

Famille, temps et mobilité :
Etat de l'art et tour d'horizon des innovations

Rapport de recherche
2 décembre 2002

Recherche réalisée à l'intention de la CNAF
et de l'Institut pour la Ville en Mouvement

Vincent Kaufmann
Michael Flamm

Sommaire

Introduction et présentation de la recherche	3
Problématique : des déplacements aux acteurs	4
Méthodologie	10
Etat de l'art	13
Tour d'horizon des expériences innovantes	30
Les chantiers	59
Conclusion : un domaine en devenir	71
Bibliographie	75

1. Introduction et présentation de la recherche

Comme le montraient déjà dans les années 1930 les chercheurs de l'Ecole de Chicago, la mobilité est au cœur des dynamiques familiales (Lannoy 2002). L'émancipation de l'enfant, puis de l'adolescent se construit autour de l'autonomie de déplacement. Plus tard, les voyages (dont on dit de coutume qu'ils forment la jeunesse) ou les migrations temporaires dans un pays étranger pour apprendre une langue sont autant d'étapes qui jalonnent le passage à l'âge adulte et qui s'achèvent par le départ du « nid » familial. Plus généralement, la mobilité marque les transitions dans le parcours de vie, et notamment les changements dans ses calendriers familial (se mettre en ménage, arrivée d'un enfant) et professionnel (changement de travail). Dans la vie quotidienne des familles, relevons encore que la mobilité des différents membres est un élément important qui se négocie et se réajuste sans cesse de façon à assurer la synchronisation spatio-temporelle indispensable au « vivre ensemble ». Pourtant, malgré la centralité de la thématique de la mobilité dans les dynamiques familiales, celles-ci est très peu étudiée. Les frontières des champs disciplinaires en sciences sociales en ont de facto fait un objet transversal dont ni les géographes, ni les sociologues ne se sont jusqu'à présent véritablement saisis pour en faire un champ de recherche significatif de ces disciplines. Il en résulte que la présente recherche a un caractère fortement exploratoire.

C'est du double constat de l'importance de la mobilité dans la vie quotidienne et du sous-développement de la recherche dans ce domaine que part le présent travail. Exploratoire, il vise à développer un état des connaissances et des expériences innovantes autour de la question des mobilités et temporalités des familles. Plus précisément, ~~elle~~il se concentre sur deux questions: les projets de mobilité des familles et leurs spécificités, et les difficultés rencontrées par les familles dans la réalisation de ces projets.

Ce rapport est composé de cinq parties : la problématique de recherche, un descriptif de la démarche et de la méthode, l'état des lieux de la recherche, le tour d'horizon des expériences innovantes et les « chantiers » en matière de recherche et d'expériences innovantes. Il se termine par une courte conclusion.

2. Problématique : des déplacements aux acteurs

Si la sociologie de la famille compte parmi les champs constitués les plus classiques des sciences sociales, elle n'a cependant que peu abordé les liens entre vie familiale et formes de mobilités, même si quelques auteurs font exception, comme Voss et le courant de recherche allemand du *Alltäglichen Lebensführung* (Voss 1991), qui s'y sont intéressés en termes d'organisations familiales. Pourtant, la mobilité est au cœur de la vie familiale comme nous venons de le rappeler.

En l'absence de sociologie de la famille autour des questions de mobilité¹, aborder la mobilité des familles pose dès lors un problème d'approche. Une entrée dans la thématique par la mobilité apparaît en effet comme peu fructueuse: constater des mobilités différenciées selon la composition du ménage et sa localisation n'en donne pas les clés en termes de compréhension. De cette observation, on ne peut en effet pas déduire les logiques d'action qui sous-tendent les pratiques de mobilité, pas plus que le système d'opportunités et de contraintes pesant sur la mobilité des familles. Or l'essentiel des travaux menés sur la mobilité partent d'une approche objectiviste extérieure aux acteurs et souvent rudimentaire sur le plan sociologique (Urry 2000)². Ceci ouvre la porte à des analyses fondées sur des pré-notions. N'aborder que la géographie des flux conduit notamment à développer des analyses normatives partant du principe implicite que l'accroissement des vitesses de transport et des distances parcourues est synonyme d'élargissement de l'univers de choix. Dans la recherche, ce qui concerne l'intentionnalité du mouvement est trop souvent représenté comme une simple équation qui se résume à dire: la mobilité c'est bien car c'est synonyme d'ouverture d'esprit, de découverte et d'expérience, il faut donc permettre aux individus de la maximiser pour cette raison. Une telle affirmation relève de l'idéologie et illustre que la mobilité spatiale n'est pas neutre d'un point de vue social. L'attribution aprioriste de stratégies de mobilité aux individus doit impérativement être dépassée pour être en mesure de traiter de la mobilité spatiale sous un angle sociologique. C'est uniquement en intégrant l'intentionnalité des acteurs, les raisons qui font qu'ils sont mobiles ou au contraire immobiles dans une approche compréhensive que l'on peut y parvenir. Ceci suppose de rediriger l'intérêt du chercheur sur les aspirations et projets des acteurs, leurs logiques d'action et le champ du possible qui s'offre à eux.

En conséquence, nous proposons de développer l'ensemble du présent travail à partir du potentiel de mobilité des acteurs plutôt que de leur mobilité proprement dite: en considérant que : 1) la situation familiale agit sur la mobilité par le biais de la capacité des individus à être mobiles et 2) que la capacité à être mobile dépend largement d'un système d'opportunité, de contraintes et d'aspirations spécifiques à chaque situation familiale. Pour opérationnaliser une telle approche, nous proposons de l'asseoir sur les notions de motilité et de mobilité.

2.1 La motilité

Nous appelons *motilité*³ le potentiel de mobilité, pour le différencier de la *mobilité* (mouvement dans l'espace géographique). L'introduction d'un nouveau terme dans le débat scientifique peut se justifier de différents points de vue. Un nouveau terme peut tout d'abord désigner un phénomène inédit ne répondant à aucune définition antérieure. Mais il peut également s'avérer nécessaire pour décrire sous un angle nouveau un phénomène connu, on parlera alors de reconceptualisation. Une notion nouvelle peut enfin s'avérer nécessaire pour préciser un concept. Comme beaucoup de mots nouveaux en sciences sociales, la motilité relève de la reconceptualisation et de la précision. La motilité renvoie à des aptitudes physiques et des compétences acquises, aux aspirations de mobilité, aux systèmes techniques de transport et de télécommunication existant et à leur accessibilité, aux contraintes spatio-temporelles de la vie quotidienne telles que la localisation du lieu de travail ; la motilité renvoie aussi à des connaissances, comme celle des itinéraires les plus rapides dans une ville. Par rapport à une approche en termes de mobilité, une « entrée » par la motilité focalise la recherche sur les logiques d'action des acteurs, les prémices de la mobilité, prémices ne se transformant pas obligatoirement en mobilité.

La motilité peut être définie comme la manière dont un individu ou un groupe fait sien le champ du possible en matière de mobilité et en fait usage pour développer des projets. En nous inspirant des travaux de Lévy (2000), nous considérons que la motilité se compose de facteurs relatifs aux accessibilités (les conditions auxquelles il est possible d'utiliser l'offre au sens large), aux compétences (que nécessite l'usage de cette offre) et à l'appropriation (l'évaluation de l'offre par rapport à ses projets).

- / *L'accessibilité.* L'accessibilité renvoie à la notion de service, il s'agit de l'ensemble des conditions en termes de prix, d'horaires, etc. auxquelles une offre peut être utilisée.
- / *Les compétences.* Les compétences se réfèrent aux savoir-faire des acteurs. Deux aspects sont centraux dans la dimension des compétences : les savoirs acquis et les capacités organisationnelles, comme la manière de programmer ses activités (recherche d'informations, réactivité, etc.).
- / *L'appropriation.* L'appropriation est le sens donné par les acteurs aux accès et aux compétences. L'appropriation relève donc des stratégies, valeurs, perceptions et habitudes. L'appropriation se construit notamment par l'intériorisation de normes et de valeurs.

Les analyses que nous avons précédemment menées (Kaufmann 2002), ont montré que la motilité apparaît de plus en plus comme dimension constitutive de la position sociale. Elle peut être considérée comme un capital, pour deux raisons essentiellement :

- / Des innovations techniques et sociales ne cessent de modifier les accès, les compétences et les appropriations qui permettent d'être mobiles et imposent aux individus et groupes sociaux de s'adapter continuellement. Les accès changent. En France, par exemple, la réduction du temps de travail modifie les conditions d'accès aux aménités urbaines. En outre, elle ouvre de nouvelles opportunités en matière de mobilités de loisirs. La RTT mobilise donc la dimension de l'appropriation. L'acquisition de compétences suit aussi une révolution : la connaissance processuelle est plus importante que la connaissance, la flexibilité est plus importante que la durée, les modes de production sont plus axés vers la personnalisation. Il en résulte que les compétences sont plus spécifiques et plus interchangeable. Bien des activités professionnelles demandent désormais une faible spécialisation des activités, mais impliquent une capacité d'adaptation. De même, plus prosaïquement, la « virtualisation » d'un certain nombre de services urbains modifie les compétences qu'ils mobilisent. Ceci est valable pour les services postaux et bancaires, mais aussi pour des services de transport, comme les réservations de billets de train, de voiture louée ou d'avion.
- / En plus de ces changements, relevons que si la motilité est devenue importante, c'est aussi par la multiplication des choix possibles en matière de mobilité spatiale : il y a désormais besoin de choisir là où autrefois il n'y avait pas de choix. D'une part la multiplication des possibles introduit de la différenciation là où autrefois il n'y en avait pas. Non seulement être mobile implique souvent de choisir entre des alternatives, mais en plus, l'univers de choix et les compétences qu'il mobilise chez les acteurs ne cesse de changer. L'acteur se trouve donc de plus en plus confronté à des choix d'accès (desquels il faut se doter ou non) de compétences (à acquérir ou pas) et d'appropriation (d'analyse de l'intérêt de tel ou tel moyen de communication) lorsqu'il souhaite être mobile. D'autre part la multiplication des potentiels de vitesse et leur évolution alimente la production d'arts de faire nouveaux par le jeu des formes valorisées et dévalorisées de mobilité. Par leurs impacts sur les pratiques, ces nouvelles règles sont susceptibles de produire du changement social et par ce fait de renforcer l'importance de la motilité comme capital.

2.2 La mobilité

Nous définissons la mobilité comme un seul et même phénomène, susceptible de prendre différentes formes. Il y a de plus en plus de manières différentes d'être mobile et cette multiplication découle de celle des potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques qui donnent accès à des territoires beaucoup plus étendus. Un des intérêts de la motilité étant de mettre en évidence les modalités de la transformation du potentiel de mobilité en mobilité proprement dite. Aborder le mouvement par le biais de la motilité ne permet pas de faire l'économie d'une réflexion sur la notion de mobilité.

Ces formes sont imbriquées et renvoient chacune à des temporalités sociales spécifiques: le jour et la semaine pour la mobilité quotidienne, le mois et l'année pour les voyages, l'année et le cycle de vie pour la mobilité résidentielle et l'histoire de vie pour la migration, elles ont des impacts réciproques les unes sur les autres. Les formes de mobilité renvoyant aux temporalités les plus longues (le cycle de vie, l'histoire de vie) ont un impact systématique sur les formes de mobilité relevant de temporalités plus courtes. Après un déménagement, on a nécessairement une mobilité quotidienne différente, ne serait-ce que parce que son espace pratiqué au quotidien a changé, une migration internationale a non seulement pour conséquence de modifier la mobilité quotidienne, mais peut aussi générer des voyages (revoir des amis, de la famille restée sur place), voire des mobilités résidentielles spécifiques (on emménage d'abord dans un meublé, puis on achète un appartement), etc.

Considérer la mobilité spatiale comme un phénomène susceptible de se manifester de différentes manières alternatives permet d'éviter de focaliser l'attention du chercheur sur les formes de mobilité elles-mêmes, mais sur les rythmes qu'elles constituent par leur combinaison.

2.3 Analyser la mobilité et les temporalités familiales

C'est à travers le spectre de ces conceptualisations que nous proposons d'aborder la thématique « famille, temps et mobilité ». Dans le présent travail, nous avons choisi, d'entente avec la CNAF et l'Institut pour la ville en mouvement, de nous intéresser à **la motilité des familles et à sa transformation en mobilité** en mettant l'accent sur la mobilité de la vie quotidienne en milieu urbain. Pour ce faire, deux entrées seront combinées :

La première part du groupe familial. Elle vise à mettre en évidence comment la motilité des membres d'une famille est associée à la composition du ménage. Elle propose concrètement d'interroger les aspects suivants :

- / Les activités d'une famille, leur localisation et leur temporalité dépendent de la composition du ménage. La mobilité liée à la vie quotidienne prend donc des formes différentes en termes de rythmes, de temporalités et d'espaces pratiqués selon la composition du groupe familial. Par exemple, le parcours de vie familial est jalonné de mobilité résidentielle, qui intervient à l'occasion d'événements tels qu'un mariage, une naissance, le début de l'école d'un enfant etc. Quelle motilité y a-t-il derrière ces parcours de mobilité et comment change-t-elle selon le parcours de vie ?
- / La mobilité de chacun des membres d'une famille permet de gérer la complexité des temps de la vie quotidienne. La vie quotidienne des familles s'est complexifiée, avec d'une part la multiplication des sphères d'activités des membres d'un ménage (avec la double activité professionnelle, les loisirs et les activités extra-scolaires des enfants), et, d'autre part, l'éclatement spatial des espaces de la vie quotidienne. Il en résulte une recomposition des contraintes de la vie quotidienne des familles allant dans le sens d'une tension spatio-temporelle accrue des programmes d'activités dont la mobilité est un élément central : de la manière dont on programme la mobilité et de l'ingéniosité des enchaînements d'activités retenus vont souvent dépendre la qualité de vie. La flexibilité offerte par l'automobile fait que c'est souvent sur elle que repose la stratégie de programmation de la mobilité. L'impératif de programmation est assez spécifique aux familles en général et aux ménages monoparentaux et recomposés en particulier. Il est très souvent du ressort des femmes. Quelle motilité y a-t-il derrière ces formes d'organisations familiales ? Et comment celle-ci évolue-t-elle en fonction du parcours de vie ?
- / Le rôle de la mobilité dans la sociabilité intra-familiale. Les déplacements de loisirs deviennent un moment privilégié de la sociabilité familiale, qu'ils soient réalisés en automobile, en train ou en avion. L'importance de ces moments " ensemble " a été largement sous-estimée par la recherche en sciences humaines qui a longtemps considéré la mobilité comme étant un temps

interstitiel entre des activités. Le rôle social du transport est assez spécifique à la vie familiale, ne serait-ce que parce qu'en dehors des déplacements de loisirs et des vacances, on se déplace de plus en plus souvent seul. Se pose dès lors la question : quelle est la place de la sociabilité familiale dans la motilité ?

La seconde entrée que nous entendons privilégier part de la mobilité des individus au sein du groupe familial. Elle vise à comprendre la signification de la mobilité pour les différentes personnes qui composent le groupe familial et en particulier les enfants et les adolescents. Cette seconde entrée propose d'aborder les thèmes suivants :

- / Le rôle de la mobilité dans l'acquisition de l'autonomie et de l'indépendance. Dans le développement de l'enfant, de sa naissance à l'âge adulte, la mobilité est un vecteur d'indépendance très important et à ce titre implique la négociation au sein de la famille (pour les sorties par exemple), l'opposition (les conflits avec les parents) et la transgression (par exemple la fugue ou le mensonge quand aux destinations des sorties). Nous approfondirons des aspects en analysant comment s'acquière la motilité entre l'enfance et l'âge adulte.
- / La représentation de la mobilité parmi les individus composant le groupe familial. Comme le relève Bauman (2000), la mobilité est ambivalente. Sa face positive est celle qui vient d'être évoquée : elle associe la mobilité spatiale à la fluidité sociale et donc à la « liberté », car elle libère potentiellement des contraintes et des attaches sociales. Sa face sombre ne doit pas pour autant être négligée : la mobilité est aussi une contrainte. C'est une évidence pour les parents-taxis, mais cela concerne aussi plus fondamentalement les enfants de parents divorcés vivant en garde partagée, qui sont très mobiles. Nous aborderons l'ambivalence de la notion de mobilité en analysant la représentation de la motilité.
- / Les moyens de transports ont des images fortes et contrastées parmi les enfants et les jeunes adultes. Ces images sont susceptibles d'influencer fortement l'appropriation des modes de déplacements. Se pose dès lors la question : comment la motilité se construit-elle à partir de valeurs attribuées à la mobilité en général et à ses différentes formes ?

3 Méthodologie

3.1 Approche

Pour aborder la problématique qui vient d'être décrite, nous avons procédé en trois phases:

1. Lors d'une première phase, nous chercherons à identifier par la littérature scientifique les grands traits de la motilité des familles et des individus qui les composent. Nous nous efforcerons de développer une perspective comparative européenne mettant l'accent sur les grands pays (Angleterre, Allemagne, France, Italie). Cette première phase visera également à analyser la transformation de la motilité en mobilité et donc à mettre en évidence les contraintes qui s'imposent aux familles pour la mobilité de leurs membres et la mobilité " ensemble " (l'analyse permettra en outre d'identifier d'éventuels facteurs de différenciation entre pays et entre types familiaux). L'objectif général de cette première phase est d'identifier la nature des spécificités de la motilité des familles, leur origine et les difficultés rencontrées en matière de mobilité.
2. Dans une deuxième phase nous développerons un état des expérimentations visant à mettre en évidence les réponses apportées dans les différents pays européens aux aspirations et contraintes des familles en matière de mobilité. La mobilité des familles est-elle une préoccupation politique?; Cette question est-elle intégrée aux politiques du logement d'urbanisme et d'aménagement du territoire? Finance-t-on la mobilité des familles? Quels sont les services offerts? Nous procéderons à la recension d'initiatives prises dans le domaine en termes législatifs et des services et équipements offerts. Elle prendra la forme de courtes monographies décrivant les acteurs impliqués, les motivations de la mesure concernée, son descriptif et un bilan de l'opération (si disponible).
3. Dans une troisième phase nous mettrons en perspective les deux premières en nous interrogeant sur l'adéquation entre la motilité des familles et des individus qui les composent et les expérimentations et législations en vigueur dans les différents pays européens. Quelles sont les innovations et expérimentations qui permettent aux familles d'être plus mobiles ? Quelles sont celles qui ne sont manifestement pas en adéquation avec les projets et aspirations des familles ? Y a-t-il des domaines d'intervention oubliés ? Cette dernière phase permettra donc de cerner les enjeux d'une politique visant à faciliter la mobilité des familles.

