Ce type de processus aux aboutissements éventuellement paradoxaux ne saurait être exclu a priori du champ des pratiques de mobilité interurbaine.

Autre point selon nous important et sans doute beaucoup moins évident aux conventions qui accompagnent les études de

décisions dans les groupes familiaux : dans les jeux d'interaction et d'influence qui aboutissent aux diverses activités de mobilité lointaines, les véritables décideurs ou entraîneurs de décision peuvent être extérieurs ou absents du groupe voyageur lui-même. Ainsi nous avons pu proposer qu'un des types de fonctionnement des mobilités intrafamiliales faisait des grands-parents les véritables meneurs de jeu des déplacements et ne laissait au couple parental qu'un rôle secondaire de gestionnaire de la mobilité (M. Morin, op.cit.).

Plus généralement, il nous paraît raisonnable de proposer que dans de nombreux cas les déplacements familiaux ne sont pas seulement le résultat d'interactions et d'influences observables au niveau de la cellule conjugale nucléaire-ils sont souvent directement liés, surtout pour la mobilité intrafamiliale (c'est-à-dire avec séjour dans un lieu occupé par des membres du réseau familial) aux interactions qui relient les voyageurs et les destinataires.

2.2 - Socialisation et contrôle social.

Pour une part très importante, les déplacements familiaux sont des déplacements "avec enfants" ce qui a des conséquences tout à fait fondamentales sur l'organisation, le déroulement effectif et l'expérience vécue du voyage. C'est en tout cas l'hypothèse centrale qui a guidé les observations et analyses de plusieurs recherches récentes de la SNCF (S. Leconte, op.cit. ; M. Cabanes, op.cit.), pour expliquer la faible part apparente occupée par le transport ferroviaire dans les déplacements des familles "non-captives" (possédant une automobile). Il semble indéniable que la présence de l'enfant (ou des enfants) n'introduit pas seulement des problèmes matériels, économiques ou sociobiologiques nouveaux, encore que ces problèmes, comme il semble,

soient fort mal pris en compte par l'ergonomie actuelle et l'aménagement des transports collectifs. L'enfant introduit le couple parental dans un processus de socialisation et d'apprentissage de comportements socialement sanctionnés, référés à des modèles culturels ou des normes sociales souvent présentées ou perçues comme des contraintes auxquelles il faut se plier. C'est un thème de débat déjà ancien depuis Parsons en particulier (1955) que de savoir dans quelle mesure la famille assure bien et sur quels registres, une fonction d'éducation et de production des personnalités mais on s'accorde en général à reconnaître qu'aujourd'hui encore un façonnage des habitudes et des attitudes est produit de manière décisive dans le cadre de la vie familiale, soit dans les espaces-temps de co-présence de la vie quotidienne ou le plus communément au domicile familial. Depuis les propositions de Michel Foucault (1975) de nombreux sociologues se sont attachés à mettre en évidence des processus de mise au pas et de programmation normalisée des activités domestiques échappant à la surveillance des institutions jusque-là en place. I. Joseph et P. Fritsch par exemple ont établi le tableau de l'élaboration progressive, dans l'histoire, des "disciplines à domicile" de la vie familiale et P. Donzelot s'est attaché à démasquer dans l'histoire des derniers siècles l'apparition d'une "police des familles" (1977). Ces recherches au passé ne sont que modérément alimentées d'observations empiriques récentes mais il n'en reste pas moins intéressant d'en confronter les thèses aux résultats des enquêtes menées auprès des acteurs du voyage familial. Il semble bien qu'on puisse faire l'hypothèse d'un effet de "disciplines-hors domicile" dans les pratiques familiales. Une des raisons fréquemment avancées en défaveur du train par exemple est l'embaras de parents à supporter le regard des autres et leurs jugements face à des conduites d'enfants éventuellement insupportables ou non conformes (cf. S. Leconte op.cit., M. Cabanes, op.cit.).

Ce serait toutefois une erreur que de ne porter attention que sur les dimensions répressives et disciplinaires des processus de socialisation en oeuvre dans la mobilité de loisir qui constitue une part essentielle des déplacements familiaux. Globalement la mobilité familiale est une mobilité prudente, routinière, conformiste et peu aventureuse si l'on considère les descriptions auxquelles elle a donné lieu. Mais elle est aussi un ensemble de moments pendant lesquels des parents et des enfants, souvent séparés au domicile se retrouvent ensemble en voyage (Rosenblatt et Russel, op.cit.). Pendant ces moments, des échanges, des jeux, des discussions, des négociations, sont parfois réalisés en relation à l'âge des enfants, des espaces sont explorés et appris. S'il paraît hasardeux d'avancer que "les voyages familiaux forment la jeunesse", on peut cependant penser qu'ils construisent des schémas spatiaux et développent des mémoires et des appétits de territoires, traversés ou parlés dans l'interaction des parents et des enfants.

2.3 - Affiliations et socialité lointaine.

Comme il a été indiqué plus haut (§ 1.5 page 15), le voyage à moyenne et longue distance est un ensemble "trajet-séjour" qui a, le plus souvent quand il s'agit d'un déplacement familial, une destination bien connue à l'avance et une utilisation d'une capacité d'hébergement familiale ou amicale. Les "visites à la famille" ou à des amis sont explicitement revendiquées comme les motifs premiers de nombreux déplacements et de nombreux séjours de vacances sont décrits comme des "occasions de voir la famille" (M. Morin, op.cit.). C'est dire qu'un axe d'investigation tout à fait essentiel est l'exploration des processus qui conduisent à la construction et à la transformation éventuelle d'un réseau de sociabilité à longue distance. En effet, comme l'indique le rapport de synthèse du COREF (op.cit.) :

La mobilité pour motifs privés à longue distance (plus de 100 km) nous semble renvoyer à l'existence de réseaux d'appartenance que révèle la fixité des destinations" (page 180).

A la suite des travaux d'Agnès Pitrou (op.cit.) et de Louis Roussel (op.cit.), nous avons proposé qu'une des conditions de structuration principale de la mobilité familiale était la distance qui sépare la cellule nucléaire conjugale des lieux de résidence des grands-parents. Nous avons en effet admis que la sociabilité intra-familiale constituait une part essentielle des activités de loisirs de nombreux groupes familiaux et fait l'hypothèse que malgré l'évolution des structures sociales en France, et le développement incontestable de situations d'éloignement ou d'isolement de cellules conjugales, des trajets entre générations et des échanges entre parents-enfants et grands-parents constituaient encore plus souvent la règle que l'exception. Une enquête exploratoire nous a effectivement confirmé que, pour des familles éloignées, l'axe de la liaison entre grands-parents et cellule nucléaire, constituait bien une voie privilégiée de la mobilité. Nous avons ainsi qualitativement retrouvé une des multiples manifestations de l'importance du lien familial dans les stratégies spatiales qui orientent la vie quotidienne. Peu de travaux empiriques sur le territoire national ont été consacrés pour l'époque actuelle à mesurer l'expansion et la portée significative des relations entre le système de parenté et les pratiques quotidiennes mais on assiste semble-t-il à un renouveau de l'exploration ethnologique et socio-démographique qui devrait rapidement permettre de mettre à l'épreuve les hypothèses qu'on n'avance aujourd'hui qu'à partir d'un matériel assez restreint. Les travaux de l'I.N.E.D. sur la géographie familiale (Louis ROUSSEL), quelques enquêtes de sociologie urbaine comme celles de Maurice et Delomanie à Marseille (1976) de Latour-Dejean à Montbeliard (1978) ou d'ethnologie

régionale comme l'enquête de M. Segalen en Bretagne (1980) constituent déjà des points d'appui utiles pour entraîner de nouvelles questions sur la complexité de l'articulation des structures familiales et des conduites de sociabilité.

Dans le développement de ces perspectives, l'enquête empirique est évidemment appelée à renouveler son outillage théorique et conceptuel, ce qui ne va pas sans polémique et maladroites. Deux notions pourtant anciennes peuvent fournir une aide très utile dans l'exploration des processus d'affiliation ou de pratique des relations pertinentes au champ familial : la notion de parentèle et la notion de réseau. La notion de parentèle invite à identifier la parenté à partir d'un sujet qui nomme ceux qui comptent pour lui dans sa vie actuelle. La notion de réseau social permet de prolonger la notion de système en l'appréhendant dans son ouverture. Si elle s'arrache aux dénombrements interminables des fréquentations dans l'environnement social de la cellule familiale elle aide à penser une logique mouvante des connexions entre des groupements formels et des groupements informels (cf. T. Katuszewski et R. Ogier, 1981). L'étude des réseaux sociaux développée par les sociologues britanniques dans les années 50 (E. Bott, 1957) a été surtout appliquée pour rendre compte des relations sociales des loisirs de la vie quotidienne à l'intérieur des périmètres géographiques restreints de la vie urbaine et périurbaine. Elle a fort peu jusqu'ici été appliquée à la reconstruction des relations à distance dont le transport est un des moyens de liaison principal avec aussi le téléphone et le courrier. C'est dire que les processus qui produisent et renforcent les liens sociaux entre personnes et entre groupes sont toujours à replacer dans un espace dans lequel la mesure des distances entre points n'est qu'un paramètre parmi d'autres.

LES CONDITIONS ET LES FORMES REPERABLES DU CHANGEMENT DES PRATIQUES.

L'analyse des changements dans le domaine de la mobilité familiale ne peut se réduire à des décomptes de variations de trajets et de fréquence. Elle doit se définir par rapport à un contexte social et accorder une importance particulière aux liens qui peuvent associer des changements dans les représentations ou les mentalités et des modifications des comportements. Deux idées principales peuvent servir à rassembler provisoirement un certain nombre d'observations disparates sur les manifestations contradictoires d'une pratique qui peut être vue tantôt comme très redondante et répétitive tantôt changeante et instable :

- les déplacements familiaux se reproduisent en référence à des cadres sociaux qui leur servent à la fois de repères et de modèles stables.
- les déplacements familiaux se modifient à l'occasion de certains moments critiques pendant lesquels les membres des groupes familiaux sont confrontés à de nouvelles conditions de vie.

3.1 - Les cadres sociaux comme repères et comme modèles des habitudes de mobilité familiale.

Dans son emploi proposé autrefois par le sociologue Maurice Halbwachs (1925) la notion de "cadre social" renvoie à ces divers repères, extérieurs à l'histoire et aux percep-

tions individuelles sur lesquels se bâtit la signification de l'expérience et son enregistrement dans une mémoire à la fois individuelle et collective. Il est intéressant d'appliquer cette idée à l'analyse de la différenciation sociale des pratiques familiales dans le temps et l'espace. Il semble bien en effet que deux cadres référentiels aident les groupes familiaux à construire pour eux et pour les autres l'histoire et le projet de leur mobilité : le cadre des représentations sociales des territoires et des espaces associés à leur histoire et à leur identité ; le cadre du découpage des séquences d'une vie familiale pensée collectivement comme trajectoire et cycle de vie.

A. - Espaces et territoires familiaux

"L'espace fonde tout groupe. Plus que tout autre, autrement que tout autre, le groupe familial" (Castellan, 1980, p.16)

De multiples études ont insisté depuis quelques années sur l'importance dans le développement des conduites spatiales individuelles et collectives des liens étroits qui associent les lieux et les identités. "L'identité spatiale" (la "place identity" de psychologues comme Proshansky ou la notion de "Point Ici" d'Abraham Moles) est considérée comme un moment capital de l'expérience des lieux dont le coeur est "l'habiter". Couramment ainsi on avance que la maison, le logis, le foyer est support des identifications personnelles et se pense en opposition au lointain qui représente l'altérité. L'opposition de l'ici et de l'ailleurs cependant n'est pas simplement rêverie et sentiment ineffable du bien ou du mal-être individuel. C'est un mode de catégorisation sociale qui emprunte aux apprentissages et héritages du contexte dans lequel a vécu et vit le sujet ou le groupe qui s'y réfère. Des éléments de représentations sont en effet périodiquement empruntés et recombinaés. Ils constituent un

matériau structuré mais flexible définissant la logique d'association des relations entre des groupes et des espaces. C'est dans ce lot commun que se dessine dans une certaine mesure une prédétermination des axes directionnels du voyage familial. Une part importante de la mobilité familiale semble bien être en effet retour sur des lieux d'inscription de l'identité, éloignés du cadre de vie "habituel" sinon habité. Lors même qu'elle se présente comme mouvement hors d'un cadre spatial connu et exploration-évasion, il n'est pas rare qu'on s'aperçoive que ce mouvement n'a rien d'improvisé mais résulte d'un souvenir ou de discours entendus en association à des figures d'identifications parentales. Ce processus d'emprunt, conscient ou non, au discours des autres peut tout aussi bien fonctionner dans la reproduction des attirances et des jugements d'une lignée familiale que dans le dégagement de la famille d'origine au profit des goûts et des discours d'une autre classe sociale dans le processus de mobilité sociale ascendante.

"On voulait faire faire du ski à notre fils, nous on n'en faisait pas mais"... explique l'épouse d'un ancien camionneur devenu depuis peu chef d'une petite entreprise de transport, pour décrire de nouvelles pratiques de déplacement en montagne, l'hiver. "Tous ces endroits je les connaissais avec mon père, mon grand-père" indique un habitant de Marseille qui se rend régulièrement en famille dans le Jarn.

Ces exemples simples rencontrés dans l'enquête dont nous rendons compte plus loin (1) illustrent bien, selon nous, deux formes typiques d'investissement d'espaces nouveaux et anciens. En appui sur un cadrage social préconstruit dans l'entourage passé et présent des individus et des groupes

(1) cf. Deuxième partie.

familiaux peuvent se jouer des stratégies d'ascension sociale par la fréquentation de nouveaux lieux et des stratégies de retour et d'allégeance aux territoires d'origines.

B. - Cycles et temps sociaux.

Essentielle pour toute analyse concrète des conditions d'évolution des pratiques familiales est la notion de répétition souvent dissimulée derrière l'interrogation plus ambitieuse des conditions de la reproduction sociale. La fixation aux lieux, l'ancrage ou l'enracinement que décrivent psychologues et ethnologues est aussi, attachement et fidélité à des temps sociaux. S'interroger sur les conditions du changement et de l'évolution nécessite une compréhension des conditions de la fixité et du répétitif. Sur quels cadres sociaux temporels se fondent les formes concrètes des habitudes de mobilité ? Sur l'encadrement institutionnel des temps de congé de l'école et des entreprises bien sûr, mais aussi sur une dynamique du temps familial dont les manifestations rythmiques nous paraissent garder une certaine autonomie de fonctionnement. Celle-ci s'appuie sur des montages anciens qui à la fois persistent et se transforment à travers les spécificités des diverses couches sociales. Deux modes de marquage du temps cyclique familial servent de cadres élémentaires de référence aux pratiques que nous avons observées :

- les rites et les rythmes du rassemblement de cellules familiales résidentiuellement séparées.
- les étapes du cycle de la vie familiale.

- Les rituels des réunions familiales

dont Noël reste le prototype ont connu de nombreux accommodements ces dernières années en liaison notamment avec le développement d'une migration de loisirs d'hiver. Il reste qu'un moment de réunion en un lieu associé au passé et à la distribution des rapports de pouvoir dans la famille est

pour beaucoup un temps fort de l'année et met bien en scène les exigences d'un processus de centralité dans un réseau de sociabilité. Il n'est pas sans intérêt de noter comment, même lorsque des habitudes ritualisées familiales ont été rejetées ou sont tombées en désuétude, on observe de plus en plus fréquemment des innovations fondées sur des associations volontaires de sous-groupes familiaux avec des classes d'âge inter-familiales lancées un peu en improvisation de hasard, puis installées dans une répétition impérative à laquelle se plient avec jubilation les associés volontaires. Ces néo-rites de convivialité développent de manière non exceptionnelle la gamme de l'être-ensemble dans une oscillation entre le "se retrouver au même endroit à date fixe", et "sortir" ou "voyager ensemble".

- Les étapes du cycle de la vie familiale

Il nous est apparu il y a quelques années que le concept de cycle de la vie familiale ouvrait la voie à des descriptions de situations-problèmes, moins réductrices que celles qui mettaient en relation, classiquement, pratiques familiales et statut-revenu-âge, des parents dans un ménage. Comme le rappelle J. Cuisenier (1977), le cycle de vie familiale a en effet deux usages essentiels. Il permet de décrire "la succession typique des grands événements de la vie familiale, formation de couple, naissance et éducation des enfants, mariage et formation de nouveaux couples, transformation ou non du vieux couple par divorce, ou remariage, dissolution de l'unité par divorce ou mort des conjoints" (p 1). Il a aussi un usage analytique et désigne alors "la succession de moments marqués par des coupures spécifiques"(p 2). Décrire des étapes et des états du système familial est un moyen nécessaire à la définition des types de situations de groupe existantes, et de leurs problèmes. Repérer des moments de coupure et de passage est un travail essentiel dans l'analyse des phénomènes de changement dans leurs conditions et

leurs conséquences.

De nombreux débats pluridisciplinaires (1) ont récemment tenté diverses mises au point sur les connaissances dont on peut aujourd'hui disposer pour décrire, prévoir et expliquer en termes d'étapes, de cycle, d'âges, les comportements familiaux, de la nuptialité à la définition des modes et des âges de retraite. Les chercheurs se montrent aujourd'hui très circonspects et réservés devant toute mise en avant de modèles généraux d'enchaînement linéaire se déroulant dans un ordre inexorable. La vie familiale contemporaine n'est pas tracée d'avance, affirment certains. C'est une "alternance de séquences, monoparentale, célibataire, conjugale - avec ou sans enfants - qui se succèdent ou peuvent se répéter sans ordre pré-établi" (Dialogue, 1981). Il reste qu'au niveau des représentations collectives ou sociales, les découpages en termes de tranches de vie, d'étapes et de périodes continuent bien à servir de moyen de repérage, d'orientation et d'évaluation des comportements. Les "âges de la vie" ne sont pas seulement des résultantes de complexes de variables mesurant le développement physique, physiologique ou intellectuel.

Ce sont des positions relatives, socialement construites, et soumises au guidage des normes et des jugements d'une époque ou d'un groupe social.

(1) Voir par exemple les actes du Colloque "Les Ages de la vie" (cahier I.N.E.D, 1982) ou un numéro spécial de la Revue Dialogue (1981) consacré aux "cycles de la vie familiale, ou encore, les travaux de la Commission "Modèles familiaux, structures et cycle de Vie" du Colloque "Familles et Recherches" (Janvier 1983) à l'U.N.E.S.C.O.

3.2 - Les moments critiques et les occasions du changement des pratiques de la mobilité familiale.

A côté ou au-delà des évaluations déjà passablement opérationnalisées dans les sondages et panels concernant les grands indicateurs des flux vacanciers on peut relever qualitativement plusieurs aspects critiques dans les changements potentiels ou effectifs des modes de déplacements familiaux, en particulier :

- en relation aux étapes du cycle de vie.

Quelles que soient les variations contemporaines des enchaînements et de durées des périodes du cycle de la vie familiale, la naissance de l'enfant, puis les différentes tranches plus ou moins balisées de sa vie préscolaire et scolaire peuvent être repérés comme des moments ou des périodes pendant lesquelles les espaces et les temps familiaux sont fréquemment perçus et utilisés différemment. On a en effet une restructuration courante des échanges entre générations en relation à l'apparition et à la croissance des derniers rejetons d'une lignée (cf. Pitrou, 1978, Morin, 1980).

Des parents éloignés ainsi vont se sentir tout à coup investis d'un rôle de grand-parent qui va les conduire à visiter davantage leurs enfants ou à attendre qu'on leur amène les petits-enfants, soit pour une visite, soit pour une garderie de vacances. Un couple jusque là nomade et voyageur va s'interroger sur les possibilités d'un éloignement avec enfant et redécouvrir avec beaucoup de satisfaction l'existence de cousins implantés depuis quelques temps dans un site de tranquillité campagnarde. Ces exemples classiques tirés d'enquête illustrent bien en quoi des passages d'un état familial à un autre constituent aujourd'hui encore dans de multiples cas les occasions problématiques d'une

modification des conduites de sédentarité et d'éloignement. Occasion et non cause toutefois car il serait erroné de prétendre établir des lois à causalité simple entre un passage à une étape de cycle bien caractérisée et une transformation de la mobilité du type : "la naissance d'un enfant entraîne nécessairement une diminution des déplacements à longue distance". D'une part en effet on observe des comportements contredisant cette loi (cf. Enquête 1980). D'autre part un groupe familial est une partie d'un système plus global et l'immobilité d'un groupe est corrélée par définition avec la mobilité d'un autre groupe dans le cadre des échanges à l'intérieur d'un réseau d'habitat familial.

- En relation aux étapes de la carrière résidentielle.

On peut reprendre, pour la mobilité interrégionale, les points de repère déjà utilisés par Haumont (1978) et le CRESAL (1974) pour la mobilité urbaine avec la notion de "trajectoire résidentielle" soit "l'itinéraire parcouru par les individus et les familles lorsqu'ils passent d'un type de logement à un autre au cours du cycle de vie et des changements de leur situation sociale" (p.8). L'installation dans tel ou tel type d'habitat et surtout peut-être les représentations et les attachements des groupes familiaux à la résidence occupée peuvent être traités comme des bases de détermination des stratégies de mobilité. Là encore non comme jeu de déterminismes mécanistes mais comme éléments repérables dans l'ensemble des conditions sur lesquelles s'élaborent les conduites effectives. En effet on ne peut poser par exemple comme postulat pourtant plausible que l'accès à la propriété individuelle entraîne une diminution des déplacements. Mais on peut admettre comme hypothèse que le passage d'un mode résidentiel à un autre entraîne potentiellement un remaniement des rapports des groupes familiaux à l'espace quotidien et modifie aussi le jeu de la bipolarité catégorielle de l'ici et de l'ailleurs, de l'enracinement et de l'errance ou du retour.

- En relation aux évolutions structurelles de la famille nucléaire.

Au niveau de la famille nucléaire ou conjugale de multiples transformations dans la distribution et les caractéristiques des rôles peuvent advenir. Soit par le développement des classiques effets de cycle dans la vie familiale déjà évoqués (modification des rôles sexuels et domestiques par exemple après la naissance d'un enfant), soit par effets d'évolution des carrières professionnelles de l'un ou l'autre conjoint. Ce sont sans doute cependant les modifications qui interviennent en relation aux statuts et aux rôles de la femme (prise ou non de rôles professionnels par exemple) qui sont les plus visiblement associables à des changements de représentations et/ou de pratiques dans le domaine de la mobilité.

DEUXIEME PARTIE

ETUDES EMPIRIQUES

LES DEPLACEMENTS LONGS DE FAMILLES RESIDANT A MARSEILLE.



PRESENTATION

Les objectifs d'une enquête.

A la suite d'une première étude psychosociologique dans la région Aix-Marseille (Morin, 1980) nous avons réalisé une enquête auprès de groupes familiaux habitant l'agglomération marseillaise. Cette enquête appuyée sur une approche qualitative s'est efforcée d'éclairer les conditions de formation et de transformation des différentes modalités de déplacements à moyenne et longue distance pour des groupes définis par des positions critiques repérables sur des trajectoires de carrière familiale, résidentielle et professionnelle. On s'est attaché en particulier :

- à caractériser au niveau de la parenté (famille élargie) les usages du réseau familial pour des loisirs associés à un éloignement du cadre résidentiel habituel. A mieux définir par conséquent les points d'articulation des formes de sociabilité et des activités de déplacement.
- à analyser, au niveau de la famille nucléaire, les formes et les conditions de formation des différents types de déplacements. Définir sur quelles assises se bâtissent les principaux types de stratégies observables en précisant notamment le sens et la portée des déplacements fractionnés.
- à étudier les conditions de stabilité et de changement des déplacements familiaux à partir d'une analyse des

histoires, des situations et des projets des groupes observés.

Les situations observées (1)

Après une première phase exploratoire par entretiens cliniques on a étudié les mobilités de loisir de 20 groupes familiaux. La position résidentielle des groupes était a priori homogénéisée sur le plan du type d'habitat (habitat en collectif de standing "moyen" dans l'agglomération marseillaise) mais variait systématiquement en ce qui concerne la proximité ou l'éloignement de la parentèle (essentiellement des grands-parents). La position statutaire par rapport au travail était localisée a priori dans les classes moyennes en orientant préférentiellement vers les couches les moins fortunées de ces classes. Elle variait systématiquement en ce qui concernait le statut des femmes, la moitié d'entre elles ayant un travail salarié, les autres étant "femmes au foyer". La position par rapport au cycle de vie se traduisait par l'existence d'enfants d'âge scolaire. Par différence avec la précédente enquête on a évité de privilégier les positions extrêmes du cycle familial, les attitudes et comportements de familles avec bébé ou enfant très jeune ayant déjà été fréquemment prises en considération par d'autres études et notamment celles de la S.N.C.F.

Les méthodes de recueil.

Sur ces situations plusieurs recueils de données ont été effectués. L'outil principal utilisé a été l'entretien individuel des deux membres du couple en simultané, c'est-à-dire le double entretien effectué séparément au domicile des interviewés par une équipe de deux enquêteurs. Cette procédure complétée par une discussion éventuelle avec les deux membres du couple après entretien avait été mise au point.

(1) Voir Annexe I.

dans notre précédente étude. Elle offre un grand nombre d'avantages tant pour atteindre à un bon recueil d'informations factuelles (le double interview pouvant servir de contrôle ou de complément d'information) que pour stimuler une manifestation et une expression des différences et des similitudes au niveau du couple sur le plan des normes, des valeurs et des représentations. L'interview des deux membres du couple était un entretien semi-directif. Par différence toutefois avec les démarches antérieurement suivies (avec début très non-directif), après une présentation générale des objectifs de l'étude (une recherche sur le temps libre, les voyages, les déplacements), on proposait une carte de France aux interviewés cette carte ne portant aucun autre repère que les limites de l'hexagone (1) et on demandait à l'interviewé d'inscrire sur cette carte les différents parcours et destinations des voyages effectués par lui et sa famille "ces dernières années". Cette carte était utilisée comme support aux descriptions et commentaires de l'interviewé. A partir de ce démarrage descriptif, les enquêtrices stimulaient une exploration des modes de catégorisation des voyages par les interviewés de leurs évaluations, des conduites et des représentations de la famille, des différentes composantes du mode de vie, des projets et des demandes concernant la situation résidentielle, les modes de voyager, les caractéristiques des séjours et des divers lieux de passage et de résidence pratiqués. On laissait alors à chaque membre du couple à remplir un questionnaire d'identification sociobiographique et un questionnaire pré-codé décrivant les caractéristiques des 7 derniers voyages à

(1) Adaptation d'une technique antérieurement utilisée dans une étude pour la S.N.C.F. : ABRIC J.C., MORIN M., les représentations des réseaux ferroviaires français - Etudes et Recherches de GIFRESH, n°18, 1979, Ventabren.

plus de 50 km . Après en avoir expliqué le mode d'emploi les enquêtrices partaient et revenaient quelques jours plus tard rechercher les questionnaires.

Les résultats

Comme le montre l'essai de recherche sur les recherches que nous avons présenté plus haut (1) la mobilité familiale est un phénomène multiforme d'une grande complexité qui se prête mal aux projets de reconstruction théorique et pratique définitive. Nous présenterons ici les éléments de description et d'analyse des processus que nous avons considérés comme centraux dans la mise en oeuvre effective des déplacements familiaux. Ceci définit un choix qui pourrait être prolongé ou mis en question par d'autres approches. Ce choix consiste à considérer la mobilité interrégionale ou interurbaine :

- comme une pratique de l'espace caractérisée par des modalités parcours-séjours structurées par des processus sociaux de catégorisation et d'évaluation des trajets et des destinations.
- comme une pratique de sociabilité dont les possibilités de différenciation sont organisées par les représentations sociales des identités et de modèles familiaux.
- comme une pratique différentielle des temps sociaux, les stratégies de déplacements traduisant dans une certaine mesure les passages d'un mode d'emploi du temps à un autre au cours des différentes séquences de ce qu'on peut aujourd'hui encore nommer le cycle de vie des familles.

(1) Voir Première partie.

PRATIQUES D'ESPACES :

PARCOURS ET POURTOURS DES VOYAGES FAMILIAUX INTERREGIONAUX.

Vers quels lieux se dirigent les familles interrogées ? Avec quelles fréquences et quelles modalités ? A partir de quelle situation résidentielle, socio-économique et statutaire ? Avec quels types d'adhésion ou d'appropriation des parcours et des séjours ? Telles sont les principales questions qui animent le départ d'un essai de description et de reconstruction des pratiques dont on cherche à comprendre la production et les enjeux. Trois techniques empiriques complémentaires permettent de rendre compte et de "représenter", dans l'approche qualitative qui est la notre, la mise en espace des déplacements familiaux effectués et "présentés" aux enquêteurs :

- La reconstruction du réseau constitué par les liaisons du domicile aux différents lieux de séjour pratiqués.
- L'étude des modes de catégorisation par les groupes familiaux des éléments constituant pour eux l'expérience des déplacements.
- L'étude des jugements, attitudes et plus généralement du processus d'évaluation des parcours et des séjours.

1.1 - L'inscription des types de déplacement ou le dessin des aires de mobilité.

A partir des informations recueillies auprès de chaque groupe familial (Pour chaque membre du couple conjugal :

Pointage sur une carte vide, de ses destinations, réponse à un questionnaire descriptif, entretien enregistré) on a reconstruit le réseau des déplacements effectués à partir des simples éléments suivants :

- les destinations indiquées par les sujets
- la fréquence, dichotomisée en voyage "habituel" ou voyage "occasionnel".

Cette procédure fournit une première base pour un repérage des types de mobilités observables d'après ces critères.

A - Délimitation des Aires de Mobilité.

On peut distinguer assez nettement :

- L'aire de mobilité régionale correspondant approximativement aux frontières officielles de la région Provence-Alpes-Côte d'Azur et se traduisant par des déplacements qui ne dépassent pas 300 km. Certaines familles ne sortent que très exceptionnellement de cette aire. Ce sont des familles peu mobiles qui peuvent témoigner de quelques habitudes et régularités, en général vers les campagnes ou les montagnes de l'arrière-pays.

- L'aire de circulation interrégionale limitrophe qu'on peut grossièrement localiser dans un rayon d'environ 500 km. Pour les résidents marseillais interrogés, les pôles d'attractions dominants se trouvent sur un axe sud-ouest marqué par le double mode de désignation qu'on trouve dans tout questionnement de trajets avec questions ouvertes (pas de réponses écrites à l'avance parmi lesquelles il faut choisir) : des noms de territoires régionaux (Tarn, Ardèche, Pyrénées, Gers) ; des noms de villes (Béziers, Bordeaux, Toulouse). Ce codage spontané livre généralement une

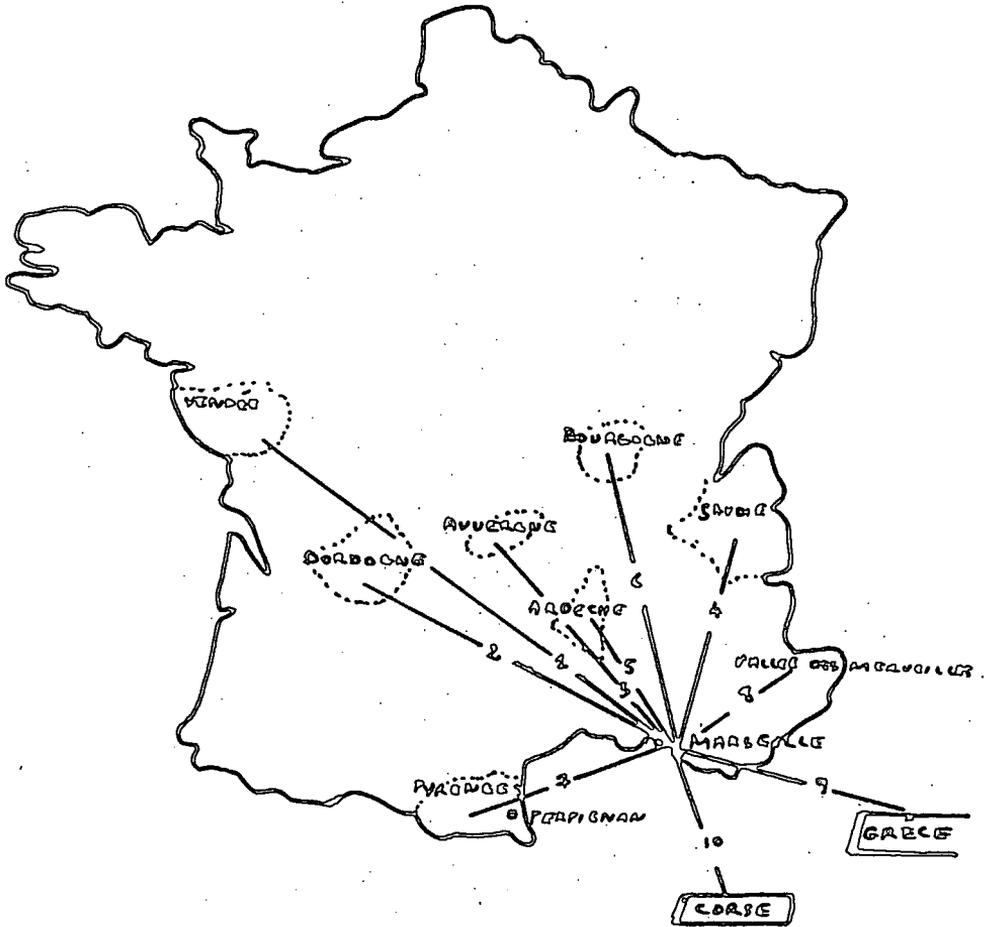
première information intéressante : un pointage par villes (qui à la lettre, est la seule désignation correcte pour ce qu'on nomme beaucoup plus globalement la mobilité "interurbaine") renvoie à des déplacements à motifs et déroulement différents d'un pointage par zones. A la ville est presque nécessairement associé un déplacement de sociabilité familiale ou amicale ou de motif professionnel. A la désignation par aire géographique, un déplacement associé à des pratiques de loisirs, de parcours et de séjours plus longs et variés dans leur déroulement.

- L'aire du voyage interrégional lointain
(plus de 500 km).

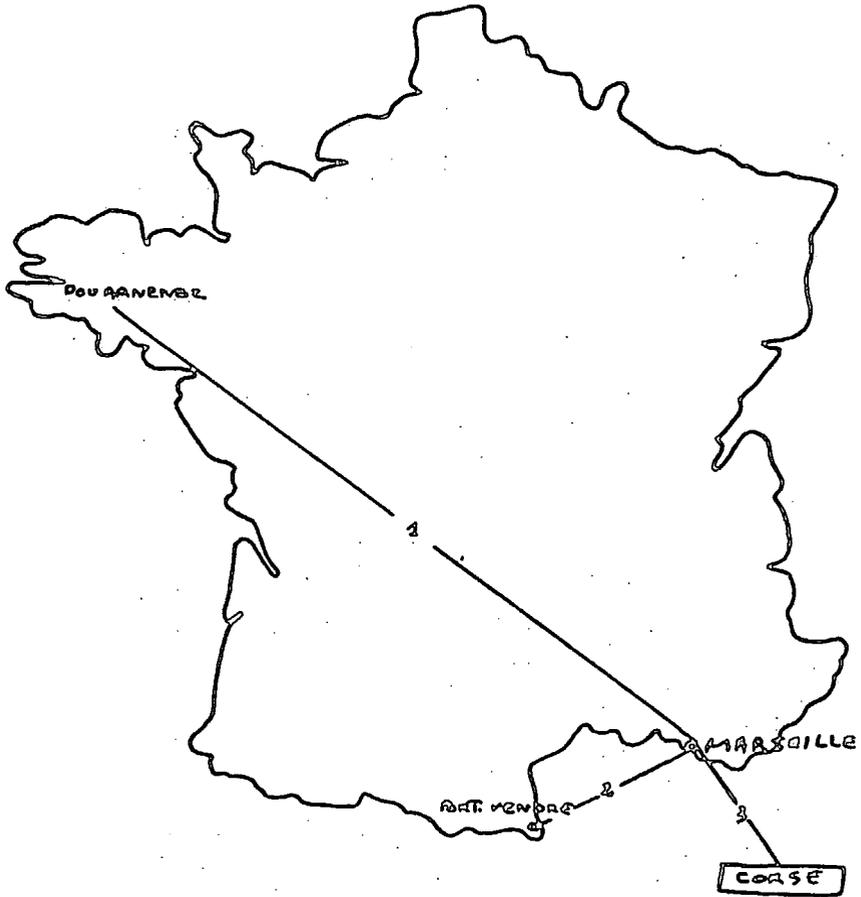
Ce lointain est peu fréquenté et l'est de manière spécifique non explicable par le simple critère de distance. La Bretagne par exemple par sa fréquentation mais aussi, ce qui nous a surpris, par la prégnance qu'elle occupe dans le champ des demandes et des représentations des lieux "à voir", occupe très clairement une position privilégiée dans les réseaux du voyage interrégional lointain. Au moins pour les familles interrogées. Curieusement en revanche Paris n'est pas apparue comme une ville où toute famille se rend un jour où l'autre (6 familles seulement sur 20 ont fait ce voyage). L'observation des cartes que nous avons reconstituées permet de repérer une variété de réseaux (1) dont les deux types les plus contrastés des liaisons entre Marseille et les régions lointaines sont :

- un réseau en étoile (ex. F3, carte I p 48) manifestant l'inscription d'une pluralité de mouvements multidirectionnels et non répétitifs.
- un axe de liaison monodirectionnel (ex F8, carte II p 49) correspondant à l'installation d'une pratique régulière.

(1) Cf. Annexes II, Réseaux des Mobilités familiales.



CARTE 1 : LE VOYAGE INTERREGIONAL LOINTAIN (COS F3)



CARTE 2 : LE VOYAGE INTERREGIONAL LOINTAIN (AS F₈)

- "L'étranger" peu utilisé dans notre échantillon si ce n'est à titre occasionnel vers un pays méditerranéen (Espagne, Italie, Grèce, Algérie). Il lui correspond des mouvements occasionnels et en cas de régularité, une destination familiale pour des immigrants de première, deuxième ou troisième générations.

Ce premier découpage nous donne une première base de classification des mobilités spatiales de loisir des familles citadines intéressées. Il permet un tri grossier entre par exemple des mobilités essentiellement régionales, restreintes et bien circonscrites et des mobilités interrégionales éclatées. Il appartient évidemment aux techniques quantitatives extensives de préciser la distribution effective de ces modalités d'usage de l'espace national. L'intérêt principal cependant de cette première reconstitution qualitative avec les intéressés de leurs territoires de voyages vient des indications qu'elle apporte sur l'organisation des représentations collectives de l'espace. En particulier la notion de "frontière" ou de "limite" bien isolée par la recherche sur les images de la ville (Lynch, 1960) semble bien un élément constituant important dans la construction des aires de mobilité. Ceci s'est illustré dans divers commentaires du travail de reconstitution des déplacements familiaux :

"... c'est quand même limité dans le sud de la France, je ne sais pas pourquoi"... (F 13, épouse)

"... je me déplace beaucoup dans le sud de la France, hein, au sud d'une ligne, ... dessous le sud de la Loire". (F 1)

"... dans les Basses-Alpes c'est tout pour cette année, on se situe dans ce périmètre là, toujours dans cette région"... (F 10)

"... nos vacances se bornent aux alentours de Marseille" (F 11).

"... on est rentré juste à la frontière hein, hein ... euh. On est rentré, voilà, on a regardé un peu et puis on est revenu". (F 13)

B - Le tracé des habitudes

On a vu plus haut (cf. I 1.1. p 12) que l'étude des processus de décisions dans les groupes familiaux avait conduit certains chercheurs à prendre une attitude très circonspecte et critique dans le recours à l'application de nombreux modèles formels et rationalisateurs (cf. COREF, 1981). En matière de recherche familiale en fait il est sans doute plus difficile que dans d'autres champs de définir des points de discontinuité, de rupture, de départ ou de commencement. C'est au contraire le constat de la répétition, de l'imitation et de l'habitude qui s'impose très souvent aux premiers essais de description des pratiques. Il est donc particulièrement nécessaire de questionner ce point de cristallisation du temps dans l'espace. Que constate-t-on ?

- 18 des 20 familles interrogées ont développé des habitudes de déplacements réguliers à distance.
- 15 familles ont des voyages réguliers dans l'aire régionale. Pour 7 d'entre elles ces fixations de régularité sont circonscrites dans l'aire régionale.

Face à ce type d'observation il est évidemment tentant de recourir pour explication aux hypothèses des modèles gravitationnels en recherchant à préciser les indicateurs définissant les attributs attractifs des zones destinataires (Bassand, 1980). De par l'orientation de notre enquête, le caractère familial ou non de l'espace destinataire est un indicateur essentiel. On note alors :

- que, pour 12 familles, les déplacements réguliers visent des territoires familiaux, plusieurs familles ayant deux ou trois voyages à destination familiale habituels.

- que si l'on explore davantage ce qui accompagne la formation de l'habitude pour destinations non familiales on trouve soit un retour sur des lieux de vacances d'enfance de l'un ou l'autre des conjoints (ex. F 2, F 14), soit l'ancrage d'une relation de location-échange avec des propriétaires ou hoteliers qui sont devenus "des amis" (F 13, F 16) soit une fixation pour les vacances d'hiver dans un site particulier (F 12).

C - L'espace du départ

Il est toujours intéressant d'appuyer une étude de mobilité spatiale sur une double interrogation dialectique entre des hypothèses concernant des processus d'attraction et des hypothèses concernant des phénomènes d'émission. Il semble bien pourtant, que concernant les mobilités de loisir, on ait plus souvent privilégié l'analyse de l'impact des attributs des zones d'accueil (équipements, images, etc) que l'influence des facteurs liés aux situations de départ ou des forces qui impulsent les mouvements (cf. Bassand, Bruhlhardt, 1980). Revenons donc pour un moment au départ des déplacements dont nous venons de relever les traces les plus marquées. Peut-on identifier quelques liaisons entre des traits de la situation de départ des interviewés et des modes de différenciation des pratiques sur les deux premiers critères que nous avons utilisés : aire de mobilité fréquentée, place des régularités dans l'ensemble des déplacements ?

Les familles interrogées rappelons-le, étaient différenciées dans leur position de départ sur les critères suivants :

- Eloignement/proximité géographique des grands-parents
- Travail de la femme.
- Cycle de vie : âge et nombre d'enfants

Considérant les données recueillies, on note tout d'abord que toutes les familles qui n'ont de mobilité que régionale vivent avec une parenté proche (souvent la même cité ou le même quartier). Inversement, les régularités lointaines sont, pour la plupart des cas des mobilités de familles éloignées de la parentèle (ex. F8, F9, F12), ce qui va dans le sens de nos hypothèses et des résultats que nous avons obtenus dans une première enquête sur des familles séparées ou éloignées. (Morin, op.cit). On trouve là en effet un premier indice de validation d'une hypothèse qu'on pourrait appeler de gravitation familiale ; à l'éloignement de la parenté correspondrait une force d'attraction des lieux abandonnés tandis qu'à la proximité familiale correspondrait une force de sédentarisation et de résistance à l'éloignement (Cf. 1 2.3 p 27). Cette hypothèse générale toutefois doit être considérée en liaison avec les autres facteurs présents dans la situation. Que constatons-nous ?