3.2 Limites de la recherche

D'une manière générale, nous avons rencontré de nombreuses difficultés à identifier la littérature scientifique et les expérimentations innovantes, ce pour de multiples raisons.

Etat de l'art

En ce qui concerne la littérature, la difficulté découle tout d'abord du fait que le thème de la recherche n'est pas un champ constitué. Il en résulte que les canaux académiques habituels comme le dépouillement de revues scientifiques ne donne pas des résultats très probants : la sociologie de la famille ne s'intéresse que très peu à l'espace, et donc aux questions de mobilités (seule la littérature étasunienne sur les migrations internationales et interrégionales est abondante – Long 1992, Souht et Crowder 1998, Bunker et al 1992), la sociologie de la mobilité spatiale est quasi-inexistante. Les deux entrées « naturelles » de la thématique ne donnent pas grand-chose. C'est finalement dans des domaines connexes que nous avons identifié la littérature la plus intéressante : la sociologie de la vie quotidienne (approches micro, courant de recherche allemand), la recherche sur l'adolescence (recherches plus psychologiques sur l'acquisition d'autonomie et d'indépendance), et enfin l'urbanisme

(recherches-actions dans le domaine de l'urbanisme de proximité, sécurité routière et modération du trafic, analyse des liens entre les capacités cognitives et affectives des enfants et contextes de domiciles).

Il est par ailleurs très vite apparu que la littérature grise est abondante. Il en résulte que de nombreuses sources intéressantes sont difficilement accessibles et se focalisent sur des objets très pointus. Pour dépasser cette situation, nous avons fait preuve de « proactivité » :

- / Pour systématiser l'accès à la littérature grise, nous avons eu recours à des personnes ressources dans quatre pays différents (Allemagne, France, Italie et Suisse).
- / Pour faire « remonter » de la littérature scientifique qui nous aurait échappé, un colloque a été organisé sur le thème « Mobilités familiales au quotidien » à Lausanne entre les 10 et 12 octobre 2002 dans le cadre du Groupe de Travail 23 de l'Association Internationale des Sociologues de Langue Française. L'appel à communication qui a été lancé a trouvé un écho inespéré et il a été possible de réunir 12 interventions de qualité, dont la plupart émanaient de jeunes chercheurs, voire de doctorants, ce qui atteste peut-être du fait qu'il s'agit d'une thématique émergente.
- / Une recherche internationale a été effectuée dans des catalogues en ligne de bibliothèques universitaires et pour éviter de passer à côté d'une partie de la littérature, une recherche systématique par mots clés a été effectuée sur Google, en Français, en Anglais, en Allemand et en Italien.

Expérimentations

Pour les expériences innovantes, les problèmes rencontrés ont été d'une autre nature, ils ont concerné l'étendue du domaine à couvrir et sa délimitation, et l'exhaustivité du recueil.

Concernant l'étendue du domaine et sa délimitation, celle-ci découle du fait que la question des temporalités et des mobilités familiales n'est pas à l'agenda politique en Europe. Ceci a deux conséquences. La première est que de nombreuses expérimentations qui touchent ces questions émanent d'initiatives associatives très ponctuelles, difficiles à repérer et pas nécessairement intéressantes car très mal documentées (pas d'évaluation, pas de données chiffrées sur les usages, etc.). La seconde est qu'un certain nombre d'expérimentations qui touchent le domaine sont menées pour des motifs n'ayant rien à voir avec notre problématique. Ainsi, de nombreuses initiatives concernant la mobilité des familles le sont au nom de la protection de l'environnement, du droit au transport des handicapés, de la lutte contre l'exclusion sociale, de lutte contre la fraude. Se pose dès lors la question délicate du ciblage de la recherche des expériences innovantes.

Concernant l'exhaustivité du recueil, les difficultés qui viennent d'être évoquées illustrent son impossibilité. Ceci pose un problème méthodologique important : on ne peut jamais être sûr d'avoir identifié les expérimentations les plus intéressantes et d'en avoir une vision globale, d'où la nécessité d'une certaine modestie dans les conclusions que l'on peut tirer, malgré des investigations systématiques.

Pour tenter de dépasser ces limitations, nous avons privilégié quatre thématiques autour desquelles se sont structurées les recherches :

- / Les politiques familiales ;
- / Les services de transports ;
- / Les initiatives associatives ;
- / Les mesures liées à l'aménagement du territoire.

Dans chacun de ces domaines, nous nous sommes non seulement intéressé aux initiatives qui touchent directement les temporalités et les mobilités familiales, mais aussi celles qui sont susceptibles de toucher indirectement ce champ.

Des critères minimum ont en outre présidé à la sélection des expérimentations innovantes :

- / L'initiative doit faire l'objet de mesures concrètes et donc dépasser le stade du projet ;
- / Un minimum d'indications relatives aux usagers et à leur satisfaction doit être disponible ;
- / Les mesures prises doivent avoir un minimum d'envergure.

Pour le repérage, nous avons procédé comme pour l'état de l'art, à savoir par l'intermédiaire de personnes relais et d'une recherche sur internet. Une remontée d'information a en outre été organisée dans le réseau des CAF.

4. Etat de l'art

Pour les raisons méthodologiques qui viennent d'être relevées, il serait prétentieux de vouloir embrasser l'ensemble des connaissances sur famille, temps et mobilité. Ce d'autant plus que l'essentiel de la littérature sur ces questions reste non publié et s'avère largement inaccessible par les canaux académiques habituels (revues à comité de lecture et ouvrages). Nous proposons donc de broser un tableau forcément impressionniste, certes fondé sur le dépouillement de revues scientifiques, mais surtout alimenté par des recherches sur internet et des personnes relais en Allemagne, en France, en Italie et en Suisse qui ont permis d'accéder à des rapports de recherche.

Il est en outre apparu qu'une partie de la littérature concernant notre domaine d'investigation est marquée par une approche militante qui peut parfois nuire à la scientificité des travaux. C'est en particulier le cas d'un certain nombre d'études concernant des aspects relatifs à la protection de l'environnement et des travaux sur l'autonomisation des enfants.

En guise de préambule à cet essai de synthèse de la recherche dans le domaine famille, temps et mobilité, mentionnons que deux dimensions ressortent comme structurantes de l'ensemble de la problématique : le contexte institutionnel et culturel considéré et la position sociale des familles. Toutes deux définissent largement la nature des « problèmes » rencontrés par les familles dans leur mobilité.

4.1 L'importance du contexte institutionnel et culturel

D'emblée, l'examen de la littérature a permis un constat quelque peu inattendu : les problèmes auxquelles sont confrontées les familles en matière de gestion de leur budget-temps sont assez fortement contextualisés.

Trois aspects interviennent dans cette contextualisation : les pratiques sociales, le travail féminin et les politiques familiales.

En ce qui concerne les pratiques sociales, la contextualisation renvoie à des modèles culturels relatifs à la socialisation en famille ou en structure d'accueil (Fagnani 2000 : 44)⁴. Dans les pays de culture « germanique » au sens large (Allemagne, Autriche, Hollande), il est généralement jugé important que les enfants prennent part à de très nombreuses activités pratiquées par les parents, comme les soirées avec des amis, les sorties au restaurant ou les vacances. Dans ce premier modèle culturel, il est considéré que l'enfant a besoin d'être mêlé aux activités des adultes et que sa socialisation se fait essentiellement en famille. En France, berceau du second modèle culturel mis en relief, l'enfant est pris en charge jeune, dans des structures d'accueil collectives, spécifiques et extérieures au cercle familial, soit à la crèche ou à l'école maternelle pendant la journée, dans le cadre de baby-sitting, de centres aérés ou de colonies de vacances le soir et pendant les vacances (Fagnani 2000). Dans ce second modèle, il est considéré que l'enfant a besoin d'être socialisé à l'extérieur du cocon familial dans un univers pensé pour l'enfant, tout comme il est admis que les parents gardent une vie sociale dense indépendamment de leur progéniture. Dans certains pays, comme en Scandinavie, la socialisation des enfants combine les deux modèles, certains parlent alors de « socialisation duale » (Dencik 1995).

En ce qui concerne le travail féminin, c'est le taux d'activité qui ressort de la littérature comme un élément important (Fagnani 2000 : 105). Trois modèles peuvent être identifiés en la matière. Un modèle « traditionnel » où la femme n'exerce pas d'activité professionnelle rémunérée, qui est encore très présent en Espagne et dans une moindre mesure en Italie (Leccardi 1995). Un modèle où la femme travaille à temps partiel, fortement représenté aux Pays Bas, en Suisse et en Allemagne (Visser 2000, Fagnani 2000, OFS 1996) et qui prend sens par rapport au modèle culturel associant fortement l'enfant aux activités de ses parents⁵. Un modèle où la femme travaille à plein temps et où cette pratique est considérée comme signe de son émancipation, qui est très présent en France. Ce dernier modèle se construit notamment à partir du modèle culturel de la socialisation extra-familiale des enfants.

En ce qui concerne les politiques familiales, l'étendue et le type des prestations, ainsi que le montant des allocations familiales sont fortement contrastés entre les pays européens (Pfenning et Bahle 2000, Bradshaw et al. 1994). Ainsi, le classement des pays de l'Union Européenne, plus l'Australie, les Etats-Unis et le Japon en matière de prestations de politiques familiales met à jour des disparités très importantes. Parmi les pays les plus généreux, on trouve les pays

nordiques (Suède, Finlande), la France, le Luxembourg et la Belgique. Les moins généreux sont les Etats-Unis, le Japon, l'Irlande, l'Espagne, la Grèce. De la même manière, l'offre en matière de crèches, les systèmes et horaires scolaires sont très divers. Les statistiques européennes montrent clairement un lien entre le nombre d'enfants souhaité par les familles et les prestations sociales qui leur sont offertes. On peut donc considérer que la composition même du groupe familial en dépend. Les politiques familiales prennent sens par rapport aux deux autres dimensions contextuelles qui viennent d'être évoquées car elles sont "calées" sur les modèles de socialisation et d'activité professionnels de la femme dominants dans les différents pays européens. Ainsi, en matière de crèches, le temps partiel est la norme en Allemagne, tandis que le plein-temps est la norme en France. Par voie de corollaire, il est difficile de trouver des crèches qui prennent en charge l'enfant à mi-temps en France (Fagnani 2000 : 63-65) ou à temps plein en Allemagne, le système de garde des enfants étant fondé dans ces deux pays sur la situation des femmes la plus fréquente. Il en résulte d'ailleurs un renforcement du modèle dominant par le biais du formatage du taux d'activité professionnelle des femmes produit par l'offre en matière de crèches. Le même raisonnement peut être tenu pour les horaires scolaires, continus en Allemagne (jusqu'à 13h30) et couvrant l'ensemble de la journée en France avec une pause à la mi-journée assurée par les cuisines scolaires.

Ces trois aspects à bien des égards ne font qu'un et constituent des idéaux-types culturels de la vie familiale à partir desquels se construit la perception sociale des temporalités et des mobilités familiales. A partir de la compilation de la littérature (en particulier des ouvrages de Chisholm et al 1995⁶ et Fagnani 2000), trois « idéaux types » peuvent ainsi être mis en relief :

- / Le modèle de la mère active à plein-temps qui s'associe à la valorisation de socialisation « collective » des enfants. Il construit l'activité professionnelle à plein temps de la femme comme un vecteur d'égalité, elle est donc très valorisée ;
- / Le modèle de la mère active à temps partiel qui s'associe à la valorisation de la socialisation des enfants en famille. Il construit l'éducation et la relation parent-enfant comme nécessitant beaucoup de co-présence, et donc le travail à temps partiel d'un des parents (dans l'immense majorité des cas la femme) ;
- / Le modèle de la mère au foyer, qui renvoie à la division sexuée des rôles dans la famille.

Ces idéaux-types sont tour à tour dominants (sauf dans les pays du nord de l'Europe où ils se combinent, comme nous l'avons déjà relevé), comme le montre le tableau 4.1, qui classe 15 pays d'Europe Occidentale pour lesquels des données sont disponibles⁷.

Tableau 4.1 Modèle culturel dominant de la vie familiale dans seize pays européens

Modèle culturel	Pays
Mère active plein-temps et socialisation collective des enfants	France, Portugal, *Suède, *Norvège, *Finlande
Mère active à temps partiel et socialisation des enfants dans la sphère familiale	Allemagne, Autriche, Belgique, Danemark, Grande-Bretagne, Pays-Bas, Suisse
Mère n'exerçant pas d'activité professionnelle rémunérée	Espagne, Grèce, Italie, Irlande

* La Suède, la Norvège et la Finlande se caractérisent par des taux d'activité des mères très élevés et une valorisation de la socialisation duale (en famille et en structure d'accueil). En ce sens, ces pays ne sont pas strictement représentatifs du modèle culturel de la mère active à plein temps.

Note : d'une manière générale, la dimension centre-périphérie joue sur les modèles dans les pays présentés (par exemple : le modèle de la mère au foyer est plus dominant dans les campagnes du sud de l'Italie qu'à Milan ou Turin où il tend à très fortement s'estomper).

Chacun de ces modèles est de nature à induire des pratiques de mobilité spécifiques, et donc des attentes et difficultés différentes en la matière suivant les contextes. D'une manière générale, ils ont donc un impact sur les thèmes et les résultats des recherches menées dans le domaine famille et mobilité, de même qu'ils influencent les expérimentations en vue de faciliter la mobilité quotidienne des familles.

4.2 Les inégalités sociales en arrière fond

Autre observation de départ, qui n'est à contrario pas inattendue : les mobilités familiales sont révélatrices d'inégalités sociales. Dans ce domaine, quatre aspects peuvent être distingués :

Le premier aspect renvoie à la précarité et au pouvoir d'achat des familles. Pour différentes raisons, il apparaît que les difficultés de synchronisation des temporalités des membres de la famille et les problèmes de mobilité ont une acuité très différenciée selon la situation économique des ménages et la stabilité de l'activité professionnelle (Maurice et Monteil 1965, Messant-Laurent et al. 1993). Lorsque les parents (surtout les mères) ont des horaires de travail irréguliers ou décalés, se posent des problèmes d'accès aux services de gardes d'enfants, ce d'autant plus que les familles concernées par de tels horaires ont généralement un faible pouvoir d'achat (Fagnani 2000 : 63). La conséquence de cette situation est que la garde des petits enfants est souvent assurée par les grands frères ou grandes sœurs, avec tous les dangers que cela suppose (Gadbois 1981). De plus, la précarité de l'emploi étant souvent synonyme de changements d'emplois, les gardes d'enfants, et plus généralement l'organisation familiale, doivent régulièrement être réorganisées, ce qui rend leur gestion encore plus complexe (Vignal 2002, Messant-Laurent et al. 1993 : 146 et ss). Au chapitre du pouvoir d'achat, relevons par ailleurs que les familles ne pouvant pas se payer d'automobile rencontrent de nombreuses difficultés dans l'organisation de leur vie quotidienne, que ce soit pour l'accès aux lieux de travail ou pour la synchronisation des temporalités quotidiennes des différents membres de la famille.

Le deuxième aspect renvoie aux idéaux-types culturels de la vie familiale qui viennent d'être décrits à propos de l'importance du contexte. Lorsque les familles adoptent un modèle de vie familiale ne correspondant pas à l'idéal-type dominant dans le pays considéré, ~~ils-elles~~ rencontrent des difficultés dans la synchronisation des temporalités des différents membres de la famille et dans leur mobilité (Fagnani 2000). Ces familles se retrouvent en fait en porte-à-faux par rapport à la politique familiale, qui est généralement fondée sur un modèle dominant. Ainsi par exemple, une femme travaillant à plein temps en Allemagne rencontrera des difficultés en matière de garde de ses enfants, le système scolaire et les prises en charge d'enfants étant formatées pour des temps partiels. La littérature scientifique suggère que l'adoption d'un modèle « différent » résulte souvent :

- / Du pouvoir d'achat. Plusieurs analyses récentes montrent que le coût de l'enfant pèse sur la décision d'activité professionnelle de la mère (Lollivier 2001), pouvant l'obliger à travailler à plein temps avec des enfants en bas âge alors qu'elles souhaiteraient travailler moins.
- / De l'immigration. Etre porteur d'une autre culture implique souvent d'autres idéaux-types de la vie familiale que celui ou ceux du pays d'accueil. Il en résulte que la « fidélité » à sa culture se paie souvent par une certaine inadaptation aux services offerts en matière d'aide aux familles, notamment pour ce qui concerne la garde des enfants⁸, mais aussi pour tout ce qui touche aux modalités de leur autonomie et de leur indépendance lorsqu'ils grandissent, comme le note Laurence Buffet (Buffet 2002) en termes de différenciation entre garçons et filles parmi les familles immigrées.