La plupart des facteurs objectivement observables agissant en covariation et se montrent associés à des comportements qui semblent se dérouler sans surprise dans la direction attendue par le sens commun (moins d'éloignement quand il y a plus d'enfants et que les revenus sont plus bas). Moins évident cependant se révèle être l'impact probable du travail de la femme qui, comme on le verra, apparaît bien comme un élément de situation différenciateur. Si l'on ajoute en effet aux deux critères qui nous ont retenus jusqu'ici (éloignement et aire parcourue, régularité des voyages) une

évaluation globale des fréquences (1), on constate que toutes les familles à une exception près classées comme mobiles dans nos critères sont caractérisées par l'existence d'une vie familiale dans laquelle la femme travaille. L'exception (F 12), femme au foyer, du reste correspond à une situation d'éloignement de la mère de l'épouse (grand-mère maternelle veuve). On a là dans ces notations des indications tout à fait intéressantes. Elles désignent en effet un aspect important du problème étudié puisque l'on vise à caractériser les diverses relations qui peuvent se manifester entre l'évolution des structures familiales et l'évolution des pratiques de déplacements. Comme on le verra en effet dès lors qu'on mettra en relation attitude, représentations et comportements, on aura à s'interroger sur la portée du symptôme suivant renvoyant à des données dépassant les limites de cette enquête : des désirs ou des demandes de sédentarité sont fréquemment exprimés par des hommes en relation à leur vie professionnelle alors que l'inverse sera exprimé par des femmes.

1.2.- De l'inscription aux représentations de la pratique : catégorisation des parcours.

Malgré leur diversité les déplacements familiaux sont catégorisés et présentés par les usagers eux-mêmes selon des modes de classification qu'il est intéressant de tenter de reconstruire, de manière à les confronter éventuellement aux modes de jugements et définition de critères des concepteurs et techniciens du transport des personnes. Dans l'enquête dont nous rendons compte trois aspects de processus de catégorisation doivent être soulignés :

(1) Arbitrairement, nous avons séparé les bilans de déplacements déclarés en "mobilité élevée" (Plus de 8 déplacements déclarés) et "mobilité faible" ou "moyenne" (Moins de 8 déplacements revendiqués).

- l'ambiguïté et la complexité des associations qui relient la mobilité familiale aux notions de voyage, de trajet et de déplacement dans les représentations collectives.

- le découpage des mobilités en séquences structurées autour de quelques "moments-problèmes-clés" décrits dans le langage utilisé par quelques verbes-pivots : "Partir", "Aller", "Rester", "Rayonner", "Visiter", "Voir"...

- l'opposition déjà repérée dans les enquêtes précédentes entre les voyages "seul/ensemble", "avec les enfants /sans les enfants", "avec mon mari/avec des amis" etc...

A - Mobilité familiale et voyage ou : "on peut pas appeler ça des voyages".

La notion de "voyage" est très généralement valorisée dans les familles interrogées. Elle peut évoquer une pratique idéalisée, inaccessible actuellement si ce n'est à titre exceptionnel pour des familles dont certaines ne connaissent que depuis peu une pratique de vacances.

"On avait pas tellement l'habitude de tellement partir, je veux dire en voyage, quoi, comme beaucoup de gens qui partent à l'étranger tout ça" (F 2, épouse)

"On est allé au ski, mais ça c'est pas des voyages" (F 3 épouse)

"Mais voyez, on a jamais fait de grands voyages, hein, les grands espaces c'est pas pour nous" (F 7, épouse)

"C'est des vacances, c'est pas des voyages (F 13, mari)

"Voyager pour voyager ne m'intéresse pas tellement"
(F 1, mari)

"Quand on dit : faire un voyage c'est faire quelque chose de beau" (F 4, épouse)

"Ce que j'apprécie le moins dans le voyage c'est le voyage... je veux dire le trajet" (F 9, épouse)

Le discours du voyage appelle irrésistiblement un codage déjà-là et prêt-à-porter (évasion, dépaysement, aventure, croisière, étranger, safari, découverte, connaître des gens, sortir du béton, voir du pays). A quoi s'oppose une plus rare série d'évocations centrées sombrement sur les soucis liés aux pratiques familiales et aux déplacements ("c'est du tracass", "ça m'emmerde de conduire", il faut une semaine pour se remettre"). Le discours est d'autant plus idéalisé semble-t-il que le taux de départ est plus faible mais ce n'est pas toujours le cas. Point-clé dans ce premier référentiel, l'association voyage et Famille ne se fait pas facilement et avec une tonalité positive "au contraire de l'association "Vacances et Familles" qui peut être tout à fait bien assumée et positivement évaluée.

B - Le découpage des actes et les moments de la pratique

- le commencement ou le recommencement : Partir

Au plan des représentations l'acte de "partir" différencie à la fois les familles entre elles et aussi les modalités de départ pour une même famille selon les types de déplacements (en particulier réguliers ou occasionnels). Il y a les familles qui se présentent comme des prédisposés volontaires à la mobilité ("nous, sous le moindre prétexte on part", "j'ai toujours la valise prête") et celles qui témoignent d'une réticence interne au départ ("je n'aime pas

partir", "mon mari n'aime pas partir").

En fonction de l'âge et du nombre des enfants on retrouve ce qui a été reconnu ailleurs : le sentiment de la nécessité de prévoir, organiser, anticiper le départ et de renoncer à des déplacements trop improvisés. Le départ improvisé est pourtant évoqué par plusieurs groupes comme une habitude ("nous on n'a fait pas de projets, on part") mais dans la pratique on constate qu'il s'appuie alors sur un certain nombre d'atouts qui limitent les risques : déplacements vers un endroit connu (famille), camping-car, caravane, déplacements régionaux peu éloignés. Les départs préparés, organisés ou discutés sont associés à des déplacements plutôt exceptionnels ou d'occasion en particulier pour les groupes, minoritaires dans notre échantillon, qui partent avec des projets précis de visite touristique (Ex F 3). Dans ces projets, la consultation des enfants dépend non seulement de leur âge mais des modèles culturels en vigueur dans le groupe. On peut noter, à titre indicatif, que la participation des enfants jeunes peut entraîner des parents à assumer des voyages différents des habitudes sur le plan modal (attirance d'enfants pour des départs aventureux qui ne se passent pas en voiture - Avion ou train ex. F 10).

- le trajet : y aller

Le déplacement familial est soumis, on le sait, à l'hégémonie de l'automobile (Cf. I 1.6). Et, le plus généralement, il est vécu comme un mauvais moment à passer par le chef de famille qui est le plus souvent le mari. On retrouve cette loi dans les représentations du trajet des familles marseillaises. Toutefois, selon l'aire de mobilité visée les tactiques et les attitudes peuvent connaître certaines variations. Les principaux modes d'adaptation positive à ce qui est perçu comme contrainte sont les suivants :

- la tactique de l'étape qui, même sur un parcours habituel, redonne un certain sentiment de liberté aux transporteurs familiaux. L'étape peut se vouloir culturelle ou touristique ("on en profite pour visiter", "on fait un détour") ou sociale ("on a des points de chute", "on passe voir mon beau-frère"). Cette possibilité tactique est d'ailleurs couramment présentée comme un des avantages principaux de l'automobile ("on peut s'arrêter quand on veut").

- le choix pour les vacances d'un déplacement avec départ en ferry. On retrouve l'automobile mais elle est elle-même transportée sans souci. Cette solution est facilement accessible aux marseillais qui partent pour la Corse par exemple (Ex. F 8).

- le voyage en train qui enlève la responsabilité et l'inquiétude mais n'est pratiqué que pour des voyages fractionnels dans les situations observées (Cf. plus loin p 60)

- le séjour : "Rester sur place" ou "rayonner"

C'est dans le mode de séjour et d'emplois des temps de loisir à distance et non dans les modes de transport que les familles se différencient tant sur le plan des comportements que sur le plan des représentations et des aspirations. L'opposition "rester sur place", "visiter-rayonner" correspond à un mode de classement reconnu et partagé. Les interviewés (surtout les épouses au foyer) tiennent souvent à accompagner leur description des pratiques sédentarisées et passives (la plage habituelle) de nombreux commentaires qui ressemblent à des justifications (les goûts des enfants, la fatigue du mari). Par contraste, on tend à exhiber des activités culturelles de visites touristiques ou d'intérêt pour la région du séjour. Le type d'hébergement associé au déplacement est sans doute l'indicateur le plus pertinent pour interroger l'engendrement des pratiques connexes au trajet

principal d'éloignement de la résidence. A l'intérieur de certaines tranches de vie familiale, on peut opposer une dominante de monomodalités de séjour ("toujours" dans tel lieu d'hébergement familial pour les vacances par exemple) et des multimodalités de principe ("jamais" au même endroit, "jamais" la même station de ski, "jamais" le même camping etc). Les familles les plus mobiles ont évidemment plus fréquemment des multimodalités de séjours que les moins mobiles. A noter que souvent la gratuité du séjour semble se payer par une immobilisation plus forte au lieu d'accueil (familial ou amical).

Sur ce critère, on observe des pratiques très normalisées en liaison aux rapports de parenté et aux éloignements familiaux. L'hébergement par la famille est par exemple la règle dans les déplacements réguliers des familles non originaires qui vont "voir les parents" ou "la famille". Que la durée du séjour soit longue ou brève les couples passent leurs nuits dans la maison familiale, quelle que soit la capacité d'accueil. Certains couples ont leur chambre attirée où ils laissent même des affaires personnelles (F1, F8, F18). D'autres non, qui partagent l'espace disponible ("On se serre un peu", "on met des matelas par terre"). Cette emprise s'accompagne d'une certaine sédentarité de mouvements (au moins pour quelques jours). Elle est d'autant mieux acceptée que la famille d'accueil est constituée de ses propres parents mais on a alors quelquefois un décalage entre les deux membres du couple sur ce point. L'hébergement dans une maison appartenant à un membre de la famille élargie, notamment l'hiver, semble avoir des aspects moins contraignants que l'hébergement chez les parents. Il s'agit alors de "prêts" mais on découvre fréquemment qu'en fait il s'agit d'échanges et de partages entre groupes familiaux.

Globalement dans les modalités du séjour, les conduites effectuées sont plus présentées comme des commodités plus ou

moins contraignantes que des choix. On prise beaucoup l'hôtel qui, pour les activités domestiques, marque une rupture plus forte que l'hébergement en famille ou la location mais on n'en a que rarement l'expérience pour des raisons financières.

- le retour et le départ : rentrer ou continuer.

Temps et espaces sont indissociable dans les représentations des déplacements familiaux. Le moment d'interruption d'un séjour dépend non seulement des contraintes institutionnelles (travail, école) mais de règles implicites et pourtant opérantes dont témoignent parfois les interviewés. Ainsi telle famille partira en voyage fractionné (couple sans enfants laissés aux grands-parents maternels) mais saura qu'elle doit rentrer au bout d'une semaine maximum (F 3).

C - le voyage fractionnel et les déplacements familiaux.

Nous avons déjà noté l'intérêt d'une observation attentive des déplacements qui se traduisent par des séparations, ruptures ou discontinuités au niveau de la famille nucléaire. Nous avons systématiquement exploré dans cette étude les formes et les représentations des mobilités fractionnées. Ces modalités semblent bien associées à de complexes interactions entre comportements, contraintes et représentations.

Le fractionnement se présente en effet dans la rencontre dynamique et incertaine de normes, de désirs et d'opportunités. Les solutions suivantes ont été observées et interrogées :

- . enfants seuls
- . couples seuls
- . un des deux membres du couple avec enfant
- . un des deux membres du couple sans enfant.

Par référence à la norme-type de la famille "tous ensemble", le fractionnement reconnu comme le plus problématique est "l'éloignement" séparé des enfants et des parents pendant les temps de vacances et de loisirs. Le voyage d'enfants seuls existe cependant dans une certaine gamme d'âge, mais dans les cas observés n'a concerné que des déplacements d'enfants en direction des grands-parents du côté maternel (sauf pour un cas grands-parents paternels) ou de déplacements en direction de stages ou colonies de vacances.

Le voyage de couples sans enfants reste exceptionnel même s'il est fréquemment évoqué comme un souhait ou un projet par les épouses. Dans les cas étudiés 3 couples seulement sur 20 sont partis sans leurs enfants. Encore la durée de ces déplacements éloignés n'excédait pas 10 jours (F 3, F 9, F 18).

Il est intéressant de noter que le discours de ceux qui ont une pratique de voyage en couple insiste sur le poids des contraintes et des obligations par rapport aux enfants. Contrairement au discours majoritaire des groupes rencontrés, la famille n'est pas présentée comme une valeur absolue et essentiellement positive. On l'apprécie mais avec des nuances.

Les déplacements mère-enfants sont d'autant plus fréquents que la mère ne travaille pas et que ses parents sont loin (F 8, F 12). Ce sont des déplacements qui peuvent se traduire par des séjours longs (vacances). En revanche on a pu noter que les déplacements des femmes seules et sans leurs enfants étaient essentiellement le fait de femmes qui travaillent : déplacements à durée assez brève liés à la vie professionnelle ou des visites d'amis ou de parents (F 1, F 9, F 20).

Les déplacements père avec enfant sont plus rares que

les déplacements mère-enfant. Des déplacements de loisirs individuels (sports, stages, etc...) ont été davantage observés (F 1, F 2, F 12, F 16)

La différenciation homme-femme dans la pratique de l'autonomie et du voyage fractionnel ne s'est pas révélée en deuxième analyse aussi schématique et stéréotypée qu'on le posait au départ. En fait, on note dans les cas étudiés des fractionnements reposant plus sur la symétrie que la hiérarchisation des droits. Les familles où apparaît une pratique de déplacement de mari sans femme sont aussi des familles où existe une pratique de déplacement de femme sans mari.

1.3 - L'évaluation des pratiques.

Il est toujours arbitraire d'isoler dans l'analyse des représentations, des processus cognitifs (catégorisations, classements, mémorisation, perceptions, etc) et des processus affectifs (attractions, rejets, attitudes, satisfactions etc). On peut cependant utiliser ce découpage comme une aide au repérage en compréhension des diverses facettes des problèmes. Plusieurs observations sur la distribution des satisfactions-insatisfactions, permettent d'enrichir l'étude des conditions d'évolution des mobilités. On peut les présenter de la façon suivante :

- les thèmes associés à des déclarations d'insatisfaction (1) sont la fatigue du trajet, le coût du trajet, les enfants, l'insécurité (qui empêche le camping sauvage), l'ennui (dans les situations des vacances à la plage), la dépendance (du milieu familial d'accueil)...

- les thèmes associés à des déclarations de satisfaction sont le calme, la tranquillité, le climat, l'accueil, le repos, le paysage, le changement d'air, l'eau, la montagne, la mer, le changement, la découverte, l'aventure, l'indépendance, les visites, les monuments, les champignons, la pêche, bouffer.

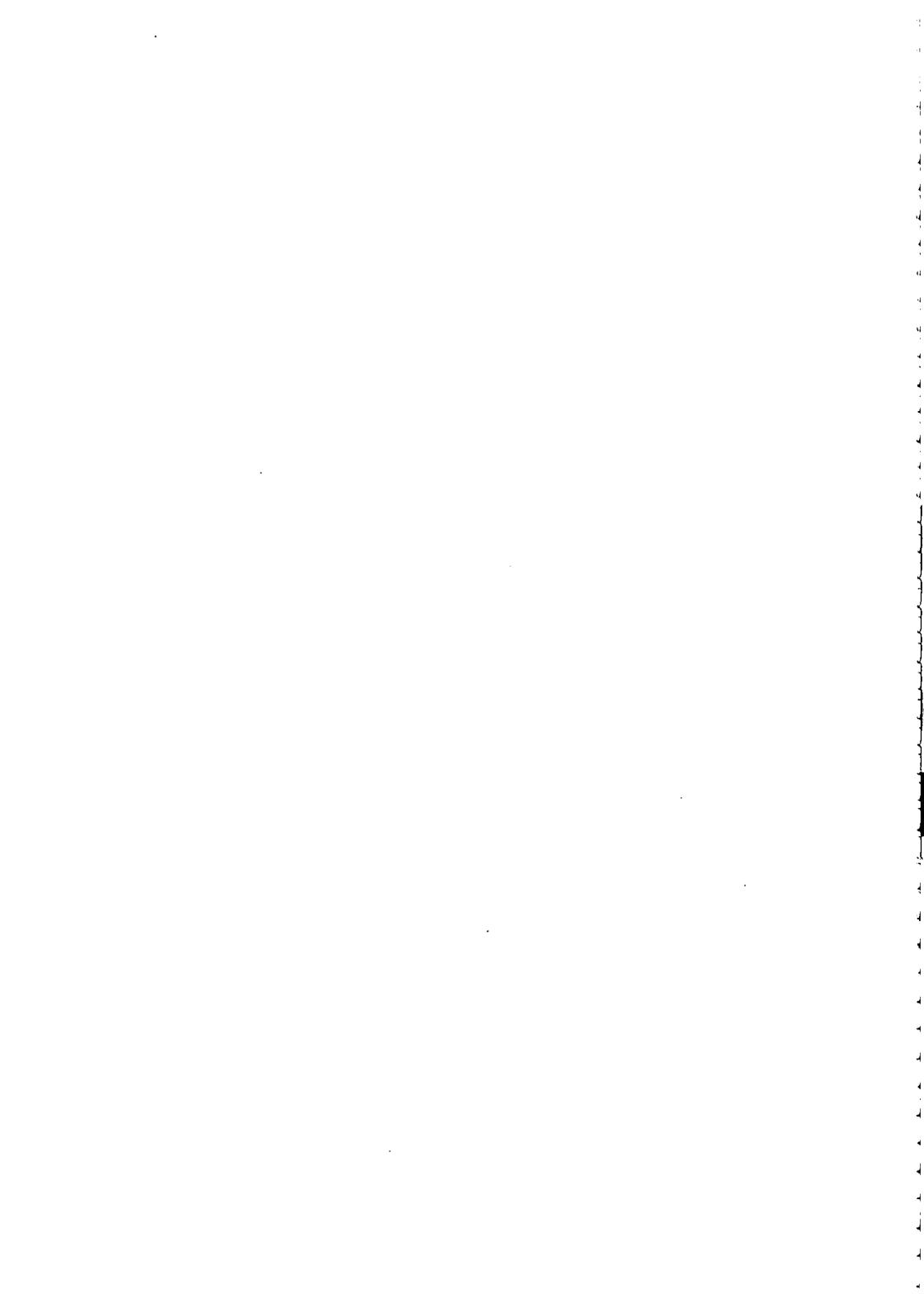
Globalement l'insatisfaction déclarée renvoie aux contraintes matérielles du déplacement et à l'environnement social dans le séjour ; la satisfaction aux plaisirs physiques des vacances, au repos ou bien à la rupture et à

(1) Nous empruntons ici librement au modèle-parabole de F. Herzberg, (le travail et la nature de l'homme, Paris-E.M.O., 1974) qui distingue soigneusement les causes d'insatisfaction des causes de satisfaction dans le travail.

l'éloignement. Ce type de schématisation est à prendre comme symptôme et source d'hypothèses et non comme reflet valide et généralisable des représentations collectives. "De quoi se plaint-on ?" n'est pas le symétrique de : "de quoi se déclare-t-on satisfait ?" mais on a sans doute intérêt à encourager et approfondir cette double expression du rapport à l'expérience racontée du déplacement familial comme un moyen d'ouverture sur les contradictions qui infiltrent les désirs de changements. Quand on dépasse en effet la globalité des réponses recueillies pour s'intéresser aux variations du positif et du négatif au niveau de chaque couple le rapport à l'espace du trajet et à l'espace du séjour apparaît dans sa complexité dynamique. Par exemple l'habituelle semaine d'été chez des parents à la campagne sera grande joie de retrouvaille pour l'un, commodité contraignante pour l'autre. Les deux semaines d'été à la plage avec enfants seront plaisirs de se retrouver ensemble et plaisir de mer pour l'un, repos trop mondain et agité pour l'autre, etc... En fondements de ces mini-conflits potentiels se dessinent quelques éléments matérialisés et banalisés des nouvelles données du jeu des loisirs familiaux. Ainsi la division "Mer-Montagne-Campagne" qui sert aux spécialistes à recenser l'évolution des fréquentations des lieux de vacances, peut devenir un véritable enjeu d'évaluation et de négociation dans les groupes familiaux.. Cette discussion est d'ailleurs sans doute appelée à prendre une nouvelle importance avec l'allongement des vacances et l'accès d'un nombre plus grand de familles aux loisirs d'hiver.

Un cas rencontré dans notre enquête illustre assez bien le problème et son lien aux variations des stratégies de mobilité dont le fractionnement est une possibilité. Sur 20 familles en effet une seule (F 16) utilisait une pratique de fractionnement présentée comme volontaire et systématique à l'occasion des congés. Ceux-ci étaient divisés en trois parts : tous-ensemble, à la mer, en location régulière au

même endroit chaque année; le mari seul, au ski, dans un cadre d'hébergement proposé par son entreprise; l'épouse, avec deux amies, en voyage organisé. Cette stratégie était utilisée d'une manière souple depuis plusieurs années. Pourquoi ? "Je n'aime pas la mer ; elle n'aime pas la montagne" "C'est sur ce décalage de goûts et sur une analyse des intérêts de l'enfant, du couple et de la famille que se serait décidé ce mode de gestion du temps et de l'espace des vacances familiales.



MOBILITE ET SOCIABILITE :
ECHANGES RELATIONNELS ET STRATEGIES SPATIALES
DES GROUPES FAMILIAUX.

Quelle place occupe le réseau des relations familiales, amicales, professionnelles dans la détermination ou le guidage des déplacements familiaux pour motifs de loisir ? Nous avons voulu aborder cette question à partir d'un double travail de reconstruction des ensembles relationnels mis en oeuvre dans les divers types de déplacement et de repérage des cadres sociaux (système des représentations, normes et modèles culturels) associés aux mobilisations (1) d'autres personnes que celles qui composent le groupe cellulaire familial en cohabitation. On présentera ici deux aspects de cette analyse :

- la description des formes d'échanges observées
- l'étude spécifique de l'insertion des liens familiaux dans les stratégies spatiales.

2.1 - Voyages et relations entre personnes : l'usage du lien et les formes apparentes de la solidarité.

"J'ai le frère d'un copain qui tient un hôtel restaurant en corse. Alors.... (F 6)

(1) Pour reprendre librement une formule conceptualisée par J.P. de Gaudemar ("la Mobilisation Générale, Paris, Champ Urbain, 1979).