Le troisième aspect concerne les familles monoparentales. Du fait même qu'elles ne comportent qu'un adulte, ces familles ont des problèmes spécifiques de mobilité liés au fait que cet adulte est seul pour combiner l'activité professionnelle avec les activités domestiques. La recherche montre par ailleurs que celles-ci se caractérisent à la fois par des pouvoirs d'achats plus faibles, une précarité de l'emploi en moyenne plus forte, facteurs qui ne font qu'accentuer les difficultés spécifiques aux familles monoparentales en matière de synchronisation des activités et de la mobilité (Fagnani 2000 : 63, Balmer-Cao 1998).

Le quatrième aspect est celui de l'immobilité. Les processus d'exclusion sociale liés au chômage prolongé ont pour conséquence que la problématique de la mobilité des familles renvoie aussi à l'absence de mobilité. Le confinement de la vie quotidienne dans des « espaces étroits et fermés » pour reprendre les termes de Florence Haegel et Jacques Lévy (1997), pose en effet la question des

temporalités familiales et de la mobilité dans une perspective inverse : dans tous les cas que nous avons évoqués jusqu'ici, c'est la complexité des articulations entre les temporalités et les mobilités des différents membres du ménage qui posent problèmes, ici, c'est plutôt l'absence d'activités et de mobilité qui interroge, en particulier pour l'épanouissement des enfants et des adolescents. Ainsi, nombreuses sont les études qui ont montré qu'une large part des jeunes des « quartiers » ne quitte pas leur quartier, qui est leur chez eux et dans lequel ils développent un tissu de relations sociales très dense (Avenel 2001 : 146).

D'une manière plus générale, on peut relier la question de l'immobilité à l'absence d'accès à l'automobile, pour des raisons économiques, qui réduit la portée spatiale potentielle de la mobilité quotidienne à ce qui est accessible à pied et en transports collectifs (Le Breton 2002, Begag 1991).

4.3 Trois niveaux d'analyse

Si la contextualisation et les inégalités sociales traversent la problématique des temporalités de la vie familiale et des mobilités, l'examen des travaux de recherche menés met par ailleurs en évidence que trois niveaux d'analyse faisant l'objet de littératures spécifiques, peuvent être différenciés : les conditions-cadres de la mobilité, l'organisation de la vie quotidienne et les déplacements.

4.3.1 Les conditions cadres de la vie quotidienne

Dans un contexte national donné et compte tenu de leur position sociale, les familles et les individus qui les composent vont se doter d'un certain nombre d'accès qui constituent les conditions-cadres de la mobilité. Ces accès vont contribuer à définir la motilité des familles en définissant un champ des possibles en matière de temporalités et de mobilités. Dans ce domaine, la localisation résidentielle dans l'espace urbain, l'équipement des familles en automobile et les réseaux sociaux de la famille ressortent de la littérature comme ayant une importance prépondérante.

La *localisation résidentielle* a un impact important sur la nature des problèmes rencontrés dans la mobilité quotidienne. D'une manière générale, l'habitat périurbain est souvent plébiscité par les familles avec des enfants en bas âge car le jardin permet l'autonomisation des enfants (Raymond et al. 1966, Pinson et Thomann 2002)⁹. Les parents considèrent plus généralement que les quartiers périurbains offrent un cadre de vie plus adapté à leur progéniture que la ville (proximité des espaces naturels, « grand air », etc.). En revanche, ce type de localisation est beaucoup moins apprécié des adolescents et de leurs parents. Les premiers se plaignent de la dépendance à l'automobile dans laquelle ils se trouvent, dépendance qui découle à la fois du manque d'animation dans les quartiers et de la forme urbaine de ces quartiers (Chombart de Lauwe 1977, Kaufmann et al. 2001). Les seconds (les parents) se trouvent quant à eux confrontés à des problèmes d'accompagnement qui nécessitent souvent un jonglage complexe dans la gestion des activités quotidiennes dans le temps et l'espace (Ascher 1998 : 148, Kaufmann 2001), jonglage ayant pour effet de limiter les loisirs des femmes (Klößner 1998 : 27)¹⁰. Notons que ce dernier aspect concerne surtout les classes moyennes et les pays où l'habitat périurbain dispersé est abondant (comme la France).

Pour les familles habitant en ville, les problèmes de mobilité quotidienne sont d'une toute autre nature : ils sont largement associés aux dangers que représente la fréquentation de la rue (Chombart de Lauwe 1977, Hillman 1993 : 15)¹¹. Cette situation génère elle aussi des pratiques d'accompagnement, pour aller au parc avec des petits, pour aller à l'école ou à des activités extra-scolaires pour les enfants plus grands.

Les *accessibilités proposées par les différents moyens de transport* constituent le deuxième aspect relatif aux conditions-cadres de la mobilité qui est ressorti comme prépondérant. Il recouvre de fait trois aspects spécifiques : (1) les aménités et équipements disponibles dans le quartier de résidence, qui entraînent une tension spatio-temporelle plus ou moins prononcée des modes de vie ; (2) la qualité de l'offre de transports publics en termes de couverture spatiale et temporelle du bassin de vie habité ; (3) le réseau routier et les conditions de stationnement. Il résulte de ces trois facteurs des choix d'équipements, et notamment le nombre et le type de voiture que le ménage possède, et les habitudes et routines d'usage des moyens de transport.

/ Concernant le nombre de voitures, notons trois types de comportements spécifiques : l'absence de véhicule dans le ménage, une voiture et la multimotorisation. Ces choix d'équipement renvoient à

des localisations et des usages spécifiques. Les familles sans voiture sont typiques du centre de très grandes agglomérations comme Paris, Londres ou Berlin, ou de tissus urbains compacts offrant de très bonnes accessibilités en transports publics (Zurich, Copenhague) (Muller et al. 1999). Elles misent essentiellement sur les moyens de transport de proximité et les transports publics, sauf pour les vacances où intervient fréquemment la location de véhicule. Les familles disposant d'une voiture (les plus nombreuses) sont généralement urbaines et se caractérisent par une pratique multimodale des réseaux de transport. Les familles multimotorisées sont fortement représentées en milieu périurbain ou rural et se caractérisent par leur usage exclusif de l'automobile comme moyen de transport de la vie quotidienne¹².

/ Concernant le type de véhicules, d'une manière générale, les monospaces et autres breaks sont des véhicules jugés très attrayants par les familles, pour le potentiel qu'elles offrent par rapport à d'autres véhicules : potentiel d'espace, potentiel de nombre de passagers (de plus en plus souvent 7 ou 8) et potentiels de modularité.

Au delà de ces comportements associés à des accessibilités différenciées, notons que l'absence d'équipement en automobile peut être subie et non choisie¹³. Plusieurs recherches ont montré que le renoncement d'une famille à l'automobile ne se fait qu'en dernier recours et que de nombreux ménages en situations financières précaires font des sacrifices importants pour posséder un véhicule (Chevallier 2002)¹⁴. Ce comportement s'explique à la fois pour des raisons pratiques et symboliques (Begag 1991 : 138) et il est logiquement associé au contexte géo-morphologique de résidence : plus le territoire impose l'usage de l'automobile, plus les sacrifices consentis pour garder le véhicule sont importants (Froud et al. 2000).

L'environnement social de la famille est également une condition-cadre importante de la mobilité qui ressort de la littérature. L'aspect central est l'existence de réseaux familiaux, il l'est encore plus lorsqu'il s'agit d'une famille monoparentale ou d'une famille où les parents divorcés se partagent la garde des enfants (Fagnani 2000 : 66 ss). L'insertion sociale dans le quartier de domicile et plus généralement les relations sociales entretenues par les membres de la famille constituent autant de ressources pour la garde d'enfants et d'autres formes d'entraides à partir desquelles se construisent les temporalités familiales et les mobilités (Dandurand et Ouellette 1995). Cet aspect renvoie donc à des types de sociabilités familiales tels que ceux décrits par Kellerhals et al (1984) : des familles dans lesquelles les contacts avec la famille élargie sont privilégiés au détriment des affinités électives auront des réseaux sociaux d'une nature et d'une étendue différentes que des familles ayant un tissu de relations sociales très dense et fondée sur l'amitié.

Notons par ailleurs que les grands-parents constituent souvent un maillon important de la synchronisation des temporalités et des mobilités familiales (Attias-Donfut et Segalen 1998). La qualité des relations entretenues avec les grands-parents, leur proximité spatiale, leur état de santé sont autant de facteurs qui vont faciliter ou au contraire compliquer la vie quotidienne. Les grands-parents apparaissent en effet comme des aides précieuses en matière d'accompagnement et de garde des enfants et de garde dans les pays où les structures d'accueil sont peu développées ou lorsque les horaires de travail des parents sont décalés (Messant-Laurent et al. 1993). Plus généralement, ils sont un potentiel sur lequel il est possible de compter en cas d'impondérable (imprévu, impossibilités, etc.). Ce faisant, ils permettent de réduire la complexité des programmes d'activités des parents et donc la complexité de leur mobilité quotidienne.

L'environnement social des familles est associé à la position sociale. Ainsi, les réseaux de solidarité et d'entraide de proximité semblent plus développés dans les milieux populaires.

4.3.2 L'organisation de la vie quotidienne

L'articulation des programmes d'activités des différents membres d'une famille et les négociations et arbitrages réalisés en la matière sont un aspect central des temporalités et mobilités des familles. C'est le passage d'une configuration temporelle segmentée à une configuration temporelle imbriquée (Ascher 1998 : 147 et ss) sous l'impulsion du travail féminin et du développement des activités extrascolaires des enfants notamment. A ce niveau d'analyse, trois aspects peuvent être distingués :

La planification de la vie quotidienne, soit la manière d'organiser les temps et mobilités de la vie familiale et la responsabilité de cette organisation. Le fait même d'avoir une famille nécessite de programmer la vie quotidienne. Cet impératif devient une obligation à partir du moment où il y a plus d'un enfant dans le ménage et qu'il y a deux actifs, dans ce cas un management domestique se met en place (Commaille 1993), cette complexité devient considérable lorsque les deux actifs poursuivent une carrière professionnelle, car elle se double souvent de bi-résidentialité (Perrache 2001). Une compilation de recherches (Flamm 2002, Jurczyk 1998) montre qu'au moins trois manières de programmer les activités quotidiennes se côtoient dans les familles : la routinisation, la pré-programmation et l'ouverture aux opportunités. Chacune d'entre elles implique des attentes spécifiques à l'égard des moyens de transport.

- / La *routinisation* suppose un partage des tâches une fois pour toute à un horizon temporel donné (généralement une année scolaire) et qu'en conséquence la programmation n'est pas une source de dépense de temps : la question est réglée une fois pour toutes et on ne la rediscute qu'exceptionnellement.
- / La *pré-programmation* implique un partage des tâches repensé de semaine en semaine et qui fait l'objet d'une négociation continue. Elle est caractéristique des familles dont les membres n'ont pas d'horaire régulier et doivent donc faire continuellement appel à leur ingéniosité pour synchroniser leurs activités. La programmation est l'objet de stratégies complexes.
- / *L'ouverture aux opportunités* consiste à ne pas tout programmer à l'avance, mais se laisser des plages permettant la réactivité et l'improvisation. Un tel comportement suppose de ne pas subir de fortes frictions dans la gestion de son temps.

La responsabilité d'organiser la programmation de la vie quotidienne des familles revient à la femme dans l'immense majorité des cas (Klößner et Fliegner 1997) et elle implique bien souvent des questions de mobilité. Les problèmes rencontrés dans ce domaine sont généralement liés à la friction des distances et aux superpositions temporelles d'activités. Plusieurs travaux de recherches consultés démontrent que la responsabilité de l'organisation est un facteur de stress permanent (Jurczyk 1998). Même si elles ne réalisent pas l'ensemble des activités et des déplacements impliqués par cette programmation, le fait d'être responsable de ce que cela "marche" est une source considérable de dépense d'énergie. L'accroissement de la fréquentation des services de proximité en matière de garde, d'accompagnement et d'activités extra-scolaires, en France notamment (Aliaga et al. 2000), tend à montrer que l'organisation familiale nécessite de plus en plus souvent d'apports extérieurs et ceci dans toutes les catégories sociales.

La culture de la mobilité. Les familles développent des cultures de la mobilité qui leur sont spécifiques et qui se transmettent par l'éducation (Myers 1999). Ces cultures concernent aussi bien la migration que la mobilité résidentielle, les voyages et la mobilité quotidienne. La littérature permet d'identifier deux attitudes idéales-typiques à l'égard de la mobilité, attitudes qui renvoient à la relation de la famille à son environnement (Kellerhals et al. 1984) :

- / Une attitude qui la valorise au titre de contact avec l'altérité, de découverte et d'ouverture sur le monde. L'interaction continue avec l'environnement constitue la matière première de la communication interne à la famille. Elle se traduit par des voyages en famille, une forte incitation des adolescents à effectuer des séjours linguistiques à l'étranger, voire par des migrations temporaires.
- / Une attitude qui valorise la sédentarité comme vecteur de stabilité et d'épanouissement de la famille. Dans cette seconde optique la cohésion familiale se fait par la limitation des interférences externes et la référence à un héritage culturel commun, considéré comme remis en question par les contacts extérieurs.

Au niveau de la vie quotidienne, ces deux idéaux-types se traduisent dans la complexité des programmes d'activités et donc des dispositifs de synchronisation à mettre en œuvre dans la vie familiale.

La négociation de l'autonomie. Pour les différents membres d'une famille, la mobilité revêt une signification bien différente. L'ambivalence associée à la notion de mobilité prend ici tout son sens.

Si pour les parents, la mobilité quotidienne est parfois synonyme d'obligation, notamment pour l'accompagnement, la mobilité est pour les enfants synonyme d'autonomisation et d'acquisition d'indépendance. Le processus d'autonomisation par la mobilité est un enjeu clé de la vie familiale (Bozon et Villeneuve-Gokalp 1994) : de son bon déroulement dépend notamment le développement émotionnel et mental de l'enfant (Kegerreis 1993), son développement physique (Armstrong 1993)

et sa socialisation à la ville (Klöckner 1993). Ce processus, qui conduit finalement à l'éclatement de la cellule familiale par la mobilité résidentielle des enfants, se développe par étapes. Il commence avec l'apprentissage de la marche, se poursuit avec l'autorisation d'aller jouer tout seul chez des copains, puis de se déplacer seul en journée, puis le soir, avec chaque fois une négociation (de Singly 2001 : 11, Depras 2001), négociation dont les termes sont souvent différenciés entre garçons et filles. Pourtant on assiste actuellement à la disparition de certaines des étapes qui jalonnent l'enfance, comme le droit d'aller seul à l'école ou de jouer dans la rue auquel se substituent respectivement les pratiques d'accompagnement et l'interdiction de jouer dehors sans la surveillance d'un adulte, soit à cause des dangers de la route, soit de l'insécurité (Hillman 1993 : 15). Il en résulte que le processus d'autonomisation et de prise d'indépendance de l'enfant se déplace de l'enfance vers l'adolescence, et s'avère beaucoup moins progressif (Hillman 1993). Dans ce domaine la situation des parents est en fait paradoxale : dès l'âge de 10-12 ans, nombre d'enfants demandent davantage d'autonomie et d'indépendance dans leur mobilité et leurs activités, accéder à cette demande leur permet de retrouver une certaine indépendance vis-à-vis de la nécessité de programmer la vie quotidienne. Pourtant, de nombreux parents sont réticents à cet octroi d'indépendance, qu'ils se représentent souvent à la fois comme la « fin » de la vie familiale, et donc de leurs rôles de parents, mais aussi comme dangereux pour l'enfant/le pré-adolescent. Sur ce dernier point, certaines études montrent que ces craintes sont infondées : les enfants qui n'ont pas l'expérience de la rue sont moins socialisés au milieu urbain et à ses dangers (Klöckner 1998, Flade 1996) et cela se traduit notamment en termes d'accidents de la route car ces enfants/adolescents en perçoivent mal les dangers (Rosenbaum 1993).

Mais l'ambivalence de la mobilité est également présente en ce qui concerne la bi-résidentialité des enfants dont les parents sont séparés ou divorcés (Decup-Pannier 2000). De cette situation souvent assez contraignante en termes d'organisation résulte généralement une indépendance plus grande des enfants de même qu'une autonomie plus précoce. Les travaux menés sur cette thématique montrent en effet que les enfants vivant en garde partagée ont en moyenne de plus grandes latitudes en matière de sorties et quittent le domicile familial plus jeunes. Cette observation est plus généralement valable pour les familles monoparentales, et celles où les parents ont des horaires de travail décalés (Macklin 1988, Gadbois 1981)¹⁵. On constate dans ces familles une plus grande indépendance des enfants, qui est sans doute plus le résultat d'une obligation que d'un choix de la part du parent.

4.3.3 Les déplacements

Le troisième niveau d'analyse est l'appropriation par (1) les familles et (2) les individus qui les composent des moyens de transport auxquels ils ont accès et des temps de mobilité.

(1) Une littérature s'est développée ces deux dernières décennies autour de la famille en déplacement. Celle-ci se focalise autour de deux questions :

L'appropriation des moyens de transport par les familles. La question de l'appropriation renvoie à plusieurs dimensions :

- / Les services de transports publics. Dans de nombreux pays, les services de transports en commun sont conçus pour les déplacements domicile-travail. Il en résulte que l'offre n'est abondante en la matière qu'aux heures dites de pointe. Dans la mesure où une large part de la mobilité en famille se déroule en dehors de ces heures, les services de transports publics sont souvent inadaptés (Boulin et Mückenberger 2002 : 49).
- / Les difficultés physiques d'accès aux transports publics avec des petits enfants sont souvent mentionnées comme problématiques à cause de l'accessibilité à ces systèmes de transports ; ainsi par exemple, des travaux relèvent les difficultés à utiliser le métro avec des enfants en bas âge (Tievant et Chaguiboff 1991), d'autres mettent en relief le caractère stressant de l'utilisation du bus en famille (Hillman 1993) etc. Dans le domaine de l'accessibilité des transports en commun, relevons que des facilités sont conçues pour les handicapés, mais beaucoup moins pour les familles avec enfants en bas âge qui pourtant en bénéficient. Au plan contextuel, notons que la France est particulièrement concernée par les questions de difficultés d'accès aux

transports publics pour les familles : l'obligation de montée par la porte avant des bus dans de nombreuses villes, l'interdiction de garder des poussettes d'enfants ouvertes dans les véhicules (notamment sur le réseau RATP) et les portillons de métro sont autant d'obstacles à l'utilisation des transports en communs. Ces chicanes sont d'autant plus remarquables que de nombreux pays européens les ont supprimées (espaces poussettes dans les bus, pas de montée obligatoire par l'avant et pas de portillons infranchissables avec des poussettes d'enfants).