"C'est une amie de bureau qui m'en avait parlé" (F 7)

"Une amie connaissait, elle nous a un peu indiqué".(F10)

"J'ai un ami qui habite Banyuls dans les Pyrénées orientales alors on a été" (F.9)

"On part souvent avec des amis, d'autres couples... on loue souvent des maisons ensemble et voilà ... on part en principe à 4 ou 6" (F 1)

"Quand Eva était à la petite école je m'embêtais pas la vie. J'allais chez ma mère dans le Tarn. C'était mon point de chute" (F 9)

A quoi servent les "relations" ? En matière de voyage familial cette question platement instrumentale conduit à un premier descriptif d'éléments revendiqués par les intéressés comme intervenant dans la production des mobilités. Une manière simple de relever les manifestations visibles des formes d'échanges et de solidarité consiste à les associer au découpage séquentiel des moments critiques du voyage : le départ, le trajet, le séjour.

A - Le choix des destinations, le départ.

Les voyages habituels ou répétitifs mettent en oeuvre des systèmes d'échanges différents selon qu'il s'agit de familles à parenté proche ou à parenté éloignée. Pour les familles à parenté éloignée, les parents éloignés fournissent en général l'hébergement ou facilitent au moins l'installation dans un site de séjour où pourra par exemple être placée une tente ou une caravane. Ce réseau d'accueil est complété souvent par un réseau annexe d'anciens amis du temps passé de l'un des conjoints. La connaissance de ces facilités favorise on l'a vu le départ. Pour les familles à

parenté proche les habitudes peuvent prendre appui sur la disponibilité de maisons secondaires en montagne ou à la mer appartenant à des collatéraux, généralement dans la région.

Les déplacements occasionnels et non répétitifs (en apparence) s'appuient sur des conditions de détermination plus variées évidemment. La notion d'"occasion" renvoie à une catégorie particulièrement intéressante mais ambiguë de la pensée collective raisonnant sur le quotidien et ses ruptures. "L'occasion", dans les récits proposés par les familles, prend toujours appui, semble-t-il, sur des relais sociaux situés dans des réseaux relationnels. Les relations de travail semblent souvent opérer comme des inducteurs de renouvellement des parcours d'habitudes familiales. Elles interviennent soit comme relais d'influence insérés dans des processus d'identification ou des stratégies d'ascension sociale imaginaire par exemple (les récits des vacances passées, au bureau) soit, plus directement, comme maillons informels d'un réseau de prêts et de location de patrimoines immobiliers secondaires. Régionalement ce réseau a connu une extension importante en basse ou haute montagne notamment, où les classes moyennes marseillaises disposent d'un parc immobilier grandissant qui entre en relation avec l'évolution de pratiques, de loisirs d'hiver encore mal définies pour les couches inférieures des classes moyennes. L'occasionnel peut donc assez facilement prendre forme dans ce système et cela, d'autant plus qu'il passe par le relais rassurant de relations informelles et amicales. Mais l'occasionnel c'est aussi, on l'a vu, la connaissance d'un "point de chute", relais sur un parcours et un territoire non encore exploré. Le point de chute c'est non seulement l'anticipation d'une certaine gratuité du séjour mais la garantie d'un maintien ou d'un renforcement de liens entre le connu et l'inconnu.

Les voyages fractionnels quant à eux ne se déclenchent le plus souvent qu'avec mise en oeuvre de dispositifs relationnels provisoires situant "contractuellement" ceux qui partent et ceux qui restent. Avec des enfants jeunes et des grands-parents "pas trop âgés" le système d'échange le plus commode consiste à laisser l'enfant ou les enfants en garde aux grands-parents et à faire un voyage en couple à durée limitée (moins de 10 jours). Ceci peut être pratiqué avec des parents proches (F 3) ou moyennement éloignés (aires régionales limitrophes, F 9). Cette pratique est peu représentée dans les situations observées et est incontestablement confrontée à des pressions normatives et culturelles réticentes.

B - Le trajet et les associations entre groupes

Nous voulions évaluer la part prise par les déplacements fractionnés dans les mouvements familiaux par rapport à celle occupée par les déplacements "Ensemble" de la famille nucléaire. Il nous faut en fait rajouter une modalité à cette dichotomie : le déplacement "à plusieurs familles" ou "à plusieurs couples" (F 2, F 6). Les déplacements lointains des groupes familiaux peuvent prendre appui sur des associations entre deux (plus rarement trois) groupes familiaux avec enfants ou sans enfants. Ces associations amicales ou familiales (couples de même génération) s'appuient sur des centres d'intérêt supposés communs et des hypothèses de partage des activités de loisir et des contraintes parentales. Elles sont fondées sur une attraction commune vers une destination et peuvent se matérialiser dans des partages d'équipement (camping-car).

C - Le séjour

C'est dans le séjour que s'exprime le plus visiblement l'emprise des phénomènes de sociabilité sur la mobilité

familiale. Aux avantages et aux contraintes déjà évoquées de l'hébergement et de l'accueil familial il faut ajouter quelques traits particuliers qui concernent l'accueil par des amis. Là encore la dichotomie et/ou la dialectique de l'habituel et de l'occasionnel rend(ent) bien compte d'une division importante dans les stratégies et dans les contraintes. A l'habituel correspond la pratique sociale de la vie secondaire dont on reconnaît aujourd'hui l'extension renouvelée pour les citadins. Cette secondarité dépasse largement le phénomène dit des résidences secondaires et de leurs fixations capitalisées dans les zones concentriques qui enveloppent Marseille. Elle peut se manifester dans une installation régulière au même lieu de camping ou de location balnéaire qu'accompagne une retrouvaille d'un réseau amical reconstitué et fréquenté aux occasions de petites et moyennes vacances. Elle est, à un premier niveau au moins, analysable en relation à une insatisfaction ou un refus d'identification à l'environnement social dans lequel le ménage habite quotidiennement à Marseille.

A l'occasionnel correspond d'abord la pratique du point de chute déjà plusieurs fois évoqué. Deux stratégies semblent lui être associées de manière indissociable : les groupes familiaux se rendent chez des amis pour les voir mais en profitent aussi pour visiter une région. On a une utilisation instrumentale et utilitaire du logement amical mais aussi et surtout mise en oeuvre d'une mobilité associative dans laquelle les hôtes deviennent aussi des guides. A l'occasionnel peuvent aussi correspondre des expériences limitées de vacances au commun (avec des voisins ou relations de travail qui ont des enfants d'âges proches). Les familles s'associent dans une location par exemple (ex F 1, F 2, F 6). Dans les cas observés ces expériences ne se sont pas transformées en habitudes régulières et les groupes familiaux ont renouvelé leurs partenaires après une ou deux expériences.

2.2 - Liens familiaux et stratégies spatiales.

A travers la multiplicité de ses formes la mobilité familiale met toujours en jeu des systèmes de relations entre personnes fondés sur des affinités, des droits et des devoirs. Ce que nous avons voulu observer auprès des groupes interrogés ce sont les formes de dépendance et d'interdépendance qui, dans l'ensemble des relations impliquées, relie le fonctionnement du sous-système constitué par la famille nucléaire et du sous-système constitué par la parentèle. On présentera donc maintenant les principaux types de stratégies dans lesquelles se manifeste l'emprise des valeurs et représentations définissant le lien familial au niveau de la famille nucléaire et au niveau de la famille étendue. Si l'on prend en compte les divers indicateurs que nous avons retenus (distance géographique aux ascendants, taille et âge de la famille) on peut mettre en relation les pratiques de mobilité avec les schématisations suivantes du lien familial :

- les modèles de double cohésion intracellulaire et intercellulaire : les liens de grande famille.
- les situations de petite famille et de cohésion nucléaire : les liens de l'amour cellulaire.
- les situations de groupes à structures variables et provisoires : les liens de circonstances.

C'est à partir de ces schémas que nous rendrons compte maintenant des variations complexes des pratiques citadines familiales que nous avons rencontrées.

A - Les liens de grande famille

L'éloignement différencie considérablement les formes spatialisées par lesquelles se manifeste le lien qui relie une famille nucléaire au(x) réseau(x) de sa parentèle. Il est

donc intéressant d'interroger cette différenciation dans les situations concrètes où elle s'est manifestée.

a) la grande famille aux parents proches.

"C'est une grande famille. On se réunit en famille, on joue aux boules, on fait rien d'extraordinaire"...

"La famille c'est mon mari et mes enfants, mes parents, mes frères, mes soeurs et la famille de mon mari aussi. C'est tout le monde, quoi !"

(F 4, rapatriée d'Algérie, 2 enfants).

"Je suis très famille-famille, voilà ! je suis très soudée".

"C'est la famille ensemble qui se déplace"

"Il y a non seulement mon noyau familial qui est ton mari et tes enfants mais la soeur, ma soeur, son mari, ses enfants, ma mère, mes cousins, mes cousines, quoi... ! Il faut qu'il y ait le contact familial, quoi !"

(F 6, au foyer, origine espagnole, 3 enfants)

"Ma famille, mes parents, mes soeurs, mes nièces, pour moi, c'est tout".

(F 11, père de 4 enfants, pieds noirs)

Pour les familles aux revenus les plus modestes dans les situations rencontrées, la proximité de parents et de parenté s'associe à une sédentarisation de grande banlieue (1) et

(1) En soulignant que cette notion de "Banlieue" à propos de l'agglomération marseillaise véhicule des représentations stéréotypées qui ne tiennent pas compte de spécificités de l'histoire marseillaise (anciens villages encore là, etc). Cf. M.Broche, J.M. Gleizes, M.Morin, "la Banlieue marseillaise". Approches des modes de vie" C.E.T.E. Aix-en-provence, Fonds d'actions promotionnelles, 1979.

à une pratique régulière d'échanges, de services et de loisirs communs dans une aire géographique restreinte. Ici, la sociabilité et les liens familiaux étendus sont des composantes essentielles du quotidien et orientent tous les rapports aux espaces de vie. Parents, frères, sœurs, vivent souvent dans la même cité (Ex, F 6, F 11), les logements en collectifs étant loués, avec éventuellement accès à la propriété, à travers les réseaux d'information et les "banques" familiales. L'éloignement peut se faire sur quelques bases territoriales acquises (cabanon, ou maison secondaire dans l'arrière-pays) ou avec appropriation de lieux de camping par les groupes familiaux rassemblés en tribus nomades provisoires. Ces cohésions sédentaires bougent à l'occasion pour quelques visites à des parents éloignés ou des cérémonies familiales (mariages). Les valeurs familiales sont affichées comme capitales et les enfants sont au centre de l'horizon spatial et temporel. "On est très parents-poules" dit une interviewée racontant qu'une unique tentative d'un fils de 16 ans de ne pas suivre sa famille en congé s'est soldée par un renoncement de sa part. "Il était pas tranquille. Ça lui a enlevé l'envie de partir" (F 11) "Quand je voyage avec mon mari et mes enfants explique une mère de famille, il faut qu'on soit tous dans la même voiture et qu'on soit tous bien ensemble. J'aime pas me séparer" (F 6). Chez nous, quand vous pincez l'un c'est l'autre qui crie", précise quelqu'un (F 11).

b) la grande famille éclatée et lointaine.

La situation d'éloignement géographique d'un réseau stable et fixe de parenté crée un important contraste avec les concentrations familiales et solidaires qu'on rencontre souvent dans les cités de Marseille, par exemple dans l'installation progressive de communautés de famille pieds-noirs. Cette situation connaît un grand nombre de variantes dont un élément-clé reste évidemment la distance à Marseille.

Globalement cependant semble fonctionner le modèle de "gravitation familiale" dont nous avons fait l'hypothèse. Les cellules éloignées rejoignent périodiquement les lieux de vie de la parenté large, pourvu que celle-ci reste solidement implantée dans sa région d'origine et y maintienne son enracinement. Typique de ce phénomène est le mouvement régulier de cette famille de marins bretons, qui, malgré une installation déjà longue à Marseille et, pour le mari devenu marin de commerce, une enfance dans le midi, retournent régulièrement l'été à Douarnenez et ne voient, au moins pour l'épouse, de retraite possible qu'en Bretagne (F 8). La force du lien qui se manifeste le plus nettement dans ces situations est toujours une force double : force de l'attachement aux ascendants et force de l'attachement à des lieux et à une région. Elle prend des formes d'autant plus complexes que le ménage habitant Marseille actuellement reste attaché à deux lignées familiales géographiquement éloignées et séparées l'une de l'autre. Précisons la portée de ce problème. Quelles stratégies observe-t-on en relation à l'éloignement différencié des ascendants ?

La forme la plus simple mais aussi la plus instable peut-être à long terme est l'équilibre ou le compromis entre "les deux côtés". Les familles calculent un temps de rencontre et de séjour à peu près équivalent pour les deux lignées. "On se partage", dit-on alors. Communément toutefois cette bipolarité est vécue de manière différente par les deux membres de couple et peut toujours basculer en faveur de l'un des deux côtés. Plus souvent peut-être du côté de l'épouse (Morin, 1980) dans les premières étapes du cycle de la vie familiale, c'est-à-dire quand les enfants sont jeunes est qu'entre grand-mère et jeune mère des

échanges privilégiés tendent souvent à être réactivés (1).

"Ma famille c'est la contrainte", dit un mari. "Celle de ma femme, c'est le contraire, la chaleur, l'affection, l'amour", (F 18, 32 ans, un enfant de 7 ans). Ce groupe se rend régulièrement ("c'est un rituel") dans le Tarn (à 550 km) auprès des parents de l'épouse dans un village et "un lieu qui symbolise la famille". "On est bien ensemble dans le Sud-Ouest", dit-elle. Le groupe ne fréquente plus en revanche les parents du mari (dont le père était militaire) bien qu'ils habitent maintenant à Marseille.

En pratique, qu'on ait une politique d'équilibre entre les deux côtés, ou de choix sélectif en direction d'un réseau, on ne peut qu'être frappé par la force des inscriptions symboliques qui accompagnent la pratique régulière d'un voyage chez des ascendants éloignés. "Les enfants ont leur brosse à dents à Clermont et à Béziers et Pierre a son pyjama et ses pantoufles à Clermont !" raconte une épouse insérée dans un réseau de double appartenance et double régularité (F 1, voir Carte familiale en Annexe). "C'est la maison-Mère", dit une autre (F 12, au foyer, 2 enfants de 14 et 12 ans) "On est plusieurs, euh, on est 5 enfants chez moi, on a des enfants alors hop ! tout ce qui ne va plus de l'année d'avant ça s'en va là. Le prochain qui arrive choisit ce qui lui plaît et ce qui lui convient pour habiller ses gosses. C'est le ... le refuge ... comme c'est la maison-mère ... la maman est là d'abord et ... voilà !"

L'existence conjointe d'une maison-familiale et de nombreux groupes familiaux dans une parentèle sont les deux

(1) Sur les thèses qui, actuellement développent l'idée d'une circulation spécifique des échanges et du travail domestique entre femmes, voir par exemple, D.Chabaud et al, 1981

bases les plus évidentes de fixation des mobilités familiales dans des habitudes et des régularités de séjour reposant sur une adhésion et un consensus convivial.

"Béziers c'est beaucoup les retrouvailles familiales, les discussions familiales les échanges, et puis aussi un côté, comment dire ? j'allai dire un côté pèlerinage" (F 1).

"Nous on est nombreux. On est tous éparpillés mais on a tous réintégré la maison quand mon père était malade" (F 17, originaire de Nice).

La forme de ces solidarités et habitudes familiale peut être grande. Elle est rarement figée dans une adhésion sans mélange des deux membres du couple conjugal. "On est bien obligé d'y aller", dit un mari à propos de voyages réguliers vers la famille de sa femme, "mais ça nous arrange aussi" (F 19). Il insiste sur l'importance qu'il attache à garder une certaine autonomie, installant par exemple sa caravane près de la maison des beaux-parents mais refusant de cohabiter dans leur résidence, à moins que ce ne soit pour un déplacement en hiver (à Annecy). "Sa mère est veuve depuis 7 ans", admet une épouse, "Pierre se sent obligé, je pense, redevable d'aller chez sa mère" (F 1).

Le fractionnement de la cellule conjugale se révèle alors souvent comme un moyen élégant de contenter tout le monde en assurant les échanges et visites attendues sans contrainte trop forte sur le temps libre du couple. En direction des ascendants, on l'a vu, le fractionnement le plus satisfaisant pour tous est le voyage d'un parent-avec-enfant chez ses propres parents, l'autre membre du couple restant à la maison. "Pour son travail", dit-on. "J'aime bien aller chez moi sans Pierre", avoue ainsi une épouse qui se rend de manière assez improvisée chez ses parents (à 250 km) avec ou sans ses enfants, profitant de ces déplacements, pour prolonger quelque peu le voyage chez une amie qu'elle

visite après avoir laissé ses enfants chez ses parents (F 1). Elle souligne toutefois que cette pratique reste assez exceptionnelle et qu'elle a le sentiment que son mari n'y est guère favorable. On peut avancer par hypothèse, au vu des cas étudiés que ce mouvement fractionnel, sera d'autant plus possible que l'épouse aura un niveau d'instruction élevé et/ou une autonomisation partielle par le travail.

B - Les petites familles et l'amour cellulaire

L'effet de parentèle ou de gravitation présuppose l'existence d'une parenté disponible pour qu'il trouve une manifestation visible. Il joue aussi sans aucun doute à travers la mémoire familiale des déracinés ou immigrés à Marseille qui, même, s'ils n'ont plus de parenté "effective" sont souvent entraînés, quelquefois deux générations plus tard, vers des voyages réels ou imaginaires aux origines. Notre investigation cependant a dû s'en tenir aux phénomènes les plus "visibles" et actuels en ce qui concerne les rapports de parenté. Sur ce plan, la notion de "petite-famille", centrée sur elle-même, fusionnelle et rattachée seulement secondairement à des réseaux familiaux, extérieurs, plus centrée sur le lieu domestique que sur les autres, nous paraît définir une position typique ou prototypique dans la construction des processus de sédentarisation et de mobilité. Elle nous paraît transversale aux variations des distances géographiques entre famille nucléaire et ascendants. On l'illustrera des modalités que nous avons pu reconstruire.

a) petites familles et recherches de sédentarisation.

"La famille, elle est pas très nombreuse", explique une interviewée (F 13, au foyer, 41 ans, 1 fille de 13 ans). De son côté, son mari déclare : "la famille, c'est tout ! Parce qu'en définitive j'ai que ma femme et ma fille. J'ai mon père mais c'est comme si je l'avais plus" (chauffeur poids-lourd, sur petits parcours régionaux).

Cette famille témoigne d'une mobilité faible et tendue entre deux pôles d'habitude. Un rattachement à un lieu familial (résidence secondaire d'un beau-frère de l'épouse dans les Basses-Alpes) et un attachement dans un site de campagne éloigné : le Gers où depuis plusieurs années la famille va passer ses vacances d'été, dans la cour de la même ferme de paysans devenus amis. "On vous cache pas", dit la femme, "si on trouvait du travail par là-bas, on resterait". Ce groupe domestique se trouve actuellement dans une transition de vie prédisposant au changement d'espace. Des décès survenus dans la famille collatérale de l'épouse à Marseille ont fait éclater les associations entre groupes qui fixaient un réseau simple Marseille-Basses Alpes, sur base de rites et réunions. Le groupe domestique recherche maintenant un nouvel enracinement qui s'appuie sur un discours très critique contre la ville et sa population. On a là un modèle de petite famille recherchant la sédentarisation ailleurs que dans la ville plutôt que la mobilité voyageuse. Ce modèle se retrouve sous diverses formes comme celle illustrée par cette famille d'employés PTT (F 10) qui allie la cohésion fusionnelle au désir de stabilité dans la maison. "La famille, c'est tout", dit le mari. "C'est la petite, ma femme, la maison". Ce que confirme la femme, de son côté : "la famille, c'est nous trois. C'est un tout" (44 ou 45 ans, fille de 10 ans). La famille est devenue propriétaire de son appartement dans un quartier qu'elle rejette ("je fréquente personne". "Le 15e a mauvaise réputation"). Elle a acheté un terrain pour construire dans les Alpes de Hautes-Provence. Hors cette base nouvelle d'enracinement et d'ascension sociale, les mouvements occasionnels ou exceptionnels de déplacements sont déterminés par la fille à qui on propose maintenant des choix : "veux-tu qu'on aille à Paris ou aux Baléares"?

Ces exceptions ne remettent pas en cause toutefois comme dans le cas précédent les axes de régularités. Ceux-ci prennent pour cadre un élargissement des lieux de vacances

d'enfance de l'épouse.

C'est encore à un modèle du type : "tout dans la maison" que se rattache une troisième situation familiale associée à une mobilité réduite mais régulière (F 14, père employé commercial, femme au foyer, 2 enfants, 13 ans, 9 ans).

"La famille, c'est ceux qui vivent dans la maison" dit le mari, d'origine corse, qui précise : "je suis très arriéré. La femme au foyer et l'homme au travail." Il y a quatre personnes en une". La femme quant à elle, dit : "C'est tout", "ou fait tout pour les enfants". La mobilité se déploie dans une aire régionale mer-montagne avec des mouvements occasionnels vers des membres de la famille éloignée (Bordeaux). Le mari se déclare enchanté de ce mode de vie. A Marseille, il est dans sa ville ("Ma plus belle ville, c'est Marseille. 90% de marseillais ne connaissent pas Marseille"). Le seul ennui actuel c'est que : "il y a moins d'étrangers de l'autre côté de la Méditerranée !". En montagne, il emmène régulièrement sa famille sur les lieux de vacances et de jeunesse.

A l'étranger, il ne souhaite plus aller ("on est bien en France") et les autres régions de France où il est allé ne lui donnent pas envie d'y retourner. La Bretagne lui rappelle le service militaire, les châteaux de la Loire et leur mauvais temps l'ont "fatigué".

A travers leurs spécificités et leurs variétés ces groupes familiaux manifestent une cohésion intracellulaire, une répugnance à la séparation, un plaisir d'habiter et d'être ensemble.

"C'est tout le noyau familial qui s'en va ou qui reste" dit très clairement une mère de famille (F 5).

b) Petite famille et nomadisme campeur.

Les cohésions de petits groupes familiaux, centrées sur "l'habiter" peuvent aussi trouver une expression caractéristique dans certaines formes de mobilité conviviale dont le camping en région limitrophe représente un vaste champ de possibilité. La petite famille dans ces situations se trouve ou se retrouve dans la nature avec un fort rejet de la ville. Cette combinaison de rejet et d'attraction utilise la parenté ou ce qu'il en reste comme point d'appui, relais pour des migrations résidentielles vers la campagne ou les petites villes et, en attendant, pour des séjours ou bases de départ et d'excursion des mouvements du couple ou de la cellule toujours présentée comme unie et fusionnelle.

"Ma femme, le gamin et moi, c'est une association que nous avons fondée lors du mariage explique le mari. C'est de cette association qu'est sorti l'enfant que nous adorons". "Il y a aussi ma mère que je vénère ! que j'adore !. De l'autre côté y a mes beaux parents qui sont très gentils". "Pour moi tout tourne dans le beurre" conclut-il. (F 15). Ce couple (employés P.T.T.) a demandé une mutation pour quitter Marseille et se rapprocher des grands-parents maternels qui habitent une petite ville du Vaucluse. Leur mobilité éloignée repose sur des attachements pour des lieux d'adoption en montagne et sur un goût très marqué pour le camping et la nature. L'enfant depuis sa naissance est de toutes les expéditions.

C - Les groupes à structure variable

Un phénomène nous a frappés dans les résultats obtenus : quand on met en relation le taux et les formes à mobilité avec les représentations que l'on obtient du fonctionnement familial, on constate que les familles les plus mobiles sont aussi celles qui pratiquent le plus, pendant les temps de

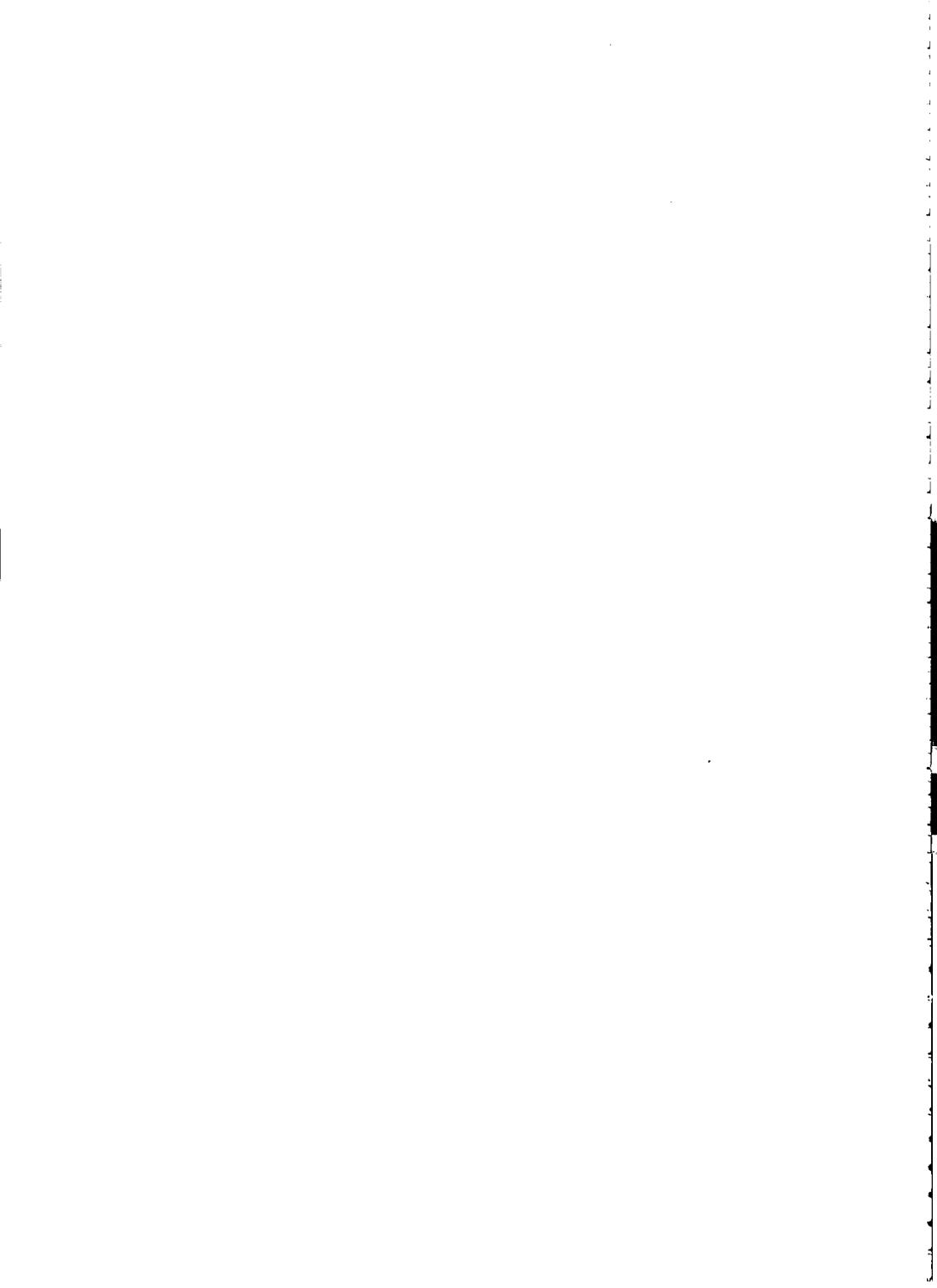
loisir, des décalages entre les structures familiales du quotidien et celle des vacances. Précisons cette hypothèse par l'illustration des cas étudiés.

Soit la famille 3, déjà évoquée. Deux enfants de 8 et 5 ans. Les grands parents maternels habitent à Marseille. Le couple parental a une passion partagée pour l'art roman. Chaque fois qu'ils le peuvent ils "font " une région. Pendant dix jours. "C'est tout ce qu'on me donne", précise l'épouse. "On" renvoie à ses parents chez qui sont déposés les enfants. A d'autres occasions, jugées plus adaptées, les parents se déplacent avec les enfants. Ils ont fait une tentative de "voyage" avec eux à l'étranger (en Grèce) mais ont conclu de cette expérience qu'il était trop tôt pour les emmener. L'un et l'autre conjoints se réfèrent à un modèle de famille unie, fusionnelle et jamais séparée mais constatent en pratique au quotidien et en vacances la difficulté de réaliser actuellement cet idéal. "A partir du moment où la femme n'est plus à son foyer", dit le mari, "il n'y a plus le même lien, donc il n'y a plus de famille". "Je voulais un métier qui me permette de m'occuper de mes gosses "dit pourtant l'épouse". C'est pourquoi elle est devenue enseignante, son mari travaillant dans l'immobilier, et elle précise : "on considère qu'on bosse toute l'année. On veut avoir une semaine à nous deux, pour nous deux. C'est justement pour ça qu'on laisse les gosses".

Soit la famille 2. Un garçon de 8 ans. Elle est infirmière et lui artiste peintre. Ils sont originaires de Carry le-Rouet, petite station balnéaire à 30 km de Marseille. Ils y vont régulièrement en week-end ou pour certains congés. "J'y vais pour voir mes parents, ça c'est sûr" dit le mari, "mais un peu pour faire le tour de mon enfance". Ils ont deux autres habitudes. D'hiver, dans les Alpes, sur des lieux de vacances de l'enfance de l'épouse. En Bretagne, où ils ont développé un attachement particulier pour la Baie

des Trépassés. Dans leur éloignement, ils sont accompagnés de couples d'amis ou en rejoignent pour partager des locations. "La famille", dit-il, c'est le quotidien, c'est un... je ne sais pas ..., c'est peut-être un peu la mort". Et il précise : "c'est des habitudes mais en tout cas je ne crois pas que ce soit un truc qui épanouisse".

Troisième exemple de mobilité complexe se traduisant part une déstabilisation provisoire des structures familiales en relation à la mobilité. Le cas de la famille 16 : "Il est technicien dans une grande entreprise et elle, secrétaire. Une fille de 11 ans. Leur système de mobilité repose sur un principe de fractionnement et de division de la cellule familiale à la fois dans le temps et l'espace. Un lieu de vacances d'été habituel en bord de mer (avec amis) et famille complète; des lieux éclatés pour lui comme pour elle à divers moments de congé hiver-été. "La famille" dit-elle, "c'est important mais faut pas qu'elle étouffe. Faut que chaque membre ait son autonomie". "Je pense", dit-il, "qu'au bout d'un certain nombre d'années de mariage, je crois que c'est même indispensable dans un couple que, de temps en temps, il se sépare un peu". "Je trouve naturel", précise-t-il "que ma femme parte une semaine en congé avec ses copines et ma femme trouve normal aussi que je parte une semaine tout seul ou avec des amis une semaine, soit en hiver plus particulièrement pour moi alors que ma femme c'est l'été".



TROISIEME PARTIE

PRATIQUES DU TEMPS :

LA MOBILITE COMME HISTOIRE DE FAMILLE



3.1 - Pointage sur trajectoires.

Le temps des familles que nous avons interrogées, nous avons convenu de le définir et de le situer sur trajectoires. Nous pensions en effet que le changement dans les pratiques de déplacement intervient en général en relation à certains événements qui sont liés au développement des grandes lignes par lesquelles on définit socialement les biographies en termes de "carrières" ou d'étapes de cycles de vie : cycle familial bien sûr mais aussi carrière résidentielle et carrières professionnelles. De fait ce pointage sur les familles citadines que nous avons rencontrées a bien retrouvé des observations déjà relevées sur l'impact, dans le domaine de la mobilité, d'un certain nombre d'évènements critiques. Il a globalement confirmé l'emprise reconnue par les familles d'un certain nombre de freins ou de handicaps à des désirs ou des projets de mobilité. Les plus patents sont : les événements qui surviennent dans la carrière professionnelle du mari (Ex F 7, passage d'un statut d'employé à un statut de travailleur indépendant) et non de celle de la femme dont le travail semble plutôt jouer comme un inducteur de mobilité. Les événements associés à la naissance et aux besoins des enfants (Ex F 6, se présentant explicitement comme partiellement immobilisée provisoirement par un enfant en bas âge) ; les événements associés à des investissements immobiliers (F 20, qui a entrepris la construction d'un chalet dans les Alpes de Haute Provence et explique que cela entraîne le renoncement à certains voyages). Les événements toutefois et les découpages des divers cycles qui, bon an, mal an, continuent à rendre compte des étapes de vie des Français sont à replacer dans des histoires et des projets qui leur donnent sens. Plutôt donc que de détailler l'inventaire des divers événements critiques intervenus dans les mobilités des familles, nous présenterons maintenant les principales orientations des témoignages que nous avons recueillis.

3.2 - Les récits d'amertume (1)

- "... Avant d'être marié je n'ai jamais fait de voyage. Je suis de famille très, très modeste. C'était absolument ... même pas ... impensable ! Ca m'effleurerait même pas l'esprit !

- ah, non ?

- même pas l'esprit !

- Vous n'en aviez même pas envie ?

- Non, parce que je vivais toujours dans un cercle clos avec des copains qui étaient dans la même condition que moi. Donc on en parlait même pas. C'était un rêve ! On est jamais parti ! Si ! une fois ! on est parti camper aux Sablettes. Je crois que c'est le seul voyage que j'ai fait jusqu'à mon mariage !..."

(F. 6, 29 ans, employé au tri postal, origine italienne)

- "J'ai pas fait tellement de voyages aussi, hein ! ah ! non ! j' suis pas d'un milieu où on voyageait ... non c'est vrai, hein ... le milieu ouvrier, vous savez c'est euh ... j'ai pris beaucoup le train oui ... j'allais à Paris. J'ai une tante à Paris ... donc j'allais à Paris ... ça me faisait pas peur du tout ! Je m'en allais facilement et volontiers ! mais je me suis jamais vue faire mes paquets pour dire, tiens ! je vais aller là ... jamais ! si ce n'est pour aller travailler dans un endroit ou dans un autre..."

(F 6, 29 ans au foyer, origine espagnole, 3 enfants).

(1) On a ainsi nommé les récits des temps difficiles qui sont recueillis sur la vie des peuples avant la révolution chinoise (Cf. C. Lantier "les récits d'amertume", IVe colloque d'Histoire Orale, Sept 1982, Aix-en-Provence).

- "Avant de me marier, je ne voyageais pas. Je suis d'une génération où on laissait pas sortir les jeunes comme maintenant. Je ne pouvais pas dire à mes parents, je m'en vais avec des amis, ou seule ... Avec mes parents non plus je voyageais pas".

(F 20, 41 ans, Employée P.T.T.)

On oublie trop souvent le travail des mémoires collectives dans la formation des jugements sociaux concernant la vie quotidienne et le champ qu'on appelle aujourd'hui du "temps libre". Pour en être éventuellement aux mêmes points approximatifs de cycle et de salaires les groupes que nous avons rencontrés n'en sont pas aux mêmes moments d'histoire. Cette idée toute simple suffit à introduire une ligne de différenciation essentielle en ce qui concerne la mobilité. Il y a ceux qui, pendant une longue période de leur vie, ont considéré que les déplacements, les voyages, ce n'était pas pour eux et il y a ceux qui, très tôt, ont eu la pratique et l'occasion des déplacements volontaires à longue distance. A Marseille, ville d'immigration depuis longtemps, il n'est pas rare d'entendre des pères de famille dire : "ce que j'ai connu étant jeune, je veux pas que mes enfants le connaissent". Et dans notre enquête, pour plusieurs familles, les "vacances", avec ou sans éloignement, étaient une expérience très récente. Tel qui n'était "pas déclaré" dans son précédent travail n'a pu réussir à partir en congé qu'après avoir trouvé un poste dans l'administration (F 10). Tel autre à 40 ans avec 3 enfants, ne part en congé d'été que depuis 4 ans, après avoir trouvé "un emploi stable" au Port Autonome (F 17).

C'est sur cet arrière-plan que se développe une mobilité nouvelle et le développement de projets de déplacements hors le circuit, quand il existe, des fréquentations familiales intrarégionales. Cette mobilité nouvelle des couches inférieures de classes moyennes semble orientée pour une large

part vers la recherche du plaisir des enfants et le désir de leur faire connaître ce qu'on n'a pas connu, la montagne, l'hiver, par exemple et le ski vers lequel des familles se dirigent (à travers des relais familiaux ou des comités d'entreprise) avec un mélange de fascination et d'embarras. En transition, les enfants skient et les parents marchent ou bien les parents rêvent. De voyages très lointains, à l'étranger de préférence, au moins dans le discours des mères :

- "Si j'avais les moyens j'aimerais aller voir un pays disparate du notre, par exemple la Russie" ...
"J'aimerais aller me promener en traineau"
- "Je rêve de grands voyages ! Partir en Chine pendant deux mois... essayer de vivre la vie des chinois".

3.3 - Les paradis perdus ou les beaux voyages de jeunesse

Les histoires familiales sont porteuses dans les classes en ascension sociales des voyages que les parents n'ont jamais faits. Quand elles comportent une installation symbolique d'ascendants dans un lien accessible et valorisé encore par les descendants, elles conservent celle-ci pieusement (maisons familiales) ou lui donnent une nouvelle vie. Mais quand les histoires individuelles ont les traces d'un passé important de mobilité (parents nomades par leur profession, classes d'origine plus fortunées ou expériences de déplacements de jeunesse à l'aventure à l'étranger etc). Le mariage et la naissance des enfants tendent à développer une sorte de clivage entre le récit de voyages d'avant le mariage et d'ironiques descriptions sur les départs désormais difficiles : "On aime le confort", "on cherche surtout à se reposer maintenant", "on se range, on devient père", "avant on dormait sur les toits en Turquie, maintenant"... (Parents de 25-30 ans). Restent quelques nostalgies ("j'ai la nostalgie

de l'Afrique quand j'ai fait mon service") qui ne se confondent pas avec les projets : "je crois que j'y retournerai pas. J'aurais peur d'être déçu".

On a là une base de différenciation sociale qui pèse d'un grand poids dans le dessin incertain des pratiques de mobilité lointaine associées à la vie familiale. Sans aucun doute les conduites du voyage sont surdéterminées par des contraintes et des disponibilités économiques et territoriales ou géographiques. Mais la formation des pratiques passe aussi par un imaginaire construit "en famille", dans le discours et dans l'expérience. Depuis l'enseignement d'Henri Lefebvre on a davantage parlé d'"habiter" que d'"habitat" dans diverses recherches sur le logement pour mieux insister sur les dimensions imaginaires et symboliques qui définissent les enveloppes matérielles domestiques du quotidien. "Voyager" est plus encore qu'"habiter" une conduite à la fois tout à fait matérialisée et tout à fait idéale ou subjective. Comme base pour une exploration plus fine et approfondie, on peut reprendre la catégorisation commode de certaines psychologies de l'espace déjà évoquée (p. 30,) à l'opposition de l'ici et de l'ailleurs. Les différents groupes sociaux n'ont pas le même "ailleurs". Pas seulement parce qu'ils n'ont pas la même "ici" mais parce qu'il n'ont pas la même histoire. L'opposé d'un "ici-habité", dans le discours des familles, est souvent investi en projet par le récit ou l'expérience passée.

C'est souvent, pour des familles installées à Marseille, un ailleurs des origines et d'une identité perdue et à retrouver.

- "Je suis corse et je ne suis jamais allé en Corse. La Corse j'aimerais y aller. J'ai mes ancêtres", dit quelqu'un (F 14). "J'aimerais aller en Suède, ce doit être mes ascendants de Vikings", dit un autre (F 2). "Pour faire plaisir à mon mari, il faudrait retourner

aux Canaries puisqu'il y est né et il est jamais retourné. C'est le sol natal (F 4) "En dehors de la France, j'aimerais visiter l'Italie, pays de mes ancêtres" déclare un autre "marseillais". "Maman est Yougoslave, j'aimerais y emmener mes enfants" (F 12). "J'aimerais d'abord aller en Italie, je connais un petit peu parce que j'ai des origines italiennes" (F 2).

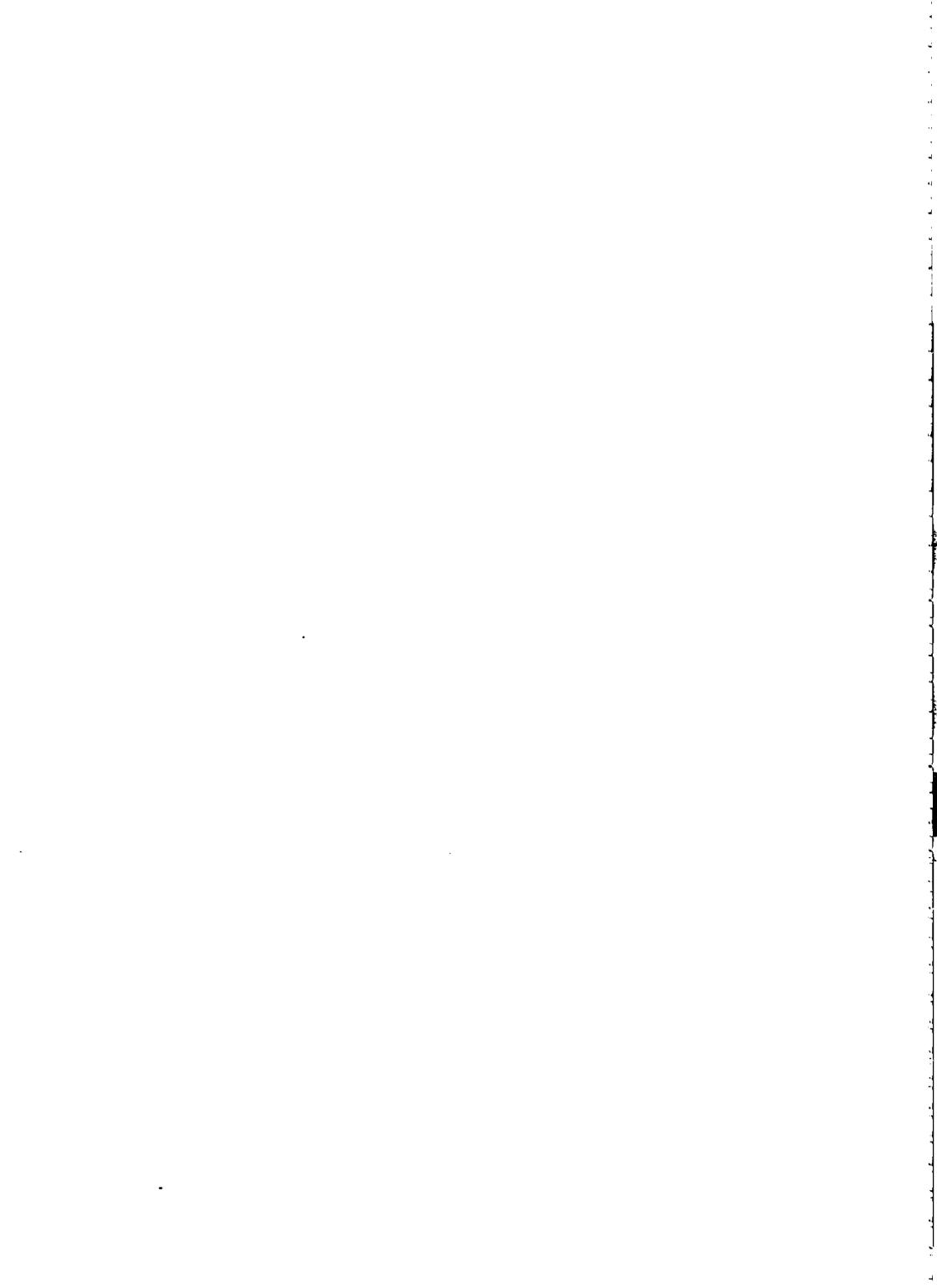
3.4 - Où les lieux du rêve ou la France

Hors le voyage du retour aux origines pour quelques individus, la demande et le désir de mobilité ne se livrent pas aisément dans le discours des groupes familiaux. Le voyage, on l'a vu, est pour beaucoup une pratique très valorisée, d'autant plus parfois qu'il ne peut prendre appui sur des expériences concrètes. Entre ceux qui découvrent depuis peu avec émerveillement qu'un éloignement de vacances est possible et ceux qui ironisent sur la fin d'un nomadisme de jeunesse, des alliances incertaines se nouent au niveau des couples dans la formulation prudente des projets et des rêves. Côté rêve, le voyage ne peut se passer que dans un ailleurs très différent. Le voyage c'est sans aucun doute se rendre à l'étranger. Seule la Bretagne peut être avec ses marées, ses légendes et ses paysages occupe une place d'attraction presque comparable à un pays étranger pour les familles marseillaises interrogées. Mais le vrai voyage c'est l'Egypte, l'Amérique Latine, la Chine et le Japon. Côté projets, les horizons sont plus limités. Ceux qui ont une certaine expérience de l'éloignement annoncent avec une certaine assurance leur intention de mieux "connaître la France qu'on connaît si mal". D'autres parlent de futurs voyages d'exception : un voyage d'anniversaire de 10 ans de mariage (à l'étranger) ; un voyage en Angleterre (pour l'anglais de la petite) ; une croisière un jour avec le mari sans les enfants. Et puis on étudie de nouvelles

possibilités de prendre des vacances d'hiver (la cinquième semaine de congés payés). Et finalement on pense aux voyages pour plus tard : A la retraite. "On voyagera peut être comme mes parents. Après la retraite !".