- / *Le volume de bagages nécessité par un déplacement en famille avec de petits enfants est en outre souvent considéré comme un problème lors de l'usage des transports publics, ou même de l'automobile (pour les vacances par exemple).*
- / *Les coupures urbaines et l'absence d'aménagements pour les piétons qui caractérisent de nombreux quartiers urbains, traversés par des infrastructures routières ou ferroviaires rendent les déplacements de proximité difficiles à leurs habitants (Héran 2001 : 15 et ss). Ce phénomène est encore amplifié pour les familles car ces situations entraînent une très mauvaise ergonomie des déplacements (détours, absence de trottoir obligeant à circuler sur la chaussée, aménagements inadéquats difficilement franchissables avec une poussette d'enfants).*
- / *L'absence de sièges d'enfants dans les taxis est évoquée dans les difficultés d'accès aux moyens de transport. Au nom de la sécurité routière, plusieurs pays européens dont la Suisse ont récemment interdit le transport d'enfants de moins de 7 ans en taxis sans sièges spécifiques. Or les compagnies de taxis refusent d'équiper leurs voitures de sièges, estimant que cet équipement est trop encombrant.*

Le temps du déplacement en famille. Les temps de déplacement en famille a-ont intrinsèquement un caractère ambivalent : ils sont à la fois considérés comme un moment privilégié de la vie familiale et comme un problème à résoudre. Ils sont souvent le temps des échanges familiaux et d'une intimité, notamment lorsqu'ils sont effectués en automobile ou en train, et à ce titre ils sont appréciés (Bordreuil 1997). Des discussions familiales y sont développées, des chants, la lecture de livres pour enfants, etc. Pour les mères actives à plein temps, les déplacements avec leurs enfants sont même considérés comme une manière d'avoir un contact privilégié avec ses enfants au quotidien (Prédali 2002). Pourtant, ces moments a priori conviviaux peuvent facilement se muer en cauchemars. Pour les trajets en transports publics, les interactions avec les autres voyageurs sont sources de stress : les enfants qui font du bruit ou les pleurs sont redoutés par les parents. Mais notons que l'automobile peut aussi être problématique. Outre les enfants malades, l'absence d'animation durant le trajet lorsqu'il n'y a qu'un adulte dans la voiture ressort comme une source de difficultés, tout comme le fait de devoir interrompre le sommeil d'un enfant lorsque le déplacement est terminé¹⁶.

(2) L'appropriation des différents moyens de transports par les membres de la famille et en particulier les 10-12 et les adolescents, fait l'objet de travaux de recherches qui s'orientent vers les thématiques suivantes :

- / *La conquête du déplacement seul.* L'acquisition de compétences permettant la maîtrise d'un moyen de transport motorisé compte certainement parmi les rites de passages à l'âge adulte de nos sociétés contemporaines. De plus, l'apprentissage de la conduite est un moment privilégié de la relation parent-enfant chez les adolescents. Comme le note Maryse Pervanchon à propos de la conduite accompagnée dès 16 ans (Pervanchon 2002) : d'une part l'apprentissage de la conduite restaure l'autorité des parents et d'autre part développe les relations de confiance réciproques.
- / *L'image des moyens de transport comme mise en valeur de son individualité.* Les moyens de transports sont très présents dans l'imaginaire des enfants et symbolisent souvent l'indépendance et l'autonomie. Les moyens de transports sont cependant porteurs d'images assez fortement différenciées. Si l'automobile est particulièrement valorisée, notamment chez les jeunes (Pervanchon et al. 1991, Kaufmann 2000), tout comme la moto, les transports publics

gardent l'image d'un moyen de transport peu valorisant car astreignant à des lignes et des horaires et impliquant un voyage en commun (Kaufmann 2000). Le vélo est très apprécié et il est associé à une forte indépendance spatiale (de Singly 2001)¹⁷.

/ *La transgression.* L'appropriation des moyens de transport participe à un jeu de présentation de soi. Dans ce jeu, la transgression joue sans doute un rôle central. Elle va du deux roues motorisé léger « trafiqué », aux excès de vitesse en automobile, en passant par les comportements téméraires à moto et le voyage sans payer, les tags et autres dégradations des véhicules de transports publics. Concernant ce dernier aspect, relevons que dans la plupart des grandes villes européennes, il est possible de se procurer des cassettes vidéo montrant les exploits de taggeurs de transports publics : ils apparaissent en groupes cagoulés et déploient leurs forfaits selon des « chorégraphies » très élaborées et rapides.

4.4 Trois enjeux relatifs aux temporalités et mobilités quotidiennes des familles

Les trois niveaux d'analyse qui viennent d'être présentés ne sont évidemment pas indépendants les uns des autres. Imbriqués, ils sont traversés par les questions d'inégalités et la contextualisation que nous avons abordées précédemment. Croiser ces niveaux d'analyse permet d'identifier trois enjeux centraux de la mobilité des familles. Si ceux-ci ne reprennent pas l'ensemble des aspects qui ont été abordés jusqu'ici, ils mettent en relief des lignes de force cristallisant des questions de recherche et un certain nombre de problèmes émergents que rencontrent les familles dans leur vie quotidienne.

4.4.1 La localisation résidentielle et la dépendance à l'automobile

La propriété d'une maison individuelle est une aspiration forte des familles en Europe. Elle fonctionne comme symbole d'une certaine réussite familiale et est souvent jugée nécessaire au développement de l'enfant (le jardin permet à l'enfant en bas âge une indépendance qu'il ne peut guère avoir en habitat collectif). Dans de nombreux pays dont la France, la réalisation de ce désir passe souvent par l'habitat périurbain, or ces localisations se caractérisent par des accessibilités fondées essentiellement, sinon exclusivement sur l'automobile, et par des aménités généralement lacunaires. Il en résulte que de nombreux pré-adolescents et adolescents vivent leur localisation périurbaine comme un obstacle à l'acquisition de leur autonomie. Les accessibilités fondées presque exclusivement sur l'automobile les mène dans une situation où ils dépendent fortement de leurs parents pour leurs déplacements, qui exercent par ce biais un contrôle sur les activités et les horaires de leurs enfants grandissants. L'absence d'animation dans le quartier de domicile renforce le sentiment de captivité et suscite par ailleurs l'ennui chez les adolescents, qui sont nombreux à regretter de ne pas habiter un quartier plus central.

La situation est tout à fait paradoxale : de nombreuses familles se mettent au vert pour leurs enfants, mais leurs enfants, en grandissant, regrettent ce choix qui limite à la fois leur autonomie et leur indépendance. Ce premier enjeu peut donc être synthétisé de la manière suivante : *comment peut-on réconcilier les aspirations de localisations résidentielles des familles avec l'autonomie des adolescents ?*

4.4.2 L'organisation de la vie quotidienne et l'indépendance des membres de la famille

La synchronisation des activités familiales est devenue chose complexe. Cette complexité croissante découle de la conjugaison de plusieurs aspects : la double activité dans le couple, la multiplication des activités extrascolaires des enfants et le développement de l'accompagnement des enfants. La peur d'un certain nombre de dangers renforce la complexité des synchronisations familiales : dans beaucoup de familles, on ne considère plus « raisonnable » de laisser ses enfants aller seuls à l'école

ou à des activités extrascolaires à cause de la dangerosité du trafic et/ou de la peur des mauvaises rencontres. Il résulte de ces phénomènes une perte d'indépendance des différents membres de la famille qui occasionne un certain nombre de désagréments. Relevons tout d'abord que cette situation entraîne des budgets-temps quotidiens de transport largement supérieurs à la moyenne pour les parents (les mères en particulier) qui se traduisent par une diminution des temps de loisirs. Ensuite, il en résulte une rupture de la progressivité dans l'acquisition de l'indépendance des enfants grandissant (9-12 ans), rupture qui pose plusieurs problèmes : un développement moins harmonieux de l'enfant qui se traduit notamment en matière émotionnelle, mentale et physique ; un manque de socialisation au milieu urbain qui peut s'avérer dangereux lorsque le jeune obtient finalement d'un coup vers 13-14 ans une indépendance élargie car il n'a pas une perception juste des dangers.

En résumé, les frictions spatio-temporelles dans les programmes d'activités et la perception de dangers dans l'espace public se combinent pour entraîner un accompagnement de plus en plus systématique des enfants par leurs parents, tant pour aller à l'école que pour les activités extrascolaires. Or l'accompagnement nuit à l'acquisition de l'indépendance et de l'autonomie et s'avère dommageable pour les enfants grandissants (et leurs parents-taxis). Le deuxième enjeu consiste à *élargir le champ du possible en manière de synchronisation des activités de la vie quotidienne et de sécuriser l'espace public de façon à permettre l'indépendance des différents membres du ménage.*

4.4.3 La gestion des imprévus et des ruptures dans la vie familiale

Compte tenu de la complexité des synchronisations dans la vie quotidienne des familles, les imprévus en matière de transport (grèves, retards, embouteillages) et de garde d'enfants (nounou malade, etc.) apparaissent comme l'ennemi des familles. C'est encore plus le cas dans les familles monoparentales, les familles en situation précaire, dans toutes les familles de bi-actifs à plein temps et dans les familles où les actifs travaillent loin de leur domicile. Les ruptures dans la vie familiale comme par exemple un divorce, un décès ou la maladie d'un des parents sont susceptibles d'entraîner des problèmes d'organisation du même ordre. Pour pallier ces imprévus, des stratégies de remplacement sont imaginées à partir de réseaux sociaux (amicaux ou associatifs) et familiaux. Ces formes de motilité (si possible destinées à rester à l'état de potentiel) mettent en relief des inégalités : s'organiser en cas d'imprévu suppose en effet des capacités organisationnelles et cognitives dont toutes les familles ne sont pas également pourvues.

L'exigence croissante de flexibilité dans le monde du travail et la croissance de la divorcialité, les imprévus sont de plus en plus nombreux, alors que les réseaux sociaux de voisinage sur lesquels les familles comptaient pour y pallier s'étiolent. Cette situation exige de la part des familles une motilité de plus en plus imaginative et réactive. On peut dès lors formuler le troisième enjeu de la façon suivante : *quelles aides peut-on offrir aux familles pour la gestion de leurs imprévus ?*

4.5 Les inégalités et les contextes en toile de fond

Les trois enjeux qui viennent d'être énoncés prennent sens par rapport aux inégalités sociales et au contexte.

- / Ainsi, le premier enjeu est particulièrement présent en France, où les femmes sont très souvent actives à plein temps même lorsqu'elles ont des enfants et où la périurbanisation est particulièrement prégnante et tournée vers l'utilisation de l'automobile. A contrario, ce premier enjeu est moins présent dans des pays où les femmes travaillant dans de fortes proportions à temps partiel, comme en Allemagne, aux Pays-Bas ou en Suisse et où de plus la périurbanisation est nettement moins développée. Notons en termes d'inégalités sociales que les catégories sociales n'ayant pas accès au périurbain sont plutôt préservées de ce premier enjeu¹⁸.

- / Le deuxième enjeu est fortement associé à l'étendue et au type de prestations proposées dans le domaine des politiques de la famille, notamment en matière de garde des enfants. Il est en outre particulièrement présent chez les familles ayant adopté un modèle décalé par rapport au modèle dominant du pays considéré (dans ce cas de figure, peu de services sont alors disponibles).

- / Le troisième enjeu est fortement associé au rapport au voisinage. Il renvoie donc à la fois à la capacité des familles à nouer des contacts et à leur localisation résidentielle, sachant que tous les quartiers n'offrent pas les mêmes possibilités de nouer des contacts, que ce soit pour des questions de profil « cycle de vie » des habitants (être une famille isolée dans un quartier de personnes âgées n'est de ce point de vue pas comparable à l'habitat dans un quartier où résident de nombreuses familles), de catégories sociales des habitants, de tissus associatif ou de forme urbaine favorisant plus ou moins les rencontres.

5. Tour d'horizon des expériences innovantes

A l'instar de ce que nous venons de développer pour l'état de l'art, le tour d'horizon des expériences innovantes ne vise pas l'exhaustivité. Partant des trois niveaux d'analyses identifiés dans l'état de l'art, à savoir les conditions-cadres de la mobilité, l'organisation de la vie quotidienne et les déplacements, il cherche à identifier des mesures visant à faciliter la mobilité des familles selon le dispositif méthodologique décrit précédemment (§ 3).

Au niveau méthodologique, le repérage des expériences innovantes s'est appuyé sur les réseaux de l'Institut pour la ville en mouvement et la CNAF, qui a effectué des remontées d'informations internes dans le réseau des CAF. Au plan international, nous avons procédé par boule de neige, en nous fondant sur des informateurs privilégiés en Allemagne, en France, en Italie et en Suisse et sur une recherche par internet.

Quatorze expériences innovantes ont été identifiées à travers toute l'Europe. En termes géographiques, notons qu'elles concernent essentiellement les pays Nordiques, l'Allemagne, la Hollande et la Suisse, ainsi que la France et la Grande Bretagne. L'Europe du sud est très peu présente, à l'exception de l'Italie où nous avons repéré une expérience innovante.

Les critères de sélection méthodologiques retenus nous ont amené à abandonner toute une série de mesures a priori innovantes, mais insuffisamment documentées, trop ponctuelles ou encore au stade du projet non implémenté. C'est ainsi que les bureaux des temps, qui n'impliquent actuellement que très peu de mesures concrètes ou alors des aspects très ponctuels (par exemple du guichet unique) ne font pas l'objet d'une recension en tant que tels¹⁹. De la même manière, les centrales de mobilité ne sont pas présentées, faute de services autres que de l'information. Les crèches de nuit ont également dû être abandonnées faute de données suffisantes concernant les usages, ce qui rendait leur présentation limitée. Les nombreuses opérations de modération de la circulation (zones 30, rues résidentielles, etc.), qui ne sont pas du tout documentées quand à leur impact sur l'autonomie des enfants des quartiers dans lesquelles elles sont implémentées ne sont pas retenues comme innovation²⁰. Les réseaux cyclables sont dans le même cas : l'absence d'études relatives à leur impact sur l'autonomie des enfants (y compris en Hollande) rend leur présentation hasardeuse.

Relevons par ailleurs que certains domaines n'ont mis en évidence que très peu d'expériences innovantes par rapport à notre champ. C'est le cas des politiques familiales, pour lesquelles nous avons pu constater que les mobilités familiales ne sont nulle part en Europe une préoccupation. En la matière, il y a guère que les crèches à horaires décalés qui touchent notre domaine, avec le problème qu'il s'agit d'expériences pilotes encore très ponctuelles et sans évaluations. Dans le domaine de la tarification des transports publics, nous avons également été frappé par le manque d'innovations : si la plupart des grandes villes européennes offrent des prix réduits pour les enfants, et éventuellement des petits rabais pour les familles voyageant ensemble, les expériences plus novatrices ne sont pas légion.

En clair, le tour d'horizon des expériences innovantes a nécessité des investigations larges et approfondies pour un résultat finalement assez maigre, car de nombreuses pistes se sont révélées infructueuses.

Quatorze innovations répondant aux critères méthodologiques définis ont néanmoins pu être identifiées. Certaines de ces innovations ont déjà fait l'objet de monographies en France. C'est en particulier le cas du CarSharing et des quartiers sans voitures. En analysant la documentation relative à ces expérimentations à la source, il est apparu que la présentation qui en a été faite est incomplète et parfois erronée. Ce constat démontre la nécessité de rechercher l'information à la source et de ne pas se fier à de la littérature intermédiaire, ce qui implique de la lecture dans des langues très diverses... Ces innovations sont les suivantes.

En matière de conditions-cadres de la vie quotidienne :

- / L'expérience allemande des *quartiers sans voiture*, qui vise à développer un urbanisme de proximité permettant de concilier la proximité d'espaces naturels et la proximité des aménités urbaines. Ces quartiers proposent ainsi des espaces publics sécurisés (sans automobiles), à l'ergonomie adaptée aux enfants et des équipements urbains spécifiquement réalisés à l'intention des familles.
- / Les politiques familiales des pays nordiques, qui offrent une large palette de prestations et

visent explicitement à favoriser une socialisation duale en famille et en structure d'accueil, et leur impact sur la mobilité des familles; (nous nous sommes focalisés sur l'exemple de la Finlande).

- / *Le carsharing*, qui se développe dans plusieurs pays d'Europe du Nord (Allemagne, Pays-Bas, Suisse), permet à des familles vivant sans voiture d'avoir ponctuellement accès à un véhicule pour les loisirs ou les gros achats de la semaine.