CONCLUSION



En matière de mobilité familiale à longue distance, il est plus facile de décrire et d'expliquer des processus de sédentarisation ou d'immobilisation que des phénomènes d'engendrement et d'incitations concrète aux déplacements. Notre enquête auprès de famille résidant dans l'agglomération marseillaise n'échappe pas à cette règle. La mobilité interrégionale à longue distance est peu développée et se présente sur le mode de l'exception ou de l'essai occasionnel. Le slogan "connaître la France" est parfois avancé mais sa traduction concrète va rarement au-delà des régions limitrophes. L'aire de mobilité sur laquelle sont tracés des parcours et des points de ralliement d'habitudes est celle d'une région méditerranéenne étendue, tant sur le plan des comportements que sur celui des représentations et des définitions des espaces attractifs. Et l'étranger reste le seul lieu véritable de l'éloignement représenté, sinon pratiqué. A moins que ...

A moins que n'existent un certain nombre de facteurs qui amènent des groupes familiaux à s'arracher aux frontières de la vie régionale et à partir ailleurs, plus loin mais encore en France. Le plus solide de ces facteurs est l'existence d'un réseau d'hébergement familial corrélé avec un attachement filial positif : avoir de la famille quelque part là-bas est un incontestable facteur d'entraînement à la mobilité lointaine. C'est même une quasi obligation difficilement contournable quand, là-bas, se trouvent des grands-parents dont quelques uns occupent parfois pendant certaines tranches de vie une véritable fonction de "meneurs de jeu" des mouvements interrégionaux de loisir. Pour ce phénomène de l'installation de réseaux d'échanges intrafamiliaux nous avons parlé de "gravitation familiale" dont une des significations est le retour aux origines.

Deuxième facteur possible de facilitation aux mouvements, moins contraignant et donc plus instable que le

réseau strictement intergénérationnel est le réseau des résidences d'amis ou de cousins ou membres de parentèle, même éloignés. C'est ce qui donne la pratique dite des "points de chute".

Troisième élément de situation susceptible de faire éclater et élargir une mobilité intrarégionale : l'évolution des structures d'interaction au niveau de la famille nucléaire. Que le travail de la femme dans un ménage modifie le fonctionnement des systèmes familiaux n'est plus à démontrer aujourd'hui, même si l'on doit insister à juste titre sur sa compabilité dans plusieurs domaines avec le maintien d'une déviation traditionnelle des rôles dans la vie domestique. Le travail des femmes semble bien être un des éléments qui s'associe le mieux à un renouvellement des pratiques et des représentations concernant les congés, les loisirs et les voyages. Il entraîne, souvent, ne serait-ce que par l'emprise de contraintes professionnelles, l'expérience de déplacements nouveaux comme les déplacements fractionnés qui obligent parfois à certaines expérimentations de mode de voyager moins stéréotypés que l'habituel voyage en voiture (pratique du train en particulier).

Quatrième élément de situation qui contribue à une modification qualitative ou quantitative des mobilités : le travail de socialisation des enfants et les représentations qu'ont les parents du loisir et des emplois du temps et de l'espace les plus souhaitables pour leurs enfants. Pour les familles engagées dans un processus d'ascension sociale à partir d'origines populaires et souvent d'immigration à Marseille, l'évolution des projets et des décisions de mobilité de loisir est parlée et pensée "pour les enfants". Concrètement, cela peut se traduire par des essais de loisirs de classes supérieures aux classes d'origine, comme le ski et les séjours d'hiver. Par des encouragements à des séjours linguistiques éventuellement.

Cinquième élément, déjà très prégnant dans notre enquête précédente, le rôle des grands-parents se présente comme relativement multiforme, notamment en relation aux étapes du cycle de vie et aux âges relatifs qui séparent les cellules familiales. Globalement cependant ils occupent une place de producteurs ou facilitateurs des mobilités dans de nombreux cas. Soit comme récepteurs et hôtes de voyageurs familiaux, soit comme visiteurs d'enfants et petits enfants, soit encore comme gardes provisoire d'enfants permettant des mobilités fractionnées parentales. Pour certains groupes, de surcroît, ils représentent par leur exemple aujourd'hui de nouveaux modèles futurs de mobilités autonomes (pour plus tard) quand les charges du travail et de l'éducation des enfants seront réduites.

Ainsi se dessinent de nouvelles distributions des espaces du voyage aux différents âges de la vie. L'investissement dans "l'habiter" et le désir de mobilité se mêlent dans les régulations sages des systèmes familiaux. La mobilité de loisir n'est pas une affaire individuelle en dépit des idéologies qui la présentent. Elle est affaire de groupe et de relation entre groupes (d'âge, de sexe, de filiation, d'amitiés etc). Des réseaux informels d'échanges et de partage de temps et d'espaces de loisir servent de plus en plus de supports pour la circulation des personnes en temps hors travail. Mais à partir de ces liens d'habitudes, de nouveaux droits ou de nouvelles possibilités de voyager s'expérimentent prudemment sous le contrôle inquiet de l'éthique des classes d'appartenance : voyages de jeunes, voyages de retraités, voyages de formation, voyages proposés par des comités d'entreprise, fractionnements divers des mouvements qui divisent provisoirement la totalité indissociée des groupements familiaux ...

Par là se transforme le rapport à l'espace de nombreux citadins jusque là "habitués" aux frontières d'une aire

restreinte de mobilité. A travers une redécouverte des espaces de montagne dans les temps d'hiver par exemple. Par là, aussi se mesurent d'autres limites, d'autres choix et sans doute d'autres contradictions. Entre ceux qui peuvent partir ailleurs et plus loin et ceux qui ne peuvent que rester. Et attendre. Ou se souvenir.

BIBLIOGRAPHIE



B I B L I O G R A P H I E

- Abric, J.C., (Déc. 1979)
 Etude des processus de prise de décision dans les familles. Etudes et Recherches du GIFRESH n°19, Aix-en-Provence.
- Aldous, J. (1978)
Family Careers. Wiley, N.Y.,
- Anfre, J. et Remp, J.M. (Janv. 1978)
 "Les vacances des Français".
"Economie et statistique, n°101,
- Arbois, J. ; Schidlow, J. ; Mayor, F. (1978)
"La vraie vie des Français". Paris, Seuil,
- Ascher, F. ; Schecht, F. ; Jacquin, J. (nov. 1980)
 "Loisirs et Mobilités", ARDU, Paris. Univ. de Paris VIII, Vincennes, 164 p.
- Balan, J. ; Jelin, E. (1980)
 "La structure sociale dans la biographie personnelle".
Cahiers Internationaux de Sociologie. Vol LXIX, 269-289.
- Baretje, R. (1981)
 "Les Vacances des Européens. I. La France. Les cahiers du Tourisme, Série D, n°1, Centre de Haute Etude touristique, Aix-en-Provence, 43 p.
- Baretje, R. ; Aubert, S. ; Chambon S. (1981)
 Tourisme et Loisirs. Etude Nationale et Régionale. Essai bibliographique. Coll. Essai, C.H.E.T., F 8, T1, Aix en provence, 62 p.

- Bassand, M. Brulhardt, (1980)
Mobilité Spatiale, Georgi, Saint-Saphorinnution Suisse,
 300 p.
- Bertaux, D. (1980)
 "L'approche biographique: Sa validité méthodologique ses
 potentialités."
Cahiers Internationaux de Sociologie ; Vol LXIX, 196-
 -223.
- Bott, E. (1957)
Family and Social network, London, Tavistock, Publica-
 tions
- Bourgin, C. (oct. 1978)
 "Les évolutions dans l'usage de mode de transports.
 Influence des moments de transition dans le cycle de
 vie". I.R.T., Arcueil, Rapport de Recherche, I.R.T. n°36
- Boyer, M. (1972)
"Le Tourisme", Seuil, Peuple et Culture, Paris
- Brög, W. (1982)
 "The application of the situational approach to detect a
 model of long-distance travel, 61 st, Annual meeting of
 the Transportation Research Board, Washington, D.C.
- Carisse, C.B. (1975)
 "Family and leisure : a set of contradictions". The fa-
 mily coordinator. n°2, 191
- Carp, F.M. (1980)
 Environmental effects upon the mobility of older people.
Environment and Behavior, 12, 139-156
- Cabanes, Seecem (1979)
 "Les enfants dans le train". SNCF. Direction Commerciale
 voyageurs, 71 p.

Canto-Klein, M. (1975)

"A propos de la représentation de l'espace et du temps : Etude sur un type de voyage en chemin de fer". Cahiers Internationaux de Sociologie. LIX, 355-366.

Castellan, Y. (1980)

La famille du groupe à la cellule. Paris, Dunod.

Chaubaud, D. ; Fougeyrollas, D. Sonthommax, F. (1981)

Le travail domestique et la pratique de déplacement de femme et des hommes. C.A.E.S.A.R., Ministère de Transport, Mission de la Recherche, 165 p. Paris.

Coref (Fév. 1981)

Modélisation du choix modal interurbain en présence d'un mode nouveau. Mission de la Recherche, COREF, Clamart, 195 p. Note de recherche n°8.

Cribier, F. (1982)

"Migration et cycle de vie, VIIe Colloque National de Démographie, Strasbourg. Cahiers de l'I.N.E.D. n°96, Paris, P.U.F., 149-158.

Cuisenier, J. (Ed) (1977)

Le cycle de la vie familiale dans les Sociétés Européennes. Paris, Mouton.

Dix, M. (1977)

"Politique de transport et budget-temps des familles". 2000, la Documentation Française. "Aménager le temps", n°43, 21-24

Donzelot, J. (1977)

La police des familles. Paris, Ed de Minuit.

Dumazedier, J. (1974)

Sociologie empirique du loisir. Paris, Seuil.

- Farr, R. Moscovici, S. (1982)
Social representations, Cambridge University Press.
- Fichelet, R. (1977)
 "Les déplacements et leur régulation". SERES- ATP Socio-
 Economie des transports. Paris.
- Foucault, M. (1975)
Surveiller et punir, Paris, Gallimard.
- Godart X. et al. (Fév. 1979)
 "Recherche sur la mobilité des personnes en zone urbaine"
 Exploitation de l'enquête de Dijon. Rapport de
 Recherche I.R.T. n°38 (tome I), Arcueil, 47 p + annexe.
- Gokalp, C. (Nov-déc. 1978)
 "Le réseau familial" Population, 6, 1077-1093.
- Grossin, W. (1974)
Les temps de la vie quotidienne. Paris, Mouton.
- Guillaumin, J. (1979)
 "Pour une méthodologie générale des recherches sur les
 crises". in R. KAES et al. Crise, ruptures et dépassement,
 Paris, Dunod, 220-254.
- Halbwachs, M. (1925 et 1952)
 "La mémoire collective de la famille" in "les cadres
 sociaux de la mémoire". Paris P.U.F., p 146-177, in 2e
 ed.
- Hannerz, V. (1982)
 "A quoi servent les réseaux ?" in Explorer la ville,
 trad. Fœe, Ed. Minuit, Paris, pp. 209-253.
- Haumont, A. et al. (1977)
 "La mobilité du citadin". Mobilité et mode de vie
 I.S.U., A.T.P. Socio Economie de transports, Paris.

Haumont, A. Wintersdorff (1981)

"Stratégies parentales et déplacements des enfants". I. Les cadres supérieurs. I.S.U., Mission de la Recherche. Ministère de transport, Paris, 119 p.

Heran, F. (1982)

"Cycle de vie et relations de parenté". Cahiers de l'INED, n°76 Travaux et Documents, pp. 47-64.

I.R.T. (Sept. 1978)

"La Mobilité dans la vie Urbaine". Colloque International Arc-et-Senans, Paris, 230 p.

Jackson, D. (1981)

"L'étude de la famille" in WATZLAWICK P. et WEAKLAND J. (Ed) Sur l'Interaction, trad. Française, Paris, Seuil, pp. 23-46.

Jolivet, A. ; Prono, M. (1979)

Habitat individuel - diffus et concentré - dans la grande périphérie marseillaise. CERFISE, Aix-en-Provence.

Joseph, I. ; Fritsch, P. (1977)

Discipline à domicile, l'édification de la famille. Recherches, n°28.

Kaes, R. (1976)

L'appareil psychique groupal. Paris, Dunod.

Katuszewski, J. ; Ogien, R. (1981)

Réseaux d'immigrés, Ed. Ouvrières. Paris.

Kelly, J.R. (1975)

Life Styles and leisure choices. The Family Coordinator, 24, N°2 ; 185-190.

- Lanfant, M.F. (1972)
Les théories du loisir. Paris, P.U.F.
- Lansing, J.B. ; Kish, L. (1957)
"Family life cycle as an independant variable" American Sociological Review, 22, 512-519.
- Latour-Dejean, C.H. de (mai-juin 1978)
"Le système de parenté dans les grands ensembles de Montbéliard". Bulletin de Psychologie, 10-11, 510-520.
- Le Bras, H. ; Todd, E. (1981)
"L'invention de la France". Paris, coll. Pluriel, Librairie Générale Française.
- Leconte, S. I.F.E.A. (1979)
Impact de la présence d'un jeune enfant sur la mobilité et les voyages. S.N.C.F., I.F.E.A., Direction Commerciale des voyageurs, 51 p.
- Lefebvre, H. (1961)
Critique de la vie quotidienne. II. Fondements d'une sociologie de la quotidienneté. Paris, l'Arche.
- Lemel, Y. ; Paradeise, C. (Avril 1978)
La sociabilité d'après l'enquête "Loisirs" de 1967. Recherches Economiques et Sociales, C.O.R.D.E.S., n°10, p. 7-22.
- Litwak, E. (1960)
Geographic mobility and extended family cohesion. American Sociological Review. 25 (3).
- Litwak, E. ; Szelenyi, I. (1969)
Primary group structures and their functions : Kin, neighbors, and friends. American Sociological Review. 34, (4), p 465-481.

Maisonneuve, J. (1966)

Psychosociologie des affinités, Paris, P.U.F.

Marche, R. ; Lefol, J.F. (1980)

"La voiture et les déplacements interrégionaux" in l'Automobile et la mobilité des Français, La documentation Française, 46-62, Paris.

Matalon, B. et Averous, B. (1977)

Recherche sur la mobilité de personnes âgées. BETEREM, DGRST, ATP, Socio-Economie des Transports, Marseille.

Maurice, M. ; Delomenie, D. (1976)

Mode de vie et espaces sociaux. Mouton, Paris-La Haye

Metra international, ATP Socio-Economie des Transports (1975 et 1977)

"Elaboration de critères permettant une intégration des divers aspects liés au temps dans l'aide à la décision en matière de transports". 1ère et 2e phase. SEMA, Mont-rouge.

Michel, A. (1970)

La famille urbaine et la parenté en France. in R. HILL et R. KONIG (Eds). Families in East and West, Mouton, Paris, La Haye, pp. 410-441.

Michel, A. (1978)

Sociologie de la famille et du mariage. Paris, P.U.F., 2e ed.

Moles, A. ; Rohmer, F. (1972)

Psychologie de l'espace. Paris, Castermann,

Morin, M. (1977)

Histoires de vie et déplacements urbains. Recherche sur l'évolution de l'usage des modes dans une ville moyenne. I.R.T., GIFRESH, Aix-en-Provence,

- Morin, M. (1980)
Echanges familiaux et pratiques de déplacement. Mission de la Recherche. ATP Socio-Economie des Transports, GIFRESH, Aix-en-Provence.
- Pages, M. (1980)
Introduction à l'analyse dialectique. Connexions, n°29, pp. 51-67.
- Parsons, T. ; Bales (1955)
Family, socialisation and the interactions process.
N.Y. Free Press,
- Pitrou, A. (1978)
Vivre sans famille ? Paris, Privat.
- Pitrou, A. (1980)
Eclatement de la famille ou éclatement de la Société ?
Projet, n°144, 451-459.
- Pitrou, A. (1982)
"Pluralité de calendriers, Unité de cycle de vie".
Cahiers de l'INED n°96, pp 65-71
- Querouil, O. ; Harmelle, C. (1979)
La mobilité généralisée contribue-t-elle à la constitution de nouvelles sédentarités ? ATP Socio-Economie des Transports. CERFISE
- Rapoport, R. ; Rapoport, R.N. (1967)
The dual family career" Human Relations, 22, 1, 23-30
- Rosenblatt. P.C. ; Russell, M.G. (1975)
The social psychology of potential problems in family vacation travel. The Family Coordinator, 24, N°2, pp 209-215.

- Roussel, L. ; Bourguignon, O. (1976)
La famille après le mariage des enfants. Cahiers de
l'I.N.E.D., Paris, n°78.
- Roussel, L. (Mai 1980)
La "crise" de la famille. La Recherche, n°111, 544-53
- Sansot, P. ; Strohl, H. ; Torgue, H. ; Verdillon, C. (1978)
L'espace et son double. Champ urbain, Seuil.
- Segalen, M. (1980)
Faire construire. Résistances et contre-pouvoirs
familiaux en Bretagne. Economie et Humanisme, 251, 40-50
- Segalen, M. (1981)
Sociologie de la Famille, Paris, A. Colin.
- Touzard, H. (1967)
Enquête psychosociologique sur les rôles conjugaux et la
structure familiale. Paris, CNRS.



ANNEXES



ANNEXE I - SITUATIONS FAMILIALES

Fam ^{ls}	Agés Père, Mère, enfants	Statuts Mari/épouse	Situation Résidentlle	Résid ^{ces} Parents
1	41, 34, 10 7	M-Educateur E-Educatrice	Le Roy d'Es- pagne. Proche centre Propriétaire	Clermond- Ferrand (500 km) Béziers (250 km)
2	39, 37, 8,	M- Peintre E-Infirmière	Notre Dame (centre)	Carry-le- Rouet (30 km) Décédés (ex.Carry)
3	35, 33, 8, 4	Cadre moyen Enseignante	Pierre Puget (centre)	Marseille Marseille
4	35, 32, 9, 5	Ouvrier qualifié Employée 1/4 Temps	Notre Dame limite Insatisfait quartier Projet immo- bilié Lotissement	Allauch (10 km) Même quar- tier
5	50, 52, 21, 15	Cadre moyen Au foyer	Les Aygalades quartier Nord Locataire attributaire	Décédés Mère : Marseille

Fam ^{ls}	Âges Père, Mère, enfants	Statuts Mari/épouse	Situation Résident ^{lle}	Résid ^{ces} Parents
6	29, 27, 6, 4, 3m	Employé Employée	Saint Barthé- lémy quartier Nord	Marseille Marseille (mme cité)
7	44, 38, 12,	Patron petite entr. transports Au foyer	Les Aygalades Quartier Nord Locataire attributaires	Décédés (marseil- lais) Mère : Marseille
8	45, 43, 19, 12	Marin de Commerce Au foyer	Les Aygalades Quartier Nord Locataire attributaire	Décédés (bretons) Douarnenez (300 km)
9	34, 35, 6	Employé Employée	Le Merlan Quartier Nord	Tarn (350 km) Gard (180 km)
10	44, 45, 10	Employé Employée	Les Aygalades Quartier Nord Propriétaires	Aix (30km) Décédés
11	50, 42, 17, 16, 15 10	Employé Au foyer	Beauvallon (Baumettes) Propriétaires	Mère: même quartier Mère: Tou- lon (80km)

Fam ^{ls}	Âges Père, Mère, enfants	Statuts Mari/épouse	Situation Résident ^{lle}	Résid ^{ces} Parents
12	42, 34, 14, 12	Employé Au foyer	Beauvallon (sud)	Décédés (Corses) Mère : Bourgogne (560 km)
13	42, 41, 13	Chauffeur Poids lourd Au foyer	Les Aygaldes	Père : Nord (1200 km) Décédé
14	37, 36, 13, 9	Cadre moyen Au foyer	Les Arnavaux Locataire attributaires	Marseille Marseille
15	32, 30, 6	Employé Employée	Campagne l'Evêque	Marseille Châteaurenard (80 km)
16	48, 33, 11	Technicien Secrétaire	Saint Julien	Salon de Provence (50 km) Marseille
17	39, 34, 11, 7	Ouvrier qualifié Au foyer	Les Chartreux (proximité centre)	Décédés (Marseille) Nice (190 km)

Fam ^{les}	Âges Père, Mère, enfants	Statuts Mari/épouse	Situation Résident ^{lle}	Résid ^{ces} Parents
18	32, 30, 7	Enseignant Auxiliaire Secrétaire	Libération	Marseille Tarn (550 km)
19	30, 26, 3 (attend un enfant)	Cadre moyen Employée impôts	Rabatau (proche centre)	Marseille (origine cantal) Annecy (400 km) (origine Marseille)
20	38, 41, 10	Employé Employée	Joliette Propriétaire	Toulouse (origine Maroc) Marseille (même quartier)

ANNEXE II - RESEAUX DES MOBILITES FAMILIALES

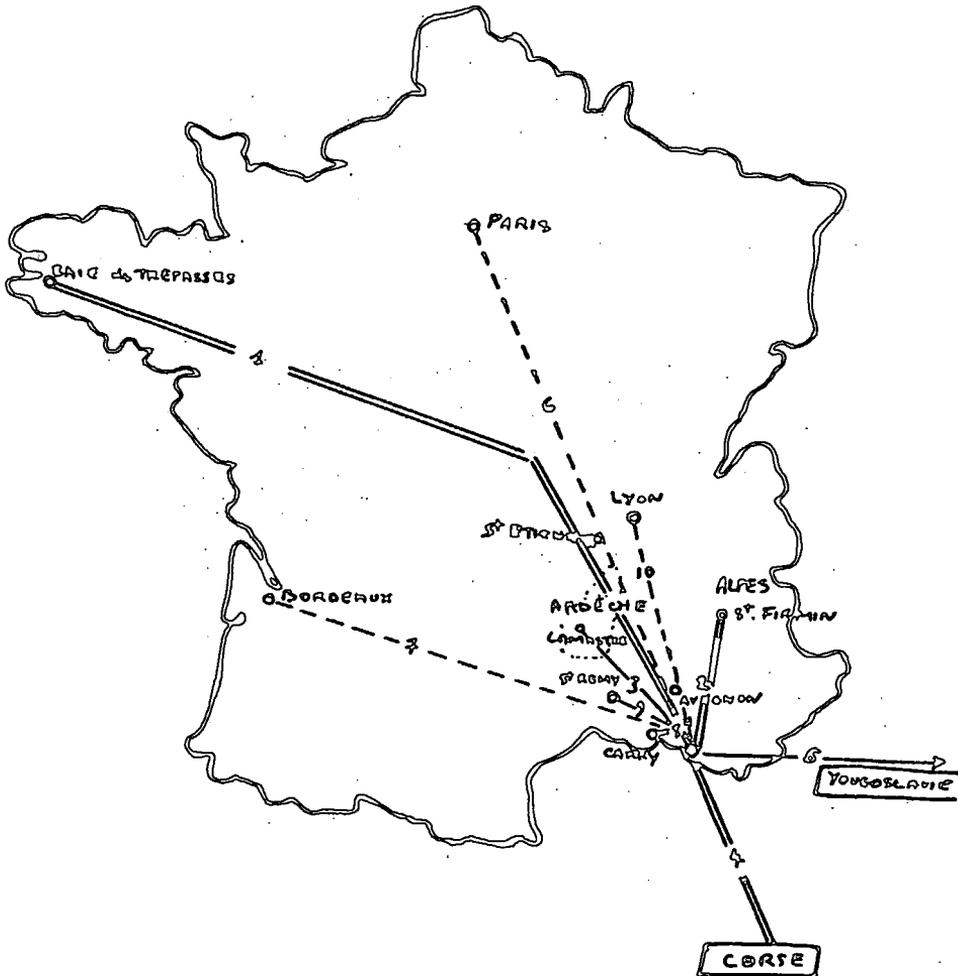
FAMILLE 1

- == Déplacement Familial habituel
- Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial fractionné
- - - Déplacement professionnel



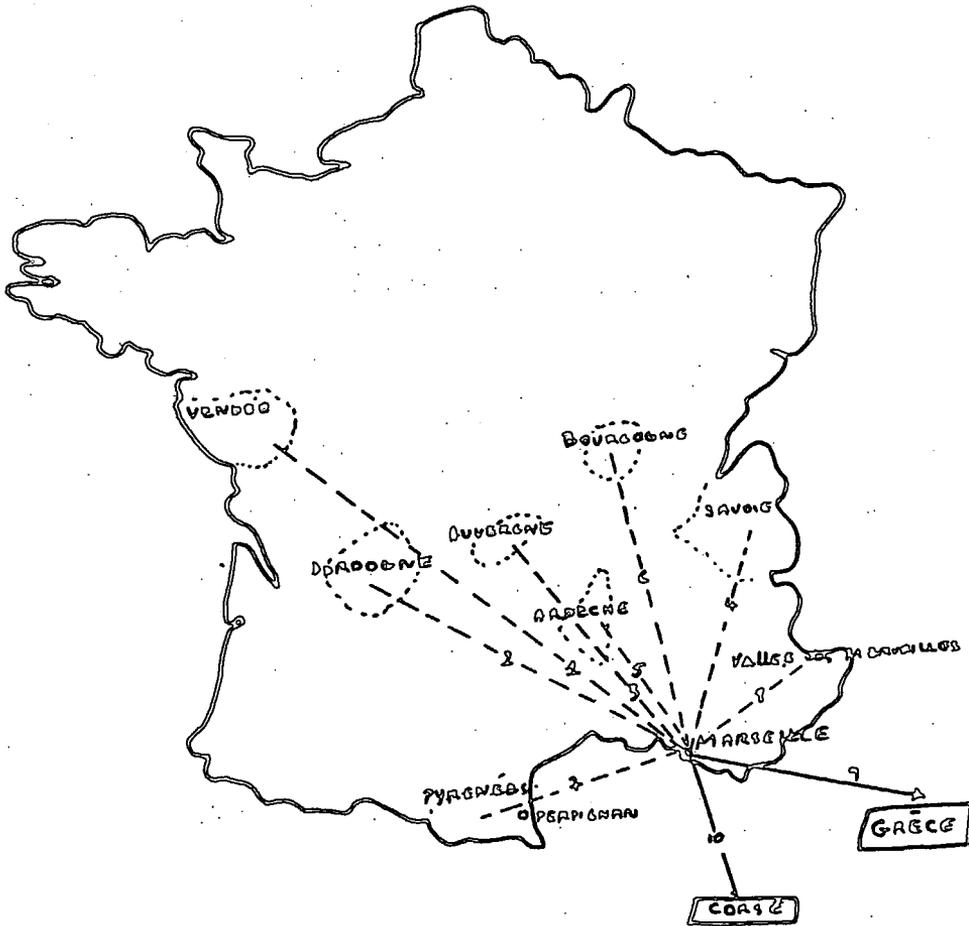
FAMILLE 2

- == Déplacement Familial habituel
- Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial forcé



FAMILLE 3

- == Déplacement Familial habituel
- Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial fréquent



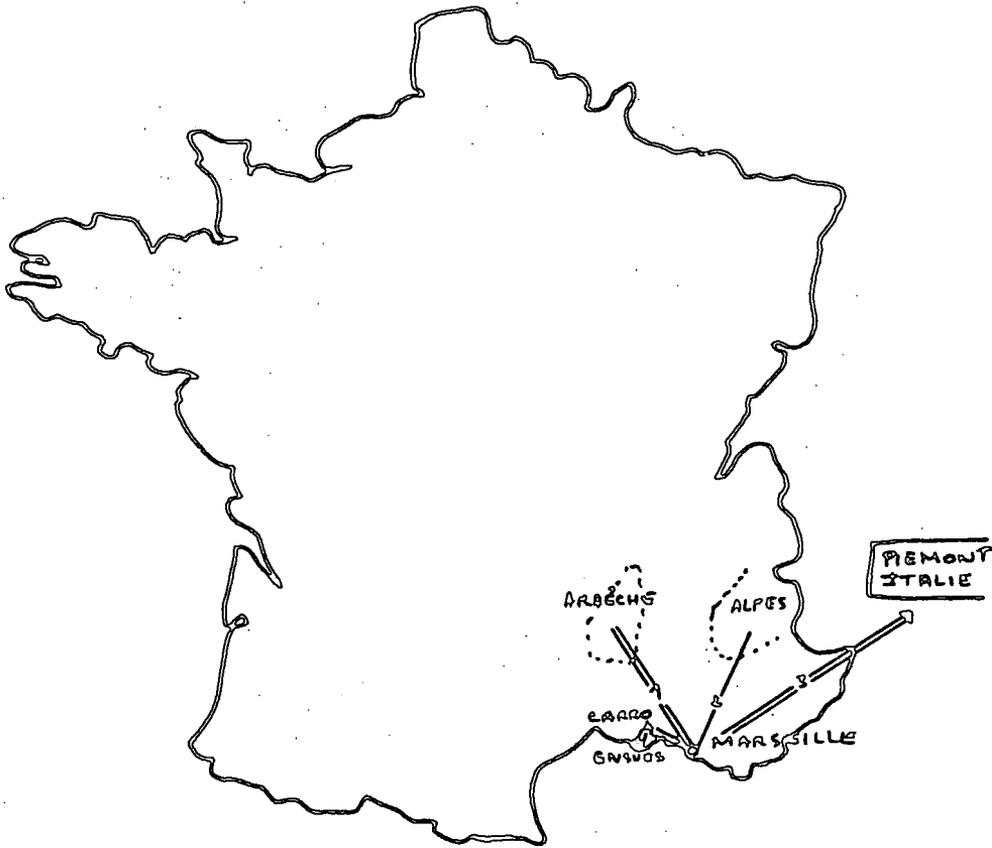
FAMILLE 4

- == Déplacement Familial habituel
- Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial fréquenté
- == Déplacement professionnel habituel



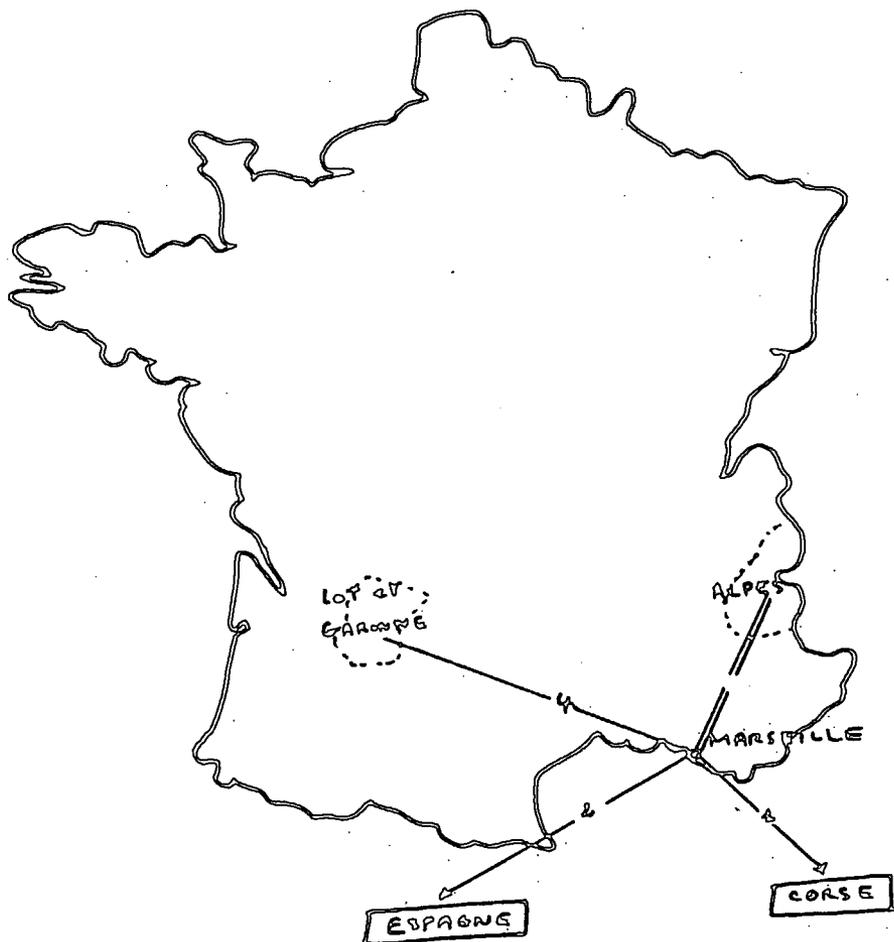
FAMILLE 5

- == Déplacement Familial habituel
- - Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial fractionné



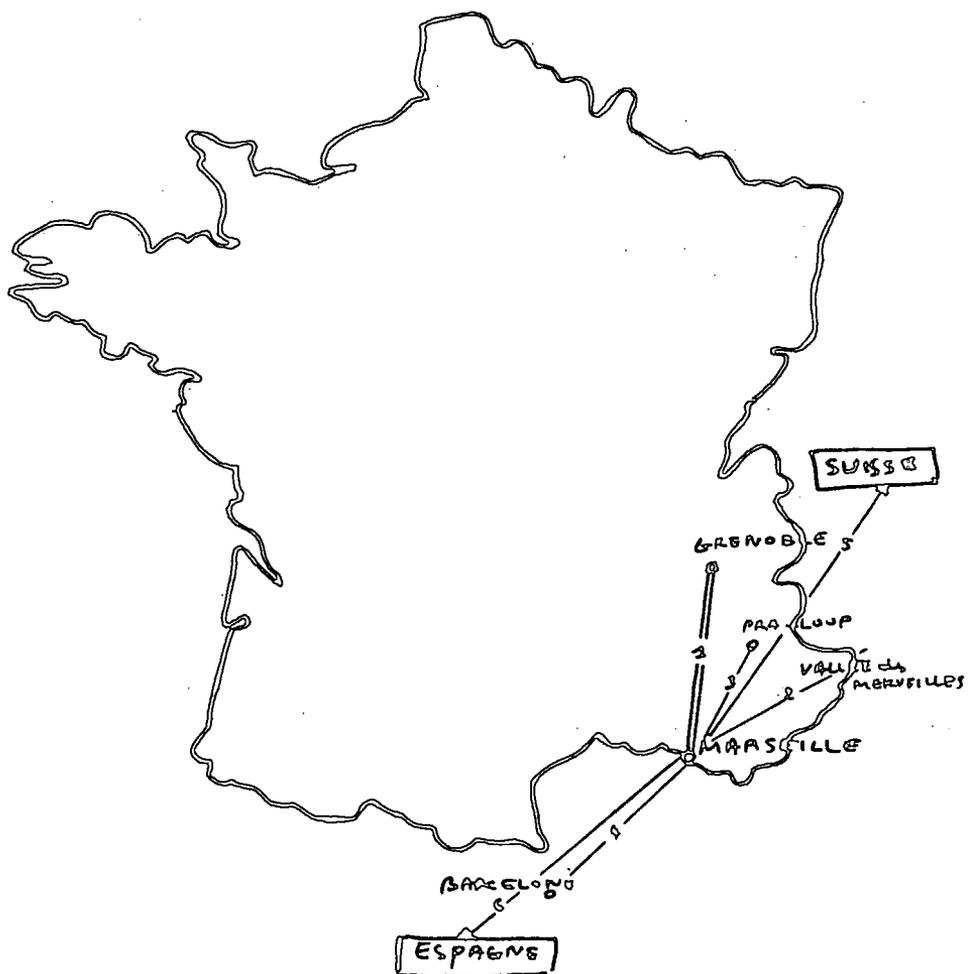
FAMILLE 6

- == Déplacement Familial habituel
- Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Spatial fractionné



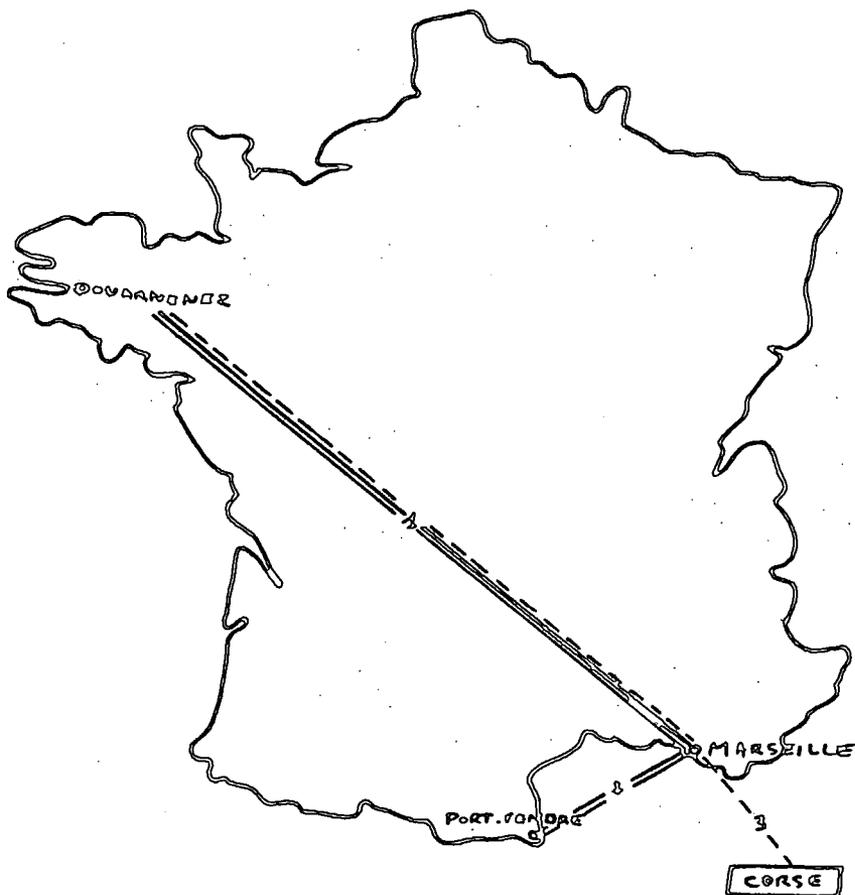
FAMILLE 7

- == Déplacement Familial habituel
- Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial irrégulier



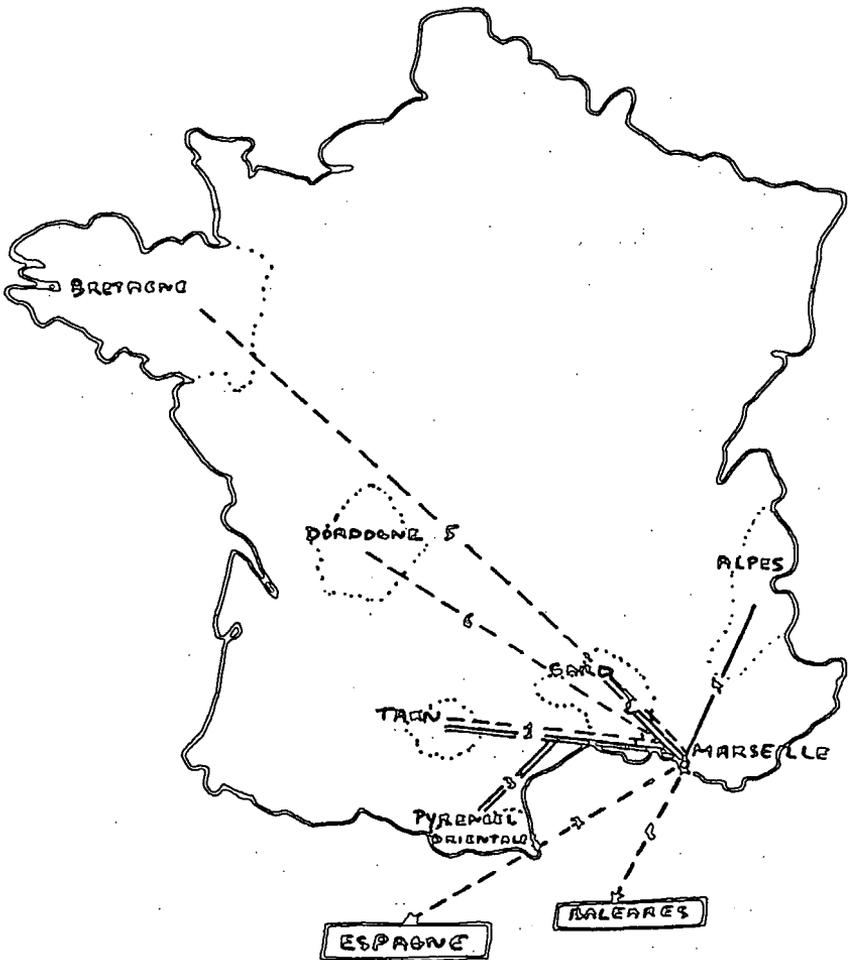
FAMILLE 8

- == Déplacement Familial habituel
- Déplacement Familial occasionnel
- - - Déplacement Familial forcé



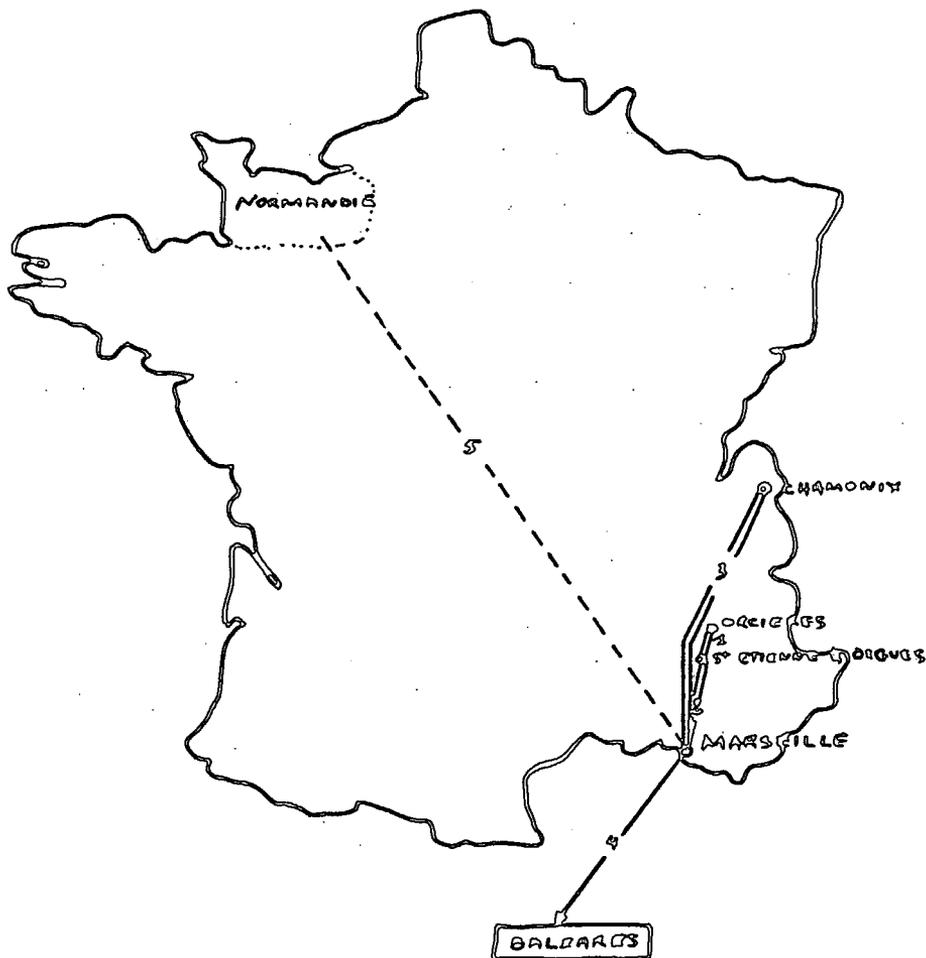
FAMILLE 9

- == déplacement Familial habituel
- déplacement Familial occasionnel
- déplacement Familial fractionné