En matière d'organisation de la vie quotidienne :

- / Les *baby-sitting circles* sont des réseaux de baby-sitting de soirée fonctionnant par échanges réciproques non-monétarisés. Très développés en Grande-Bretagne, ils facilitent les sorties nocturnes des parents.
- / La *fluidification des horaires scolaires* pour faciliter la vie quotidienne des femmes actives à Florence.
- / Les « *autobus pédestres* » (ou cyclistes), tels qu'ils se pratiquent en Grande-Bretagne, en Allemagne et en Suisse permettent d'éviter certaines mobilités d'accompagnement en les collectivisant.
- / Les *carrefours de services aux familles* associés à la garde des enfants en Hollande. Il s'agit d'une expérience pilote.
- / Les *crèches itinérantes* en milieu rural et périurbain en France.
- / La mise à disposition de *halte garderie dans les gares* à Londres à l'intention des usagers du train permet de faire des courses (médecin, affaire, achats) sans avoir à se déplacer avec ses enfants.
- / L'expérience suisse des *Noctambus* vise à offrir des services de transports publics après minuit en fin de semaine pour les adolescents. Motivée par des impératifs de sécurité routière, ces initiatives se sont développées notamment dans des agglomérations de taille moyenne (250-400.000 habitants) et sont parfois gérées par des associations.
- / Les systèmes de *transports à la demande* desservant les zones périurbaines en France et en Suisse.

En matière de déplacements :

- / *Tarifications innovantes des transports publics urbains pour les enfants et les jeunes*. Ces innovations ont pour but de rendre les transports publics financièrement attractifs pour les jeunes et leurs familles. Les exemples de Paris et de Bruxelles sont développés.
- / Les *forfaits de transports collectifs spécifiquement conçus pour les jeunes* : l'abonnement voie 7 des chemins de fer suisses.
- / Les *offres visant à agrémenter les voyages en train en familles avec des enfants en bas âge*. Ces offres permettent aux enfants de s'ébattre sans déranger les autres voyageurs, ce qui est un facteur de stress lors de l'usage des transports publics.

Afin de présenter d'une manière attrayante et permettre leur comparaison, nous avons réalisé une monographie articulée pour chacune d'entre-elle autour des éléments suivants : (1) une description de l'innovation (le pays concerné, le public cible, l'objet de l'innovation et ses conditions d'accès, les partenaires impliqués), (2) l'objectif de la mesure et son intérêt par rapport à la problématique des temporalités familiales et de la mobilité telle que nous l'avons définie, (3) les usages de cette innovation et son évaluation en termes de bilan (réussite commerciale ou échec, raisons, etc.).

5.1 Les innovations relatives aux conditions cadre de la vie quotidienne

5.1.1 Quartiers sans voitures : des formes d'habitat adaptées aux familles désirant résider en milieu citadin

Depuis le milieu des années 90, des projets immobiliers de "quartiers sans voitures" voient le jour dans un certain nombre d'agglomérations européennes. L'idée fondatrice de ces projets consiste à regrouper des ménages qui souhaitent vivre durablement sans voitures particulières, en faisant en sorte que ces ménages puissent s'approprier les externalités de leur propre choix de vie. Il s'agit notamment de proposer une forme d'habitat peu exposé aux nuisances de l'automobile, principalement le bruit et le risque d'accident pour les enfants jouant à proximité du domicile. Il est à noter que dans les publicités immobilières, des projets très divers sont habillés du label "sans voitures". Pour notre part, nous ne retiendrons ici que les projets caractérisés par une diminution effective des aires de stationnement et non pas ceux qui se démarquent "simplement" par une exclusion de l'automobile de la superficie du quartier (garages en sous-sol ou parkings en bordure de quartier). Les ratios "places de stationnement par unité d'habitation" envisagés sont donc de l'ordre de 0.1 à 0.2, c'est-à-dire cinq à dix fois moins que les normes usuelles en milieu citadin.

La réduction des surfaces bâties dédiées au stationnement se traduit par une diminution des coûts de construction ainsi que par une augmentation des surfaces disponibles pour d'autres usages. En principe, le maître d'œuvre peut répercuter ces réductions de coûts dans les prix de vente ou de location des logements. De fait, les projets s'orientent plutôt vers une ré-affectation des moyens financiers libérés pour augmenter la qualité de vie offerte, notamment en mettant à disposition diverses facilités (salles communes pour des activités festives ou sportives, crèche, etc.) ou en optimisant la qualité écologique de la construction (énergie solaire, systèmes de récupération énergétique, matériaux écologiques, etc.).

La localisation est un enjeu primordial : les complexes immobiliers se situent généralement à proximité de centres d'activités – idéalement, le centre ville – et disposent d'une bonne desserte en transports publics, ce qui favorise une mobilité non motorisée. Lorsque des infrastructures essentielles manquent dans les environs (commerces, centres de loisirs, école, etc.), leur édification est intégrée dans les projets immobiliers. Pour répondre à tous les autres besoins de mobilité des habitants, les projets prévoient souvent des offres de services complémentaires, telles que la location de vélos et/ou d'automobiles (offre de car-sharing). L'offre de logements se décline elle selon toutes les formules usuelles : location, location avec co-propriété partielle (coopérative de logement) et propriété par étage.

A ce jour, plusieurs quartiers "sans voitures" ont été réalisés, dont parmi les plus importants par leur taille (avec indication de l'année de finition et du nombre de logements) : Amsterdam-Westerpark (1998 : 600 logements), Vienne-Floridsdorf (1999 : 250), Hambourg-Barmbek (2000+ : 210), Münster-Geist (2001 : 184), Fribourg.i.B.-Vauban (1999+ : 140), Edimbourg-Gorgie (2000 : 120). Certaines de ces réalisations comptent en plus des logements avec places de stationnement en bordure de quartier. Dans les pays germanophones, il existe de nombreuses initiatives en gestation (une liste est proposée sur le site <http://www.wohnen-ohne-auto.de>), y compris dans des villes dans lesquelles il existe déjà des réalisations (par exemple, une extension du quartier de Vienne-Floridsdorf est planifiée, les logements du premier complexe ayant rapidement trouvé preneurs).

La plupart des initiatives (réalisations et projets en gestation) sont issues d'associations proches de la mouvance écologiste (partis écologistes, associations de défense des intérêts des piétons et des cyclistes, etc.), mais sont de fait portées par des administrations communales pour ce qui concerne la planification des projets. Il semble que cette caution politique est pour l'instant encore nécessaire pour garantir le financement, souvent octroyé par des institutions sous contrôle étatique. D'ailleurs, les surfaces à bâtir dans des zones appropriées sont rares et représentent presque inévitablement des enjeux de politique urbaine communale. Enfin, un soutien politique s'impose parce que les projets immobiliers "sans voitures" s'inscrivent généralement en faux par rapport aux obligations de mise à disposition de places de stationnement stipulées dans les réglementations de construction et qu'ils impliquent donc une interprétation favorable de marges de manœuvre juridiques disponibles.

A Berlin, un grand projet – environ 760 logements plus de nombreuses facilités sur un terrain de 13 ha à proximité du centre ville, très bien desservi par les transports publics (desserte par le métro, un tram et des bus nocturnes) – attend une décision administrative. Il est largement documenté (<http://www.autofrei-wohnen.de>) et fournit quelques indications statistiques permettant de qualifier la demande (sur la base d'une liste de personnes intéressées) : pas moins de 43% des 500 ménages intéressés sont des familles avec enfants (personnes seules : 33% ; autres : 24%) ; 74% de ces ménages vivent déjà sans voiture et 14% seraient prêts à renoncer à la possession d'une automobile en emménageant dans le complexe en question.

Sur le plan quantitatif, la demande potentielle pour cette forme d'habitat découle sûrement des taux existants de ménages non motorisés : en Allemagne, les statistiques indiquent que plus d'un tiers des ménages résidant dans des villes de plus de 100'000 habitants sont non motorisés, ce taux pouvant même grimper jusqu'à des valeurs proches de 50% (Berlin) ; en Suisse, ces taux sont similaires pour les villes en Suisse alémanique (Bâle, Berne, Zurich), mais sont moins élevés dans les villes romandes²¹ (Genève : 30%). Toutefois, plusieurs facteurs contribuent à réduire considérablement la demande effective pour des logements "sans voitures" et on peut penser qu'il s'agit là d'un marché de niche, qui a néanmoins un important caractère symbolique dans la perspective d'une politique urbaine de logement favorable aux familles.

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Projets immobiliers réalisés ou en cours de réalisation.
Phase de construction : Projets initiés par des associations ou par des administrations publiques ; financement peu ou partiellement subventionné.
Phase d'exploitation : Logements offerts en co-propriété ou en location ; frais d'exploitation couverts par les usagers.

Ressources documentaires :

Dittrich, A. & Klewe, H. (1996) : *Autofreies Wohnen – Anforderungen, Projekte, Erfahrungen*, Monatsbericht, Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen. (Texte intégral : <http://www.ils.nrw.de/publik/pdf/mb96-3.pdf>)

Pour un résumé, voir sous le même titre l'article paru dans : *Verkehrszeichen*, n°3/1997.

Koerdt, A. (2002) : « Autofreies Wohnen – Nischenprodukt oder Leitbild ? », in : *Planungsrundschau – Theorie, Forschung, Praxis*, n°5.

<http://www.tu-harburg.de/sb3/objekt/planungsrundschau/web/planungsrundschau>

Sites internet : <http://www.autofrei-wohnen.de> ; <http://www.wohnen-ohne-auto.de>

5.1.2 Les politiques familiales nordiques « à la carte », à l'exemple de la Finlande et de sa capitale Helsinki

Les pays nordiques ont une longue tradition de mise en œuvre d'une politique familiale favorisant à

la fois la natalité et en même temps l'égalité entre hommes et femmes. Depuis le début des années septante, après avoir mené une politique basée avant tout sur un système d'allocations familiales, les pays nordiques ont implémenté des lois visant à promouvoir plus explicitement l'accès au marché du travail pour les femmes : d'une part, en instaurant une responsabilité étatique de fournir suffisamment de places de garde d'enfants en bas âge et, d'autre part, en introduisant dans les lois du travail des nouveaux droits pour les parents (congé de maternité et de paternité, droit à un congé sabbatique ou à une réduction du temps de travail pour pouvoir s'occuper de ses enfants, etc.). Cette politique a porté ses fruits, puisque les pays nordiques comptent aujourd'hui des taux de natalité supérieurs à la moyenne européenne, alors même que pères et mères sont généralement tous deux actifs (et ce même si les taux d'occupation des mères de famille ont rediminué ces dernières années, en raison de l'augmentation du chômage). Ci-dessous, nous décrivons plus concrètement comment une telle politique est mise en œuvre, en nous basant sur l'exemple de la Finlande.

La loi du travail finlandaise prévoit un système particulièrement élaboré pour que les parents puissent combiner leur vie familiale et professionnelle « à la carte » en fonction de leurs envies. Premièrement, la loi offre aux parents des congés parentaux durant lesquels ils continuent de toucher une partie de leur salaire (en moyenne environ deux-tiers de leur salaire, payés par l'assurance-maladie) : les mères disposent d'un congé-maternité de 105 jours qui chevauche l'accouchement, alors que les pères se voient eux offerts un congé-paternité de 18 jours ; de plus, la loi prévoit un congé parental supplémentaire de 158 jours, que les parents peuvent se partager entre eux selon leurs souhaits (dans les faits, seuls 3% des pères prolongent leur congé-paternité et ce congé supplémentaire sert donc avant tout à prolonger le congé-maternité). Par ailleurs, les parents d'enfants peuvent demander un congé sabbatique non-payé à leur employeur tant qu'un de leurs enfants est âgé de moins de trois ans ; dans ce cas, ils se voient octroyer une allocation de compensation de charge familiale, payée par l'Etat et parfois complétée d'allocations municipales (voir ci-dessous). Enfin, les parents peuvent demander une réduction de leur temps de travail hebdomadaire tant qu'un de leurs enfants n'est pas encore scolarisé (c'est-à-dire qu'il est âgé de moins de sept ans) et, en cas de maladie d'un enfant de moins de dix ans, un des parents peut s'absenter de son lieu de travail pendant quatre jours au maximum. Dans la réalité, il semble que bon nombre de familles finlandaises ne font qu'un usage modéré de ces droits parentaux et qu'elles préfèrent maximiser leurs revenus (notamment dans la perspective de pouvoir accéder à la propriété de leur logement, qui représente un idéal national), ce qui pose alors le problème de la garde des enfants.

En Finlande, la mise en place de structures de garde d'enfants en bas âge (c'est-à-dire jusqu'à l'âge de scolarisation) est devenue une responsabilité municipale en 1973. Pour satisfaire à cette obligation, les municipalités peuvent offrir des places de garde dans des crèches ou superviser des modes de garde plus familiaux (mamans de jour s'occupant de 4-5 enfants), voire en proposant des activités ludiques gardées (clubs, etc.). De fait, la demande a longtemps dépassé l'offre dans ce domaine et ce n'est que depuis une dizaine d'années qu'on peut véritablement parler de droit à l'obtention d'une place de garde (d'abord pour les enfants de moins de trois ans, puis plus récemment, pour tous les enfants non-scolarisés). D'ailleurs, des lois complémentaires ont été promulguées en 1996 pour accélérer le développement de places de garde, notamment en autorisant les municipalités à subventionner des crèches privées ou en offrant un soutien financier sous forme de "chèque" aux parents qui préfèrent organiser un système de garde privé (à l'exclusion d'une garde par d'autres membres de la famille).

A Helsinki, la capitale qui compte 560'000 habitants (dont 40'000 enfants de moins de sept ans), les services sociaux de la municipalité sont en mesure de proposer pas moins de 23'000 places de garde dans 300 crèches ou dans l'une des 2'600 familles d'accueil. Cette vaste offre permet en principe aux parents de trouver une place de garde à proximité de leur domicile (accompagnements des enfants à pied), à moins qu'ils souhaitent placer leurs enfants dans des crèches spécialisées (crèches multiculturelles, gardes en langue étrangère, gardes pour enfants souffrant d'allergies, etc.). Généralement, les horaires de garde – typiquement : de 07h00 à 17h00 – permettent aux parents de respecter un horaire de travail normal. Il est à noter que la fluidification des horaires de travail a entraîné une augmentation de la demande pour des horaires de garde décalés et les services

municipaux s'attellent désormais à répondre à cette demande de flexibilité. En particulier, une dizaine de crèches de la ville proposent désormais des services de garde 24h sur 24. A Helsinki, les tarifs pour la garde d'enfants varient en fonction du revenu des ménages, du nombre d'heures de garde et du nombre d'enfants placés, s'étalant entre 0 et 200 € par mois et par enfant.

En fin de compte, il semble que les familles finlandaises rencontrent avant tout des difficultés dans leur organisation quotidienne à partir du moment où leurs enfants atteignent l'âge de scolarisation. En effet, les horaires scolaires débutent en général vers 08h00-10h00 et se terminent vers 14h00-16h00, le nombre d'heures de scolarisation augmentant avec l'âge. Ainsi, même si toutes les écoles finlandaises servent des repas de midi à leurs écoliers, d'importants décalages subsistent encore entre les horaires des enfants et ceux des parents actifs. De fait, il semble que, dans la mesure où les municipalités ne sont pas très enclines à développer des offres d'animation pour occuper les enfants scolarisés après l'école, bon nombre d'enfants passent leurs après-midis seuls à leur domicile. -

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Politique publique, principalement mise en œuvre par les municipalités.

Ressources documentaires :

Astrand Kaisa (1998) : Time in the City and Quality of Life – National Report Finland. Rapport rédigé à l'intention de la Fondation européenne pour l'amélioration des conditions de vie et de travail, Dublin (rapport de synthèse en français disponible sous <http://www.eurofound.ie/publications/EF9940.htm>). Family leaves – a matter for both parents (2002). Information diffusée par le ministère finlandais de l'emploi, disponible sous : <http://www.mol.fi/english/working/familyleaves.html> Site WWW de la ville de Helsinki (<http://www.hel.fi/english/index.html>) et ses pages d'information sur les questions familiales : <http://www.hel.fi/english/services/special/family.html>

5.1.3 Le car-sharing et les autres formules de location d'automobiles : quel intérêt pour les familles ?

Ces dernières années, le car-sharing (autres dénominations existantes, mais insatisfaisantes à nos yeux : auto-partage, multi-voiturage) s'est imposé comme une prestation incontournable pour compléter l'offre de transports publics et il a été implémenté dans un nombre croissant d'agglomérations urbaines européennes. Le car-sharing peut être assimilé à un service de location d'automobiles qui se distingue par des conditions d'usage très flexibles : locations pour des durées à partir d'une heure, autorisation d'usage sur réservation préalable par téléphone ou par internet, stations décentralisées localisées aux nœuds de transports publics ainsi que dans les quartiers résidentiels, accès aux véhicules 24h/24 en *self-service* (mais pas de locations "simple course"). Périodiquement, les prestations consommées sont facturées sur la base de tarifs horaires et kilométriques. Le droit d'accès à la flotte de véhicules implique généralement des cotisations mensuelles ou annuelles ainsi que, parfois, le dépôt d'une caution ou d'une participation au capital de l'entreprise prestataire. Par rapport aux prestations de loueurs "traditionnels", le car-sharing se distingue par le faible coût pour des utilisations ponctuelles de quelques heures (tarifs horaires de l'ordre de 2 €, plus environ 0.3 € par kilomètre parcouru) et par la simplicité d'accès aux véhicules (proximité géographique, absence de formalités administratives, accès 24h sur 24).

A l'origine, le car-sharing est issu de mouvements sociaux d'entraide qui voulaient permettre à leurs membres d'avoir ponctuellement et à bon compte recours à des automobiles. Ces systèmes se sont particulièrement bien développés en Suisse et en Allemagne. La croissance de ces organisations a conduit peu à peu à une professionnalisation des prestations, les opérateurs s'affirmant alors comme des partenaires crédibles pour des coopérations commerciales. Dans d'autres pays d'Europe, l'idée du car-sharing a été reprise à leur compte par des entreprises plus directement tournées vers la commercialisation de prestations de service. Depuis fin 2001, les entreprises nationales de chemins de fer en Suisse et en Allemagne investissent le marché du car-sharing dans le cadre de partenariats avec

des opérateurs locaux, afin d'offrir des prestations de mobilité complémentaires aux déplacements en train. En 2002, la communauté des usagers du car-sharing compte plus de 180'000 personnes en Europe (dont 45'000 en Suisse, 55'000 en Allemagne et presque autant aux Pays-Bas), principalement des personnes jeunes, célibataires ou en couple, habitant dans des agglomérations urbaines et plutôt sensibilisées par les problèmes écologiques.

L'intérêt du car-sharing pour les familles se décline principalement de deux façons. Pour des familles qui souhaitent se passer de la possession d'une automobile, le car-sharing représente une solution avantageuse pour des situations ponctuelles de la vie quotidienne dans lesquelles l'usage du vélo ou des transports publics s'avère plutôt inadapté (transports d'objets encombrants, déplacements nocturnes, etc.) ; dans ce cas, le recours au car-sharing s'inscrit dans une démarche d'inclination écologiste. D'autres familles s'approprient le car-sharing comme une alternative à la possession de véhicules supplémentaires au sein du ménage – c'est-à-dire en substitution d'une 2^{ème}, voire d'une 3^{ème} voiture – l'intérêt résidant alors plutôt sur le plan économique. En effet, une comparaison des coûts montre que le car-sharing offre un potentiel d'économies notable par rapport à la possession d'un véhicule qui ne roule pas plus de 10'000 km environ par année. Dans les pays dans lesquels le car-sharing s'est bien développé, le public-cible des familles correspond de plus en plus à ce deuxième cas de figure.

Il est à noter que, pour les familles avec des enfants en bas âge, le car-sharing offre moins de flexibilité que pour les autres usagers, parce que les prestataires ne proposent en général pas de sièges pour enfants. La décentralisation des stations de véhicules et l'absence de guichet, resp (?), de personnel local, posent des problèmes logistiques presque insolubles, forçant les familles à s'organiser de manière indépendante (acquisition privée des sièges et trajets additionnels entre la station et le domicile pour chercher et ramener les sièges privés). Pour des courses effectuées à partir du domicile, cela ne pose pas trop de problèmes ; par contre, lorsqu'il s'agit de combiner des voyages en transports publics et en automobile, un déficit important apparaît par rapport aux offres de location traditionnelles.

Une formule commerciale susceptible d'offrir un intérêt particulier pour les familles est actuellement expérimentée en Allemagne : l'opérateur de car-sharing Stattauto propose des contrats de location longue durée (*leasing* avec service complet, sous le label "cash car") avec possibilité de réduire les mensualités en "sous-louant" momentanément son véhicule. En effet, celui-ci peut être intégré dans la flotte de véhicules de car-sharing de Stattauto pendant des périodes prédéfinies par le locataire, Stattauto garantissant une déduction correspondante des mensualités. Or, on peut imaginer que des familles trouvent intérêt à louer un deuxième véhicule pendant les jours de la semaine, alors que durant le week-end ou les vacances, le véhicule privé suffit à leurs besoins. L'évaluation de l'expérimentation pilote tend à confirmer l'intérêt de la formule pour les familles, une majorité de la première vague de 30 clients appartenant à cette catégorie de ménages. Concrètement, la formule offre une solution appréciée pour des périodes de transition relativement longues faisant suite à un changement de lieu de travail ou à la naissance d'enfants (nécessité d'assurer des accompagnements des enfants jusqu'à ce qu'ils gagnent en autonomie).

A ce jour, le car-sharing représente le service de mobilité qui se rapproche le plus de l'idéal-type du « véhicule public en libre-service », un modèle qui a fait l'objet d'une série d'expérimentations portées par l'industrie automobile, en France notamment (Tulip, Praxitèle, Liselec, etc.) ; d'ailleurs, les grands opérateurs de car-sharing (Mobility / Raillink en Suisse et Stattauto / Shareway / DB-carsharing en Allemagne) ne cachent pas qu'ils visent à améliorer peu à peu leurs prestations pour s'approcher de cet idéal-type. Si l'on se place dans la perspective du développement d'une large gamme de systèmes de location d'automobiles – la formule cash car évoquée ci-dessus, mais également les nombreuses formules proposées par des loueurs "traditionnels" – on constate qu'un tel ensemble de prestations complémentaires est en passe de se profiler comme une alternative crédible à la possession d'une automobile, pour le moins dans les agglomérations urbaines. Pour les familles, un tel ensemble est susceptible d'offrir une plus grande flexibilité de déplacement au quotidien : location de très courte durée pour un accompagnement d'enfant à une activité extrascolaire, locations de quelques heures

pour des déplacements individuels des parents, locations pour la durée des vacances sur le lieu de villégiature (permettant de profiter de la convivialité d'un trajet en train), locations sur plusieurs mois afin de s'adapter aux circonstances évolutives sous-jacentes au développement familial.

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Services payants mis en œuvre par des prestataires privés.
Phase d'investissement : Mise en place des prestations auto-financée, voire bénéficiant de subventions partielles dans le cadre de programmes d'impulsion à l'innovation.
Phase d'exploitation : Prix payés par les usagers permettent de couvrir les frais d'exploitation, mais marge de profit reste faible.

Ressources documentaires :

Muheim, Peter (1998) : *CarSharing – Der Schlüssel zur kombinierten Mobilität*. Berne : Office Fédéral de l'Energie.

Pour un résumé en français, voir : <http://www.mobilmanager.ch>

Canzler, Weert & Franke, Sassa (2002) : *Mit cash car zum intermodalen Verkehrsangebot*. Bericht 3 der choice-Forschung. Berlin : Wissenschaftszentrum Berlin für Sozialforschung GmbH.

Texte intégral disponible sous : <http://skylla.wz-berlin.de/pdf/2002/ii02-104.pdf>

5.2 L'organisation de la vie quotidienne

5.2.1 Le "babysitting circle" : une ancienne forme de réseau d'échanges non-monétarisés en voie d'expansion

Les "cercles de babysitting", des réseaux de babysitting de soirée fonctionnant par échanges réciproques non-monétarisés, sont une forme d'organisation collective assez répandue en Grande-Bretagne ainsi qu'aux Etats-Unis. Le principe de base en est simple : les membres du cercle s'engagent à garder les enfants d'autres familles autant qu'ils profitent eux-mêmes de tels services ; l'équité des échanges se fonde sur un système de "jetons", chaque garde d'enfant donnant lieu à un "paiement", la quantité de jetons versés étant fonction de la durée de garde ; généralement, ces jetons existent uniquement sous forme informationnelle dans la comptabilité centralisée du cercle, mais il existe également des systèmes avec de véritables jetons équivalant à 1/2 heure de garde, qui circulent entre les membres. La "secrétaire de cercle" – une fonction bénévole qui est prise en charge par un membre du cercle, généralement par rotation de responsabilité – tient à jour la liste des membres et, le cas échéant, collecte les informations concernant les échanges. La règle veut que les parents à la recherche d'un babysitter contactent un à un les membres du cercle, en commençant par ceux qui sont en manque de jetons (après s'être renseignés auprès de la secrétaire), jusqu'à ce qu'ils aient trouvé une personne disponible. Dans la mesure où le système se base sur la confiance réciproque, les parents adhèrent à un cercle par co-optation des membres existants. Il semble que les cercles de babysitting comptent typiquement entre 10 et 30 membres.

Dans le cadre d'une recherche qualitative menée dans les années 80, Linda Bell a documenté le fonctionnement d'un cercle de babysitting en interviewant une dizaine de membres et en menant une observation participante durant deux ans. Elle a mis en évidence qu'il existait au sein du cercle des sous-groupes dans lesquels se déroulaient la majorité des échanges ; plus que la proximité géographique, c'étaient bien les affinités entre mères qui jouaient un rôle prépondérant dans la formation de ces sous-groupes. L'intérêt des mères participantes dépassait largement l'attrait pratique du système ; en effet, le cercle s'avérait être un réseau de sociabilité pour discuter avec d'autres mères de problèmes de la vie quotidienne (même si les membres du réseau ne représentaient pas toutes de véritables amies). D'ailleurs, les mères se rencontraient régulièrement dans le cadre de réunions de

groupe tenues en cours de journée. A l'époque de la recherche de Linda Bell, les pères ne participaient que très indirectement au fonctionnement du cercle de babysitting, assurant simplement la garde des propres enfants pendant que les mères gardaient ceux des autres. Il semble que les pères jouent aujourd'hui un rôle un peu plus actif (c'est-à-dire que ce sont parfois eux qui assurent la garde des enfants des autres familles).

A notre connaissance, la diffusion des cercles de babysitting n'a pas à ce jour fait l'objet d'une recherche scientifique approfondie quant à ses origines, ses conditions de fonctionnement ou encore l'ampleur actuelle de sa propagation. Il est par contre avéré que ce système existe en Grande-Bretagne depuis plus de 50 ans. Nos recherches sur internet montrent que l'organisation des cercles de babysitting s'inscrit généralement dans la vie associative locale ; il semble que bon nombre des parents intéressés y adhèrent après avoir rencontré des membres existants à des lieux de la vie de quartier (réunions de paroisse, groupes de rencontre "mères et enfants", jardins d'enfants, etc.). L'ensemble des efforts organisationnels sous-jacents au fonctionnement des cercles de babysitting n'est pas négligeable ; à notre sens, leur existence s'explique sûrement par la dimension culturelle que revêt la participation à la vie associative locale dans les pays anglo-saxons et peut-être également par un haut taux de mobilité résidentielle (qui implique que les familles doivent plus fréquemment renouveler leurs réseaux d'entraide).

Un nouveau service proposé sur internet pourrait faciliter la fondation et l'administration de cercles de babysitting et ainsi promouvoir leur propagation : babysittingcircle.co.uk a élaboré une plate-forme de communication qui facilite la recherche d'un babysitter au sein du cercle (envoi automatisé des demandes par email) et qui comptabilise automatiquement l'échange de jetons. Par ailleurs, la plate-forme permet aux nouveaux adhérents potentiels de s'informer sur l'existence de cercles à proximité d'un lieu de résidence (critère : code postal). Le service offert est payant à partir du moment où une famille échange des heures de garde d'enfants (cotisation annuelle de 27 €). Après son lancement en avril 2001, pas moins de 4'000 membres se sont ainsi regroupés au sein de 300 cercles. Par contre, il s'avère que très peu de ces cercles utilisent la plate-forme de communication payante et les initiateurs de ce service ont donc renoncé à pérenniser leur offre au-delà de fin 2002.

Par rapport aux services internet de mise en relation de parents avec des baby-sitters tels qu'ils existent déjà en France (<http://www.babychou.com>, <http://www.yoopala.com>, <http://www.bebe-annonces.com>, etc.), le système des cercles de babysitting offre en fin de compte un double avantage de modicité des frais de garde et de compétence des intervenants, puisque ceux-ci disposent d'une expérience parentale.

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Echanges non-monétarisés de services.

Phase de mise en place : Initiatives portées par des groupes de parents, le cas échéant avec le soutien (gratuit) d'un service internet.

Phase d'exploitation : Mise en œuvre entièrement portée par des parents bénévoles, le cas échéant avec le soutien (payant) d'un service internet.

Ressources documentaires :

L. Bell (1995) : « Just a token commitment ? Women's involvement in a local babysitting circle », in : *Women's Studies International Forum*, Vol. 18, No. 3, pp. 325-336.

Service Internet d'administration de cercles de babysitting : <http://www.babysittingcircle.co.uk>

5.2.2 La fluidification des horaires scolaires en soutien de l'activité professionnelle féminine : l'exemple des écoles primaires de la Ville de Florence (Italie)

Dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de Coordination des Temps, des Horaires et des Espaces de 1998, l'administration de la Ville de Florence (500'000 habitants) a graduellement étalé les

horaires d'entrée et de sortie des écoles municipales dans le but de réduire les pointes de circulation et la congestion qui s'en suivait. Pour faciliter la vie quotidienne des familles, cette réorganisation des horaires scolaires a été accompagnée par une offre de prise en charge avant et après les heures de classe, pour tous les élèves des écoles primaires. C'est le Bureau des Temps, des Horaires et des Espaces, une structure administrative directement subordonnée au maire de la Ville de Florence, qui a supervisé ce projet, lequel a d'ailleurs obtenu le premier prix du concours national « Qualita' in Comune 99 ».

La prise en charge des enfants est organisée de la manière suivante : sur inscription préalable et pour toute la durée de l'année scolaire, les parents peuvent amener leurs enfants à partir de 07h35 et les reprendre à 17h30 au plus tard, sachant que les heures de classe s'étalent entre 08h30 et 16h30 environ ; pour les jours où les classes ne sont prévues qu'entre 08h30 et 12h30, l'accueil post-scolaire (avec repas de midi) va jusqu'à 14h30. L'inscription à ces services de garde pré- et post-scolaires est payante (10 € par mois et par famille, indépendamment du nombre d'enfants). L'accueil comprend une animation active mais peu structurée, de manière à éviter que les enfants se sentent stressés pendant ces périodes. Il est organisé par groupes de 15 enfants en moyenne, dans des locaux adaptés à des activités ludiques et expressives. Dans la mesure du possible, les enfants sont regroupés en fonction de leur âge et en fonction de l'horaire de garde. Pour le service post-scolaire, les sorties des enfants sont autorisées par intervalles de 30 minutes, de manière à ce que de véritables animations puissent être proposées. Le matin, l'horaire est plus flexible, puisque les écoliers peuvent arriver entre 07h35 et 08h00, seule la présence durant la deuxième demi-heure du service pré-scolaire étant vérifiée.

La participation aux services pré- et post-scolaires fait l'objet de vérifications (listes de présence) et les absences doivent être justifiées par les parents par des notes d'excuse écrites (les enfants trop souvent absents peuvent être exclus des services de garde). L'animation des groupes d'enfants est entièrement assumée par des employés de la coopérative sociale Agorà, qui a été mandatée à cet effet par l'administration communale. Ces employés sont en majeure partie des jeunes étudiants universitaires, qui se montrent très intéressés par cette possibilité de travailler quelques heures par semaine à côté de leurs études. Tous ont suivi une courte formation d'animation de groupes d'enfants.

Le service pré-scolaire est particulièrement apprécié par les parents, puisqu'il offre une véritable opportunité de coordonner les horaires scolaires des enfants et les horaires de travail des parents. Durant l'année scolaire courante, environ 1'500 élèves y ont été inscrits et l'accueil a été réparti en 82 groupes, toutes les écoles de la ville offrant ce service (56 écoles en tout). En comparaison, les services post-scolaires de début d'après-midi, proposés en prolongement des journées scolaires courtes, comptent env. 1000 élèves inscrits (50 groupes dans 26 écoles), alors que les services post-scolaires en fin d'après-midi n'intéressent eux qu'une centaine d'élèves dans sept écoles. Ainsi, ce sont aujourd'hui environ 15% des élèves scolarisés qui recourent à l'un ou l'autre de ces services.

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Service public payant.

Phase de mise en place : Services mis en place par l'administration communale, dans le cadre d'un projet d'amélioration des services publics au citoyen.

Phase d'exploitation : Exploitation prise en charge par un mandataire privé, sur commande de l'administration communale ; les taxes d'inscription ne couvrent qu'une très faible partie des coûts d'exploitation.

Ressources documentaires :

Descriptif du projet de réorganisation des horaires pour maîtriser les flux de circulation en ville de Florence : <http://lorenzo.provincia.fi.it/tempi/pubblicazioni/Libroamorevole/9.htm>

Personne de contact :

Giuliana Danti, Responsable des services pré- et post-scolaires au sein de la Direction de l'enseignement

5.2.3 Les autobus scolaires pédestres (ou cyclistes) : des initiatives citoyennes en soutien de l'organisation des mobilités familiales

L'« autobus scolaire pédestre » (ou « pédibus », selon l'appellation idoine choisie à Lausanne) n'est rien d'autre qu'une forme organisée d'accompagnement d'enfants sur leurs chemins scolaires, les trajets étant effectués à pied (ou, le cas échéant, en vélo). L'organisation de ce ramassage scolaire se calque sur le principe de fonctionnement des transports publics : des adultes (les conducteurs et conductrices) parcourent des trajets prédéfinis (les lignes) et prennent en charge des enfants à certains endroits de l'itinéraire (les arrêts) ; ils mènent la caravane d'enfants qui se forme ainsi jusqu'à l'école, s'assurant ainsi de la sécurité des enfants sur toute la longueur du chemin. Les conducteurs parcourent les trajets en appliquant un horaire de déplacement « officiel », aussi bien pour l'aller que pour le retour. Généralement, ce sont des parents bénévoles qui prennent en charge à tour de rôle la fonction de conducteur ou de conductrice, mais d'autres personnes peuvent également être recrutées (notamment des retraités). Des « règles du jeu » négociées entre parents permettent de faire face aux situations exceptionnelles qui peuvent se présenter (enfants malades, parents empêchés d'assumer leur rôle de conducteur, etc.).

Par ce type d'initiatives, les promoteurs des pédibus visent en premier lieu à améliorer la sécurité des enfants sur le chemin de l'école, cherchant à briser les cercles vicieux issus de la tendance accrue des parents à accompagner leurs enfants à l'école en automobile, pensant ainsi assurer leur sécurité sur les trajets scolaires. Or, ce raisonnement ne vaut que tant que les enfants n'expriment pas de velléité à se déplacer de manière autonome ; à partir de ce moment-là, ces mêmes enfants sont exposés aux dangers générés par la circulation des autres parents. Par ailleurs, les promoteurs des pédibus mettent en avant d'autres avantages « annexes » : activité physique bénéfique pour la santé, déploiement de sociabilités appréciées par les enfants, réduction de la circulation automobile et ses corollaires (réduction de la pollution de l'air et de l'émission de gaz à effet de serre), etc. Dans la perspective du développement personnel des enfants, cette solution offre un cadre tout à fait adapté à un apprentissage graduel de l'autonomie de déplacement – y compris l'acquisition de l'habitude de marcher – tout en garantissant un niveau de sécurité élevé.