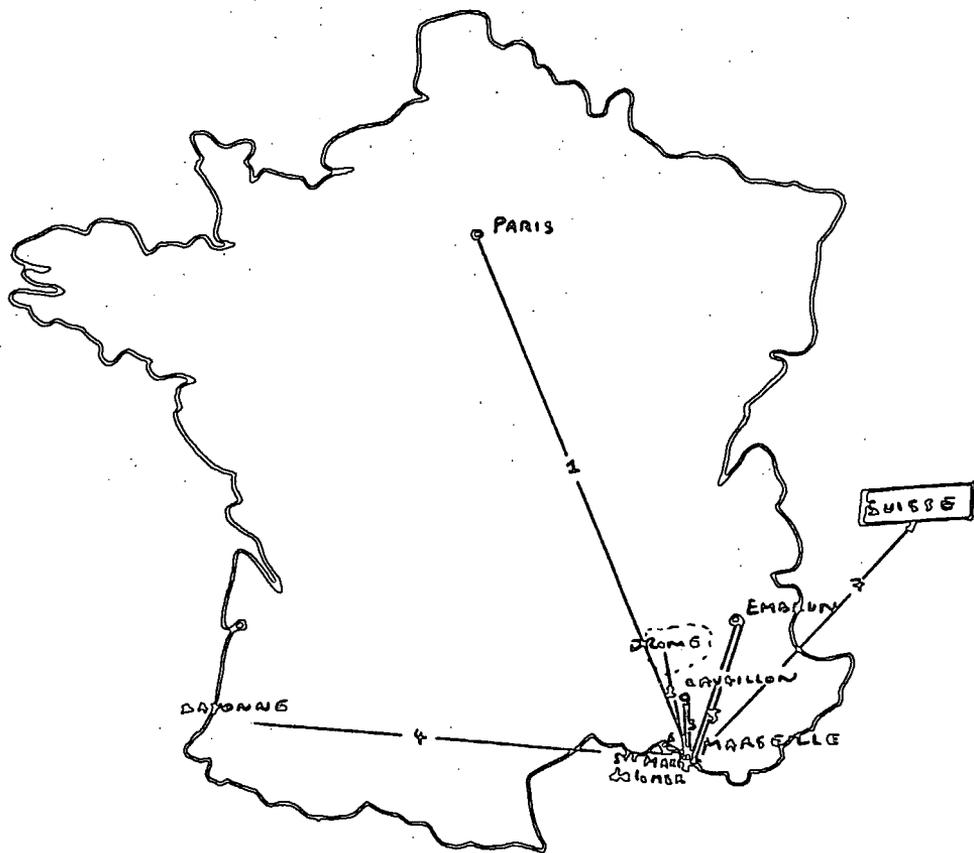
FAMILLE 10

- == Déplacement Familial habituel
 — Déplacement Familial occasionnel
 - - - Déplacement Familial temporaire



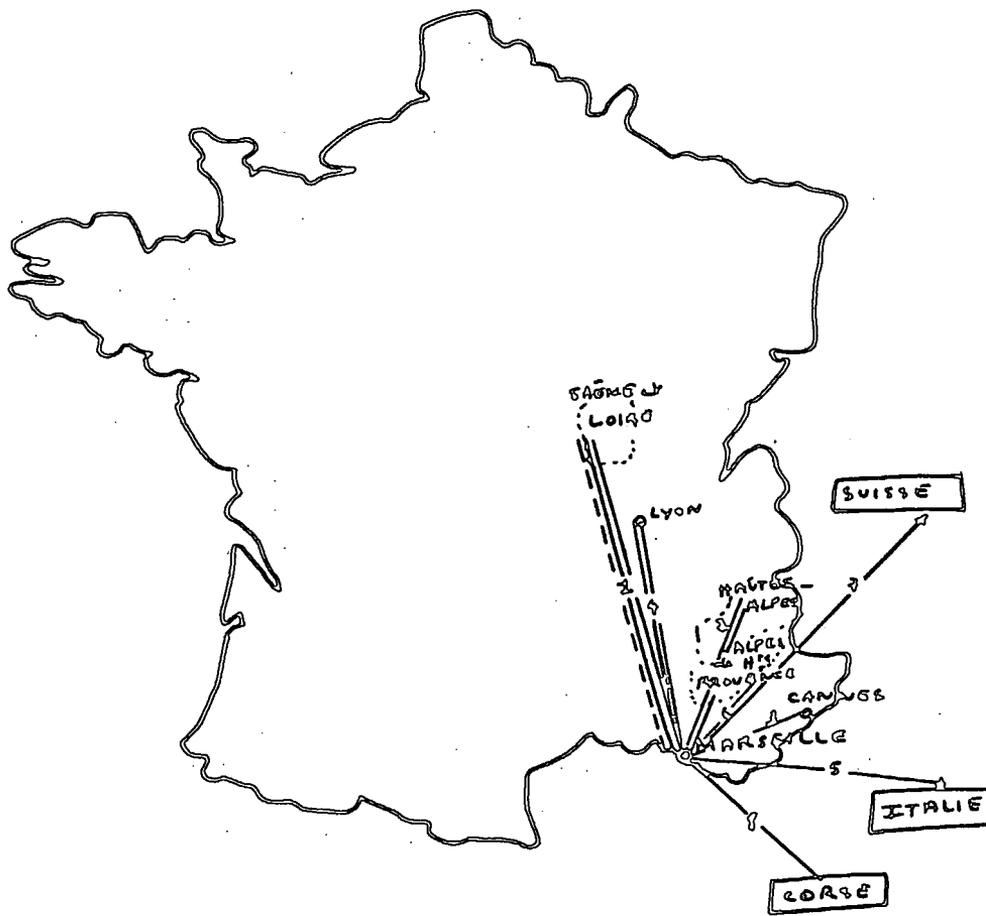
FAMILLE 22

- == Déplacement Familial Habituel
- Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial fonctionnel



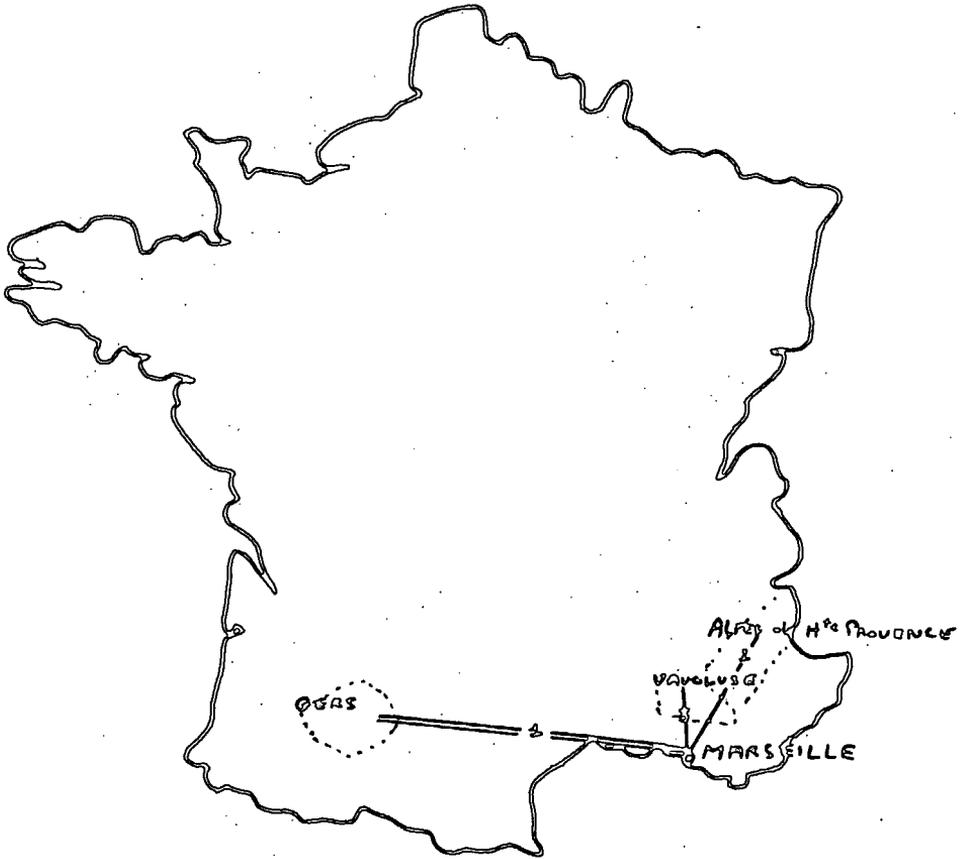
FAMILLE 32

- == Déplacement Familial habituel
- - - Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial provisionnel



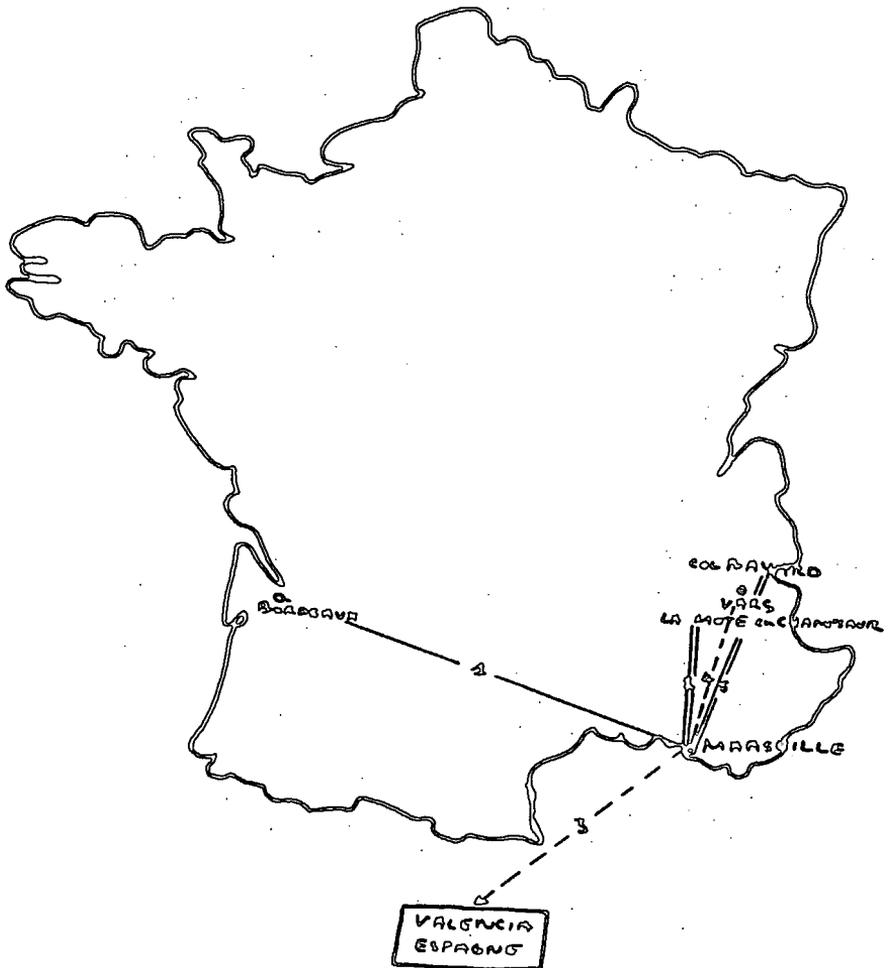
FAMILLE 13

- == Déplacement Familial habituel
 — Déplacement Familial occasionnel
 --- Déplacement Familial Redoublé



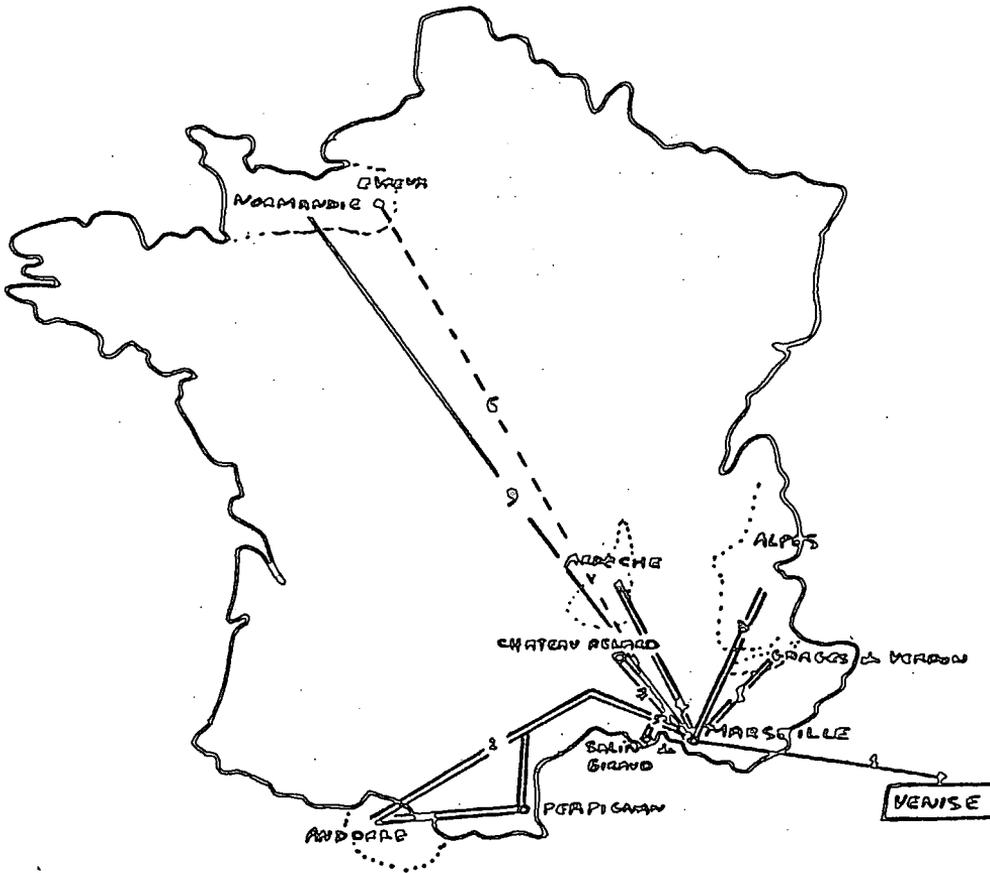
FAMILLE 24

- ≡ Déplacement Familial habituel
 — Déplacement Familial occasionnel
 - - - Déplacement Familial temporaire



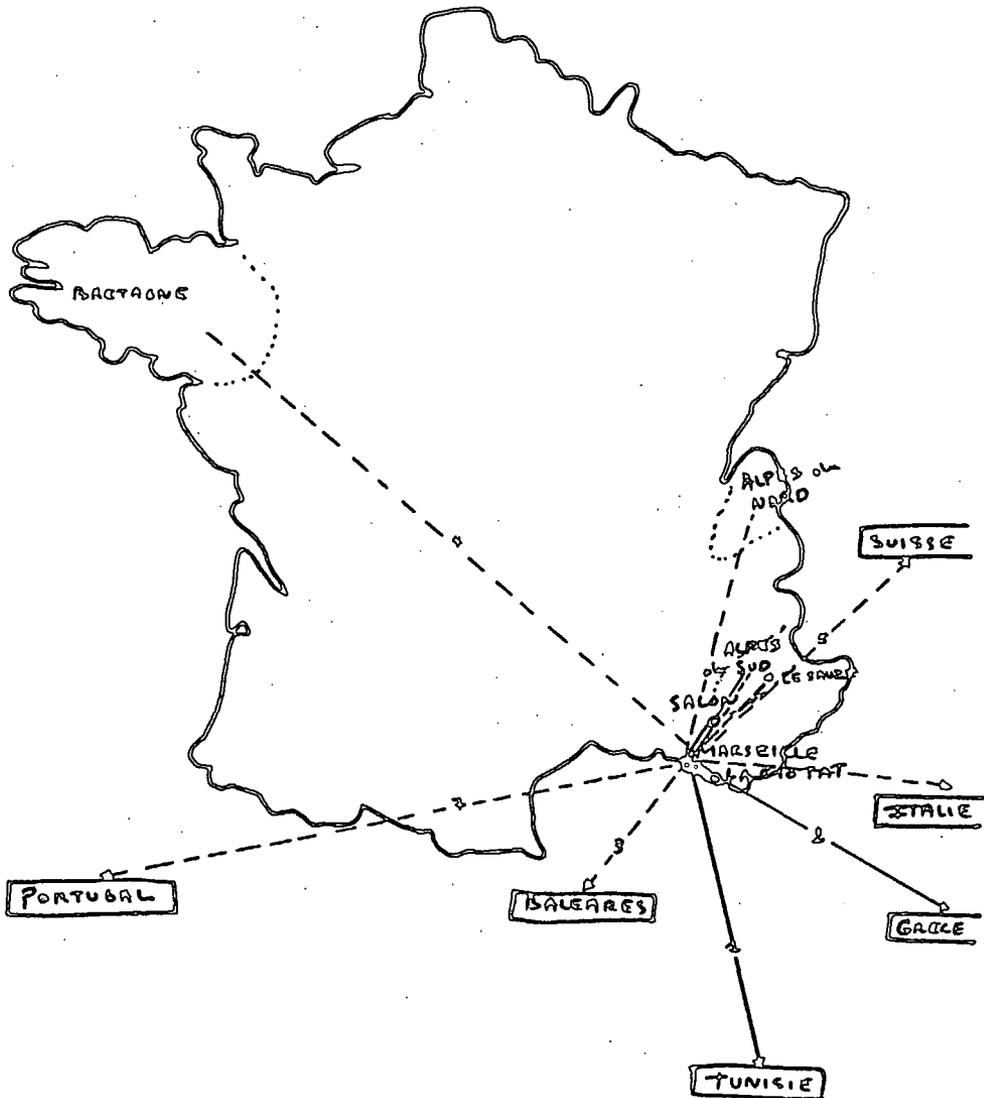
FAMILLE 15

- == Placement Familial habituel
 — Placement Familial occasionnel
 --- Placement Familial temporaire



FAMILLE 16

- == Déplacement familial habituel
 — Déplacement familial occasionnel
 --- Déplacement familial traditionnelle



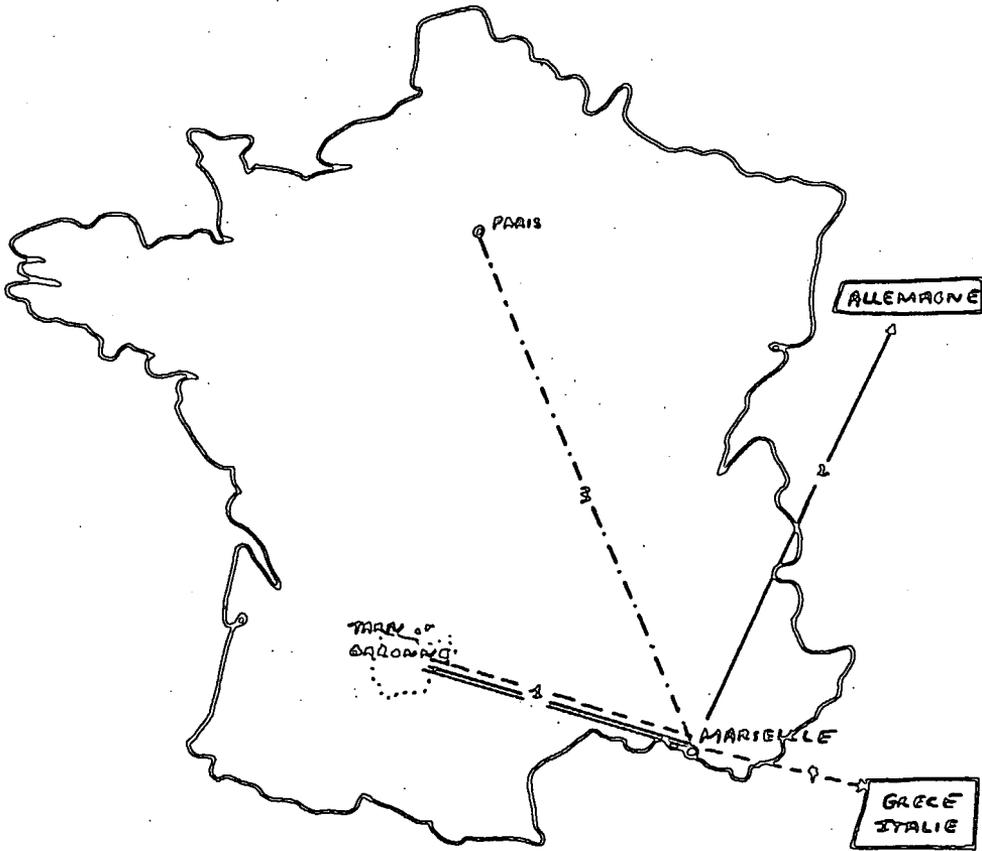
FAMILLE 17

- == Déplacement Familial habituel
- Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial fractionné



FAMILLE 18

- == Déplacement Familial habituel
- Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial fractionné
- - - Déplacement professionnel occasionnel



FAMILLE 19

- = Déplacement Familial hebdomadaire
 — Déplacement Familial occasionnel
 --- Déplacement Familial fractionné



FAMILLE 20

- == Déplacement Familial habituel.
- Déplacement Familial occasionnel
- Déplacement Familial temporaire