Les promoteurs des pédibus appartiennent en général à trois cercles d'acteurs : les parents d'élèves d'un même quartier, des employés d'une école et/ou des membres de l'administration communale. Dans la mesure où les pédibus offrent un intérêt certain pour la collectivité, un soutien de la part des acteurs institutionnels paraît tout à fait adéquat. La collaboration des instituteurs et institutrices est pratiquement incontournable, d'une part pour la publicité du système et d'autre part pour une gestion adaptée de situations exceptionnelles concernant des enfants « abonnés » d'un pédibus (retenues en classe, etc.). L'administration communale peut elle intervenir en soutien du développement d'initiatives privées au sein des quartiers, en fournissant notamment des guides pratiques facilitant l'établissement de nouvelles lignes de pédibus (check-lists des tâches à accomplir, règlements-types pour gérer le fonctionnement quotidien et ses exceptions, lettres-types pour approcher d'autres parents, etc.).

Dans tous les cas, la mise en place et le fonctionnement des pédibus implique une démarche volontaire de quelques parents d'un quartier, notamment pour stimuler l'intérêt d'autres parents et pour prendre en charge des tâches de coordination. Au début, la conduite des pédibus peut engendrer une surcharge par rapport à un accompagnement individuel des propres enfants, voire même par rapport à un partage des tâches informel entre voisins/connaissances. Par contre, une fois que l'organisation est rôdée et qu'un nombre plus conséquent de parents participent au fonctionnement du pédibus, le système permet généralement aux parents de consacrer moins de temps aux accompagnements. La motivation des parents, si l'on en croit les commentaires qui parsèment les documents disponibles sur internet, est largement portée par les multiples formes de sociabilités que le pédibus génère : les enfants font connaissance d'autres enfants habitant dans le même quartier et les parents

apprennent à connaître d'autres parents, créant ainsi parfois des réseaux d'entraide qui vont au-delà de la question de l'accompagnement des enfants (garde d'enfants alternée, échange de *baby-sittings*, accompagnements partagés à des activités extrascolaires, etc.).

A ce jour, il n'existe que très peu d'évaluations scientifiques d'initiatives de pédibus. Un projet-pilote particulièrement bien documenté a récemment vu le jour dans la ville de Christchurch, en Nouvelle-Zélande : grâce au financement d'une fondation publique et grâce au soutien de l'administration communale, Carolyn O'Fallon a dirigé en quelques mois la mise en place d'un réseau de 13 pédibus pour 112 enfants de trois écoles distinctes. Pour ce faire, elle a contacté tous les parents d'élèves de quatre écoles pour sonder leur intérêt pour cette démarche (intérêt d'inscrire des enfants et intérêt de participer au fonctionnement d'un pédibus) et pour spécifier leurs demandes (horaires souhaités, jours "abonnés", etc.) ; elle a ensuite tracé des lignes potentielles sur des cartes afin de pouvoir présenter des projets concrets lors de séances d'information tenues dans les écoles. L'organisation proprement dite des pédibus a été entièrement laissée aux sous-groupes de parents qui se sont formés à ces séances. Seuls trois de ces sous-groupes n'ont pas réussi à concrétiser la mise en place d'une ligne de pédibus (inadéquation des disponibilités horaires des parents ou perte d'intérêt pour le système). En fin de compte, ce processus a permis de régler l'accompagnement de 57% des enfants dont les parents s'étaient initialement montrés intéressés par la formule du pédibus (plus de 60% de ces enfants étaient auparavant accompagnés à l'école en automobile).

Malgré l'importance de l'effort sous-jacent à la mise en place et au maintien des lignes de pédibus, le système semble connaître ces dernières années une diffusion tout à fait impressionnante, tout particulièrement dans les pays anglo-saxons ainsi qu'au Québec. Il est vrai que dans ces pays, la participation des individus à la vie associative locale est un phénomène culturel qui favorise le déploiement de telles initiatives. En comparaison, il faut s'attendre dans les pays francophones à rencontrer plus de difficultés pour mettre en place et pour maintenir en vie ces systèmes fondés sur l'action collective. Dans ces conditions, on peut penser qu'une implication résolue de la part d'un acteur institutionnel – par exemple, une unité de soutien et de coordination au sein de l'administration communale – sera ici incontournable pour assurer une multiplication de lignes de pédibus.

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Démarche informelle mais organisée, fondée sur le bénévolat (service gratuit).
Phase de mise en place : Initiative portée par des groupes de parents, souvent avec un soutien logistique de la part d'administrations communales
Phase d'exploitation : Mise en œuvre entièrement portée par des parents bénévoles.

Ressources documentaires :

O'Fallon, Carolyn (2001) : *Walking School Bus Networks : Evaluation of Trial in Christchurch*. Wellington (NZ) : Pinnacle Research.

Texte intégral disponible sous : <http://pinnacleresearch.co.nz/wsb.htm>

Vert l'action (1999) : *Comment mettre en place un autobus scolaire pédestre / cycliste*. Ottawa : Programme national « Aller-retour actif et sécuritaire pour l'école (ARASPE) ».

Texte intégral disponibles sous : <http://www.vertlaction.ca/araspe/pdf/WSB-booklet-f.pdf>

Descriptif de l'initiative promue par la Ville de Lausanne : <http://www.lausanne.ch/pedibus>

Personne de contact :

Monique Skrivan, Déléguée à l'enfance au sein de l'administration de la Ville de Lausanne
Tel. ++41 / 21.315.68.36 Email : enfance@lausanne.ch

5.2.4 Les carrefours de services aux familles : un exemple hollandais

Aux Pays-Bas, un nombre croissant de crèches-garderies d'enfants tentent d'offrir des services

complémentaires aux parents qui y amènent leurs enfants, toujours dans le but de leur faciliter l'organisation de la vie quotidienne. Du point de vue des familles, la gamme des services pouvant offrir un intérêt dans ce sens est a priori relativement étendue : lavage du linge, repassage, petits travaux de couture, prise en charge d'achats de produits alimentaires ou d'autres produits quotidiens, etc. Nous avons choisi de documenter un exemple concret pour mettre en lumière comment cette idée est implémentée sur le terrain : l'Organisation Centrale des Crèches-garderies de Dordrecht (COKD).

Fondée en 1989, la COKD regroupe au sein d'une entreprise privée une quinzaine de crèches-garderies situées dans Dordrecht, une ville ancienne d'un peu plus de 120'000 habitants. Au total, la COKD emploie environ 200 employés pour prendre en charge pas moins de 1800 enfants chaque jour. Les enfants de 0 à 16 ans sont accueillis selon des rythmes réguliers (crèche) ou ponctuellement pour une heure ou plus (halte-garderie) dans des structures mixtes de garde et d'accueil périscolaire, ouvertes de 07h00 à 18h00 (sachant que les horaires scolaires vont de 08h30 à 15h00, alors que les parents travaillent généralement jusque vers 17h30-18h00. Les tarifs varient entre 4'500 € et 9'000 € par an et par enfant, en fonction des prestations consommées (accueil à mi-temps ou à plein temps).

Depuis 2000, dans le cadre d'une expérimentation co-financée par le programme national d'impulsion « Dagindeling » (qui vise à promouvoir des mesures innovantes facilitant la constitution de routines quotidiennes, en réponse à la fluidification des cadres temporels et spatiaux de la société néerlandaise), la COKD a étendu son offre de services en proposant désormais les possibilités suivantes :

- / Coupe de cheveux dans les locaux de la COKD : sur réservation préalable, des employés d'un salon de coiffure local se rendent au lieu de garde de l'enfant et lui coupent les cheveux à cet endroit. Le tarif du salon de coiffure est appliqué sans surtaxe.
- / Achats quotidiens : la COKD a conclu avec un supermarché un accord permettant aux parents de passer des commandes par internet et de se les faire livrer à la crèche-garderie, évitant ainsi aux parents la nécessité d'un déplacement supplémentaire dans un commerce.
- / Centrale de baby-sitting : pour des gardes à domicile, la COKD propose un service de mise en relation avec des baby-sitters appartenant à un cercle de connaissances et de clients de l'entreprise. Le recours à ce service implique une cotisation annuelle de 50 € par an plus le défraiement des baby-sitters.
- / Accueil d'enfants scolarisés pendant la pause de midi : environ 70-80 enfants scolarisés sont accueillis dans deux réfectoires de la COKD pendant les pauses de midi, les trajets entre l'école et le réfectoire se déroulant sous la surveillance de volontaires de la COKD. Les repas sont préparés par un cuisinier professionnel. Une participation de 3 € par repas est demandée aux parents, qui permet tout juste de couvrir les frais engendrés.
- / Autres services divers : Accompagnements scolaires pour les enfants effectuant des devoirs dans les locaux de la COKD, en attendant que les parents viennent les y chercher ; cours périscolaires sont proposés pendant la pause de midi (cours de natation) ou en fin d'après-midi (cirque, informatique) ; Organisation de fêtes d'anniversaire au domicile ou dans les locaux de la COKD, avec mise à disposition de déguisements pour des fêtes à thème.

Après deux ans d'expériences et en prévision de la fin du financement « Dagindeling » pour début 2003, la COKD a fait le point sur la rentabilité des diverses prestations complémentaires :

- / Les partenaires commerciaux de la COKD (salon de coiffure, supermarché) vont abandonner leurs prestations, qui ne s'avèrent pas rentables.
- / La centrale de babysitting sera maintenue, puisque les coûts d'exploitation peuvent être couverts par les participations payées par les parents.
- / L'accueil d'enfants scolarisés pendant la pause de midi en réfectoire ou en piscine (cours de natation) sera maintenu, les frais d'exploitation pouvant là aussi être couverts par les participations des parents.
- / Les autres services seront abandonnés, vu qu'ils s'avèrent trop chers à mettre en œuvre par rapport aux prix que les parents seraient disposés à payer.

Il est à noter que dans la phase initiale de l'expérimentation « Dagindeling », la COKD avait envisagé la mise sur pied d'un accueil 24 heures sur 24, mais ce projet a été abandonné avant même d'avoir été expérimenté (coûts trop élevés et demande pas évidente).

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Expérimentations subventionnées par un programme national d'impulsion.
Phase de mise en place : Mise sur pied de nouveaux services par une société privée, grâce à un financement public.
Phase d'exploitation : Exploitation portée par une société privée, pratiquant des tarifs permettant d'envisager une couverture complète des coûts d'exploitation.

Ressources documentaires :

Site www de la COKD (en néerlandais) : <http://www.cokd.nl>

Dagindeling (2002) : Towards better daily routine arrangements. La Hague : Daily Routine Project Bureau (voir <http://www.dagindeling.nl>)

Synthèse du rapport Hervé sur « Le temps des villes », avec comptes-rendus des voyages d'étude en Allemagne, en Italie et aux Pays-Bas (2001).

Texte intégral disponible sous : <http://www.ville.gouv.fr/pdf/dossiers/temps/synthese.pdf>

Personne de contact :

Christine Baas, Directrice de COKD

Tel. ++31 / 78.616.34.22 Email : c.baas@cokd.nl

5.2.5 Les crèches itinérantes : une solution économique pour les communes rurales

Depuis quelques années, une solution innovante pour offrir des services de garde à la petite enfance essaime dans toute la France : en effet, un nombre croissant de communes rurales mettent en place des "crèches itinérantes". Le principe est simple : disposant d'un véhicule de type camping-car ou minibus équipé avec du matériel propre à la garde d'enfants en bas âge (matériel éducatif, jouets, matériel pour les soins aux enfants, petite installation de cuisine, lits, etc.), des employés qualifiés – typiquement, une éducatrice de jeunes enfants assistée par un ou deux auxiliaires – se déplacent dans différentes communes selon un horaire hebdomadaire préétabli et s'installent pour quelques heures dans des locaux adéquats mis à disposition (salle communale, etc.) ; les parents disposent alors typiquement d'un service de garde dans leur localité pendant une demi-journée par semaine. Les capacités d'accueil sont de l'ordre de 8 à 14 enfants.

Ce système s'impose dans toutes les régions dans lesquelles la demande est trop atomisée pour qu'une structure fixe puisse être créée. En effet, ce n'est qu'en partageant les frais d'investissement (env. 75'000 €) et de fonctionnement (60-80'000 € par an) de la structure itinérante que les communes peuvent se permettre d'offrir un tel service à la petite enfance. La mise en place de ce service répond généralement à un triple objectif : il s'agit de répondre aux besoins de socialisation des jeunes enfants ainsi qu'aux besoins des parents de pouvoir disposer chaque semaine de moments pour des activités propres, le tout en créant une dynamique locale favorable à une implication citoyenne.

Sur la base des expériences accumulées dans le Loiret, dans le Cher, en Haute-Garonne (Pays de Cagire-Salat) ou encore en Haute-Gironde (Canton de St-Savin de Blaye), il ressort que le montage de ces structures itinérantes implique une coopération entre des associations de parents, la CAF ainsi que les administrations communales et régionales concernées ; dans certains cas, les projets ont bénéficié de soutiens de la part de fondations, de sponsors privés ou de programmes d'initiatives régionaux. Il est à noter que les problèmes rencontrés par la halte-garderie itinérante « Escargol » (Haut-Périgord) montrent qu'une implication forte des élus locaux est essentielle dès le lancement du projet, la structure en question n'ayant pas réussi à surmonter le désengagement progressif du programme d'initiative

communautaire "Leader". Les participations financières des différents acteurs au fonctionnement des structures mises en place à ce jour varient d'un projet à l'autre ; les taxes d'usage (typiquement, entre 0 et 3 € par heure de garde) ne couvrent qu'une faible part des frais de fonctionnement.

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Service public payant.

Phase de mise en place : Investissements portés par divers organismes publics et privés (communes, CAF, fondations d'utilité publique, etc.).

Phase d'exploitation : Frais de fonctionnement largement portés par des organismes publics et privés ; les taxes d'usage payées par les familles couvrent une faible part des frais de fonctionnement.

Ressources documentaires :

CNAF (2000) : *Guide pour la création de lieux d'accueil des jeunes enfants*. Texte intégral disponible sous : <http://www.social.gouv.fr/famille-enfance/alaune/guide.pdf>

Descriptifs de diverses crèches itinérantes : voir par exemple

<http://cc-2v.fr/petitenfance/presenthg.html>,

http://www.cc-paysdethelle.fr/thelle/prat_2.html,

http://www.cg33.fr/actualites/Axiales_10.pdf (p. 4),

<http://www.perigord.tm.fr/leader/leader2/a1escarg.htm>

5.2.6 Les crèches-garderies dans des gares : les résultats encourageants d'une expérience pilote menée en Angleterre

À l'instigation de la compagnie ferroviaire privée Connex, des espaces dédiés aux familles ont été créés voilà un peu plus de deux ans dans la gare de Brighton ainsi qu'à Victoria Station, au centre de Londres. Ces espaces offrent d'une part un lieu d'accueil pour des familles avec des enfants en bas âge qui sont confrontées à des périodes d'attente en gare et, d'autre part, il y existe également une véritable garderie d'enfants, gérée par du personnel qualifié. Ce service fonctionne à la fois comme une crèche, couvrant les besoins de parents qui souhaitent se libérer de la garde d'enfants selon un rythme régulier, ainsi que comme une garderie d'enfants pour des occasions plus sporadiques et de durée limitée (achats, démarches administratives, etc.). Les deux crèches-garderies acceptent des enfants âgés de 3 mois à 12 ans, du lundi au vendredi entre 08h00 et 18h00. Le tarif horaire pour la garde se monte à environ 8 € par heure, ce qui place ce service dans une catégorie de prix intermédiaire en Grande-Bretagne ; l'accès à la salle d'accueil pour des familles "en transit" est lui gratuit pour des voyageurs disposant d'un titre de transport de la compagnie Connex (la salle d'accueil offre les facilités pour changer les langes de bébés ainsi que des jeux pour enfants de différents âges).

Actuellement, les deux crèches-garderies accueillent chaque jour respectivement une trentaine d'enfants à Brighton et une quarantaine à Victoria Station. Il existe des fluctuations hebdomadaires (fréquentation moindre les lundis et vendredis), bon nombre des parents-clients travaillant à temps partiel. À Brighton, la capacité d'accueil est atteinte, ce qui a conduit les responsables à rayer l'offre de garderie, les enfants n'étant dès lors plus qu'acceptés pour des demi-journées ou pour des journées entières. Selon les gérants, environ la moitié des parents sont des pendulaires qui se déplacent régulièrement en train, la localisation de la crèche-garderie s'avérant dans ce cas particulièrement attrayante du point de vue de l'organisation des déplacements. Il est à noter qu'à Victoria Station, la plupart des parents-clients viennent travailler à Londres et qu'ils emmènent leurs enfants avec eux en train, parfois pour des trajets allant jusqu'à 60 minutes ; ce mode d'organisation s'explique à la fois par des motivations économiques (réduction du temps de garde, alors que les enfants voyagent gratuitement jusqu'à 5 ans) et émotionnelles (proximité géographique constante entre parents et enfants). Pour ce qui concerne les zones d'accueil pour les familles en voyage, elles sont surtout fréquentées en semaine et en hiver, les familles semblant plutôt attendre dans les environs de la gare

par beau temps ; la demande durant les week-ends s'étant avérée insuffisante, les partenaires ont récemment décidé de renoncer à l'ouverture des zones d'accueil le samedi et le dimanche.

A l'origine, la mise en place des deux sites pilotes était motivée par la volonté de Connex d'offrir des services de garde d'enfants qui tiennent compte d'éventuels retards des trains, la compagnie ferroviaire prenant en charge les coûts de garde supplémentaires qui résulteraient de ces retards. Il est à noter que cette initiative s'inscrivait dans une phase de ré-attribution des concessions d'exploitation, sachant que Connex était sévèrement critiquée pour la mauvaise qualité de ses services de transport (nombreux retards et annulations de trains). La gestion des espaces d'accueil et des crèches-garderies est entièrement prise en charge par des employés de la société Academy Childcare, qui supervise le fonctionnement d'une dizaine de crèches dans différentes régions d'Angleterre. Les projets initiaux d'étendre l'offre de crèches-garderies dans d'autres gares n'ont pour l'instant pas encore été concrétisés, mais ils restent en discussion.

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Service payant mis en œuvre par un prestataire privé.

Phase d'investissement : Investissement porté en partenariat par des prestataires offrant des services complémentaires.

Phase d'exploitation : Exploitation rentable.

Ressources documentaires :

Page d'information de Connex : <http://www.connex.co.uk/family/family.php>

Site internet de Academy Childcare : <http://www.academychildcare.co.uk>

Personne de contact :

Nicola Colyer, Directrice de Academy Childcare

Tel. ++44 / 1322.42.38.86 Email : nicola.colyer@academychildcare.co.uk

5.2.7 Les noctambus : une réponse aux nouvelles pratiques de loisirs des jeunes

Les pratiques de loisirs des jeunes de 15-20 ans incluent des sorties nocturnes dans des lieux "branchés" les vendredis et samedis soirs avec des retours au domicile tard dans la nuit. La consommation d'alcool et de stupéfiants dans le cadre de ces sorties pose un problème aigu de sécurité routière, un nombre important d'accidents pouvant leur être attribués. A cet égard, la mise en place d'un service de bus nocturnes peut offrir aux jeunes une solution pour se déplacer à la fois de manière indépendante, sûre et à bon compte. Ce type de service peut largement faciliter les relations entre parents et enfants, réduisant la dépendance de ces derniers et les soucis des premiers.

D'une manière générale, ces offres semblent rencontrer un succès certain, le nombre de lignes desservies s'avérant en constante augmentation depuis leur création dans la deuxième moitié des années 90. En Allemagne, en Suisse et en Autriche, la plupart des agglomérations de taille moyenne (entre 250'000 et 400'000 habitants) disposent désormais d'un réseau de bus nocturnes qui répond aux besoins de la clientèle jeune : typiquement, des bus ou des minibus circulent à plusieurs reprises entre 00h00 et 04h00 durant les nuits de vendredi à dimanche, desservant les lieux de domicile familiaux situés dans les communes suburbaines et péri-urbaines. Depuis peu, même des bus inter-villes sont proposés en Suisse, les pratiques de loisirs des jeunes ne se concentrant pas uniquement dans le centre urbain le plus proche. Les tarifs varient en fonction des opérateurs et des distances parcourues : souvent, les clients payent de l'ordre de 1-2 € par trajet centre-périphérie et un peu plus pour les trajets inter-ville. L'ambiance dans les bus étant généralement appréciée par les jeunes, la rapidité de déplacement semble être un critère mineur par rapport au prix du titre de transport.

Le modèle d'exploitation qui s'est imposé comme le plus efficace consiste en un réseau de lignes qui rayonnent à partir d'une station centrale vers les quartiers extérieurs et vers les communes péri-

urbaines environnantes, tous les bus partant à la même heure selon une fréquence qui est adaptée en fonction de l'importance de la demande. Ainsi, le système est facile à comprendre pour les usagers, il offre un cadre sécurisant (attentes à la station centrale sont partagées avec de nombreux autres usagers) et, de plus, il permet de garantir des correspondances pour des déplacements "traversants", d'un quartier à un autre. Idéalement, les bus convergent vers la station centrale en s'arrêtant aux lieux de loisirs fréquentés par les jeunes (discothèques, bars, clubs, etc.), juste à temps pour pouvoir ensuite assurer leurs itinéraires de desserte décentralisée (en comptant donc un délai pour garantir les transbordements à la station centrale). Le choix des véhicules engagés n'est pas totalement évident, parce que les variations de fréquentation sont assez marquées d'un week-end à l'autre (la mise en place d'un système complémentaire de taxis collectifs pourrait s'avérer profitable pour maîtriser des pointes de fréquentation).

Bien souvent, la mise en place de ces services découle de démarches entreprises par des mouvements de jeunes (parlements des jeunes, associations d'étudiants, etc.) auprès des instances politiques communales. Leur financement est assuré principalement par les communes desservies ainsi que par les ventes de titres de transport. Parfois, des sponsors contribuent à la pérennisation ou à l'extension des services. La gestion opérationnelle est généralement supervisée par les entreprises de transports publics locales, l'exploitation des bus étant elle plutôt sous-traitée à des petites entreprises de transport. En Suisse, ce sont souvent les coopératives de taxis qui fournissent véhicules et chauffeurs, ce qui offre l'avantage de pouvoir facilement organiser des courses supplémentaires en cas de demande extraordinaire.

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Service public payant.

Phase de mise en place : Services généralement mis en place sur commande d'administrations publiques.

Phase d'exploitation : Exploitation prise en charge par des opérateurs de transports publics ou par des coopératives de taxis ; couverture financière par les revenus des titres de transports généralement relativement bonne.

Ressources documentaires :

S. Rode (Ed.) (2001) : Tagungsband « *Erfahrungen mit flexiblen Bedienweisen im ÖPNV während der Nachtstunden* ». Universität Essen : Forschungsbericht aus dem Fachbereich Bauwesen, Heft 88.

Texte intégral disponible sous : <http://www.modis.uni-essen.de/daten/ws/tb88.pdf>

D. Bäumer, M. Löchl, S. Rabe (1999) : *Mobilitätsdienstleistungen für Jugendliche und junge Erwachsene*. Dortmund : Institut für Landes- und Stadtentwicklungsforschung des Landes Nordrhein-Westfalen.

Texte intégral disponible sous : <http://www.ils.nrw.de/publik/pdf/mb99-3.pdf>

Quelques descriptions de systèmes de noctambules :

<http://www.noctambus.ch> (Genève),

<http://www.moonliner.ch> (Berne),

<http://www.poste.ch/SiteOnLine/FR/Accueil/1,1727,5511,00.html> (lignes intervilles suisses),

<http://www.nachtbussi.de> (Tübingen).

5.2.8 Les systèmes de transport à la demande : quel intérêt pour les familles ?

Depuis quelques années, des systèmes de transport à la demande s'imposent un peu partout en Europe comme des solutions pour offrir un service public dans des contextes défavorables au maintien (ou à la mise en service) d'une offre de transport public régulier. Cela est notamment le cas dans des zones d'agglomération urbaine à faible densité de population, voire à des horaires de faible demande dans des zones plus denses. Dans la mesure où l'habitat pavillonnaire demeure une aspiration

largement répandue parmi les ménages avec enfants, la question de l'intérêt de ces systèmes pour les familles se pose tout naturellement. Pour évaluer cette question, nous nous sommes intéressés à deux cas présentant des caractéristiques spécifiques : le TAXITUB à St-Brieuc (Bretagne) et le PubliCar à Delémont (Suisse).

Le TAXITUB de la Communauté d'agglomération de St-Brieuc :

Le système TAXITUB a été la solution retenue pour répondre aux besoins de déplacements d'environ 20'000 personnes de l'agglomération (14 communes, 112'000 habitants) ne disposant pas d'une desserte en transports collectifs. Le système est composé de 59 lignes virtuelles circulant principalement entre des zones d'habitat pavillonnaire et les interfaces de transport collectif les plus proches, selon des fréquences variant entre 5 et 25 allers-retours par jour. Les horaires de desserte s'étalent entre 07h00 et 20h00 environ. La spécificité du système TAXITUB réside avant tout dans le concept de la ligne virtuelle : les courses sont effectuées uniquement si une réservation a été effectuée au préalable, au minimum 45 minutes avant l'horaire. Les réservations se font par l'intermédiaire d'un serveur vocal, l'utilisateur communiquant ses souhaits en utilisant les touches de son téléphone ; pour les habitués du système, il existe également la possibilité d'activer des grilles de réservation hebdomadaire. En 2001, environ 9'400 courses ont été effectuées pour transporter au total 12'300 passagers ; ce ne sont ainsi qu'environ 5-10% des courses programmées qui sont effectivement réalisées.

L'offre TAXITUB est entièrement intégrée dans le système des Transports Urbains Briochins (TUB), autant sur le plan de la desserte que sur le plan tarifaire. Les titres de transports TAXITUB comprennent le droit à une correspondance sur le réseau TUB, que ce soient les titres unitaires (carnets de 5 tickets à 4.75 €) ou les abonnements (mensuels à 24.80 € et annuels à 248.- €). Depuis janvier 2002, TAXITUB propose un abonnement scolaire à 19.40 € par mois, mais cette offre ne rencontre pas le succès escompté. Dans la mesure où 52% des utilisateurs du système TAXITUB sont catégorisés de "scolaires et étudiants" et que ces derniers effectuent 72% du total des voyages, cela semble indiquer que les usages sont plutôt ponctuels ou, pour le moins, correspondent à des régularités de faible fréquence ; on peut donc penser que le système TAXITUB permet de décharger des parents de certains accompagnements de leurs enfants (à condition que les enfants aient plus de dix ans, la limite d'âge réglementaire pour pouvoir utiliser seul les lignes TAXITUB). Malheureusement, les statistiques disponibles à ce jour ne permettent pas d'affiner cette analyse.

L'évolution passée montre que le système TAXITUB rencontre un intérêt croissant : depuis 1990, la date de mise en service du système sous la forme d'un projet pilote, l'offre est passée de 16 à 59 lignes virtuelles et elle est aujourd'hui pérennisée. Le modèle d'exploitation, faisant appel à des artisans taxis sur la base d'une convention passée avec l'agglomération, est validé et il a été "exporté" dans une dizaine d'autres sites en France et à l'étranger (à ce sujet, cf <http://www.transport-on-demand.com>). Pour ces collectivités publiques, les avantages de la mise en œuvre de tels systèmes de transport consistent d'une part dans l'optimisation du rapport coûts/services et, d'autre part, dans la possibilité d'évaluer à bon compte la demande sur des nouvelles lignes potentielles de transport public régulier.

Le PubliCar urbain de Delémont :

Le système PubliCar offre un service de taxi collectif dans l'enceinte de la ville de Delémont (12'000 habitants), en journée et en-dehors des heures de desserte par les lignes de transport collectif régulières (horaire du PubliCar : 08h30-11h30 et 13h30-16h30 en semaine ; 06h30-16h30 le samedi et 10h30-16h30 le dimanche). Lors de la réservation, le client indique le lieu de prise en charge, la destination et l'heure souhaitée. La tournée du véhicule PubliCar étant adaptée en fonction des trajets déjà commandés, des réservations à court terme peuvent être refusées, à moins que le client accepte un décalage de l'horaire de déplacement. Une course individuelle coûte env. 2 € ; les abonnés payent uniquement une surtaxe de 0.7 € par course. En 2001, le PubliCar a transporté environ 17'500 voyageurs, ce qui représente 15% du nombre de voyageurs sur les lignes régulières des Transports Urbains Delémontais (TUD) ; environ un millier de réservations ont dû être refusées pour cause d'incompatibilités de trajet. Il est à noter que 10% des courses sont effectuées sans réservation préalable, les usagers ayant dans ce cas affrété le PubliCar depuis sa base de stationnement

habituelle.

Le PubliCar urbain de Delémont compte environ 400 clients qui font plus ou moins régulièrement appel à ses services. La clientèle est largement constituée de personnes âgées ainsi que de femmes au foyer. Les enfants représentent moins de 10% des voyageurs ; généralement, ils sont accompagnés d'un de leurs parents, mais il existe également quelques rares cas d'enfants transportés seuls, les parents profitant du service porte à porte et évitant ainsi la nécessité d'un accompagnement. D'une manière générale, le service porte à porte est particulièrement apprécié et ce de toutes les catégories de clientèle.

Après deux ans d'expérience, la ville de Delémont, qui a commandé la prestation de PubliCar urbain auprès de la société Car Postal – un opérateur de transport par bus actif sur le plan national – est entièrement satisfaite de ce service et elle a demandé la mise en service d'un deuxième véhicule à partir du 15 décembre 2002, de manière à maintenir l'attractivité du système en réduisant le taux de refus. Il est à noter que les artisans taxis locaux ne considèrent pas le PubliCar comme une concurrence, car ils effectuent plutôt des courses entre Delémont et les communes environnantes, c'est-à-dire dans des zones qui ne sont pas desservies par le PubliCar.

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Services publics payants

Phase de mise en place : Projets portés par les administrations communales.

Phase d'exploitation : Exploitation assurée par des opérateurs privés ; le taux de couverture des frais d'exploitation par les revenus est comparable aux taux usuels pour les transports collectifs.

Ressources documentaires :

Présentation du PubliCar Urbain de Delémont : <http://www.poste.ch/SiteOnLine/FR/Accueil/1.1727.336-42.00.html>

Personnes de contact :

Martine Chauvin, Direction du développement urbain de la communauté d'agglomération

Tel. ++33 / 2.96.77.20.20 Email : mchauvin@cabri22.com

Hubert Jaquier, Urbaniste communal de la ville de Delémont

Tel. ++41 / 32.421.92.92 Email : hubert.jaquier@delemont.ch

5.3 Les déplacements

5.3.1 Transports publics urbains : exemples de tarifications innovantes pour les enfants et les jeunes

D'une manière générale, en Europe, les tarifications des transports publics urbains se ressemblent assez largement : elles prévoient la gratuité de transport pour les enfants en bas âge (typiquement : moins de six ans), des rabais pour les enfants plus âgés (typiquement jusqu'à 16 ans : abonnements à tarif réduit et réductions sur les titres de transport unitaires) et enfin des abonnements scolaires à tarif réduit pour tous les jeunes en formation, jusqu'à concurrence d'un âge-limite typiquement fixé autour des 26 ans. Il existe cependant des approches innovantes dans ce domaine et nous avons choisi d'en documenter deux : l'abonnement scolaire gratuit à Bruxelles et la carte Imagine "R" proposée aux jeunes en formation en Île-de-France.

Abonnements scolaires gratuits à Bruxelles :

Depuis le 1^{er} septembre 2001, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) délivre aux enfants âgés entre 6 et 12 ans – sur demande des parents – des abonnements scolaires gratuits valables sur tout le réseau des transports en commun de la région (sauf le tronçon de ligne conduisant à l'aéroport). Avec cet abonnement, les enfants sont autorisés à se déplacer de manière illimitée, qu'ils soient accompagnés ou non (pour les enfants de moins de 6 ans, la gratuité est appliquée à concurrence

de quatre enfants pour un accompagnant adulte). Après un peu plus d'un an, la STIB a délivré environ 46'000 abonnements gratuits, ce qui correspond à peu près à la moitié des enfants scolarisés en école primaire. Il est intéressant de noter que certains maîtres de classes ont encouragé les parents de leurs élèves à accomplir les formalités de demande d'abonnement, de manière à pouvoir effectuer sans frais de transport des courses d'écoles en ville de Bruxelles (visites de musées, etc.).

L'introduction de cet abonnement fait suite à des débats parlementaires portant sur la gratuité des transports publics et découle d'une décision du Gouvernement de la Région Bruxelles-Capitale (960'000 habitants). Le manque à gagner pour la STIB (environ 10 millions d'Euros par an) est pris en charge par la Région. Il est à noter que la demande d'obtention d'un abonnement scolaire gratuit est accompagnée d'une formule explicite de reconnaissance de responsabilité parentale (pour les éventuels dommages causés par l'enfant), mais que la STIB n'a pas pour l'instant fait de mauvaise expérience à cet égard.

Abonnements à tarif réduit en Île-de-France (carte Imagine "R") :

Depuis 1998, le Syndicat des Transports en Île-de-France (STIF) propose aux jeunes de moins de 26 ans et en formation (étudiants, collégiens, lycéens ou apprentis) un abonnement annuel à un prix très avantageux (env. 50% du prix de la carte orange) : la carte Imagine "R". Cet abonnement donne droit à un nombre illimité de voyages dans les zones choisies pendant la semaine et un nombre illimité de voyages sur toute l'Île-de-France pendant les week-ends, jours fériés et petites vacances scolaires (hors juillet/août). La carte Imagine "R" donne également à un "package de services" annexes, spécifiquement conçu (réductions tarifaires sur des produits de loisirs, bons de réduction d'achats, etc.). Depuis son lancement, la carte Imagine "R" a connu un succès en croissance constante, puisque le nombre d'abonnés est passé de 360'000 (1998) à quelque 600'000 en 2002. Aujourd'hui, ce sont plus de la moitié des étudiants et un peu plus de 20% des collégiens qui ont été fidélisés à la carte Imagine "R".

L'introduction et le maintien de l'offre Imagine "R" répond principalement à un objectif d'amélioration de l'image des transports publics auprès de la clientèle jeune, dans une perspective de fidélisation d'un public qui deviendra adulte et donc plus libre de ses choix de moyens de transport. Toutefois, cette opération tarifaire est également de nature à endiguer la fraude parmi la clientèle jeune (vu que les tarifs étaient jugés prohibitifs), induisant par là moults avantages indirects (moins de situations conflictuelles dans les transports en commun, etc.). L'opération Imagine "R" est largement financée par le Ministère de l'Education nationale et par le Conseil régional d'Île-de-France. Il est à noter que la croissance du trafic constatée ces dernières années sur le réseau du STIF sont attribués en partie au succès de la carte Imagine "R".

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Modes de tarification des transports en commun
Phase de mise en place : Initiatives découlant de collaborations entre gouvernements et opérateurs de transports publics urbains.
Phase d'exploitation : Manques à gagner pour les opérateurs pris en charge par l'Etat.

Ressources documentaires :

Page WWW présentant l'abonnement scolaire gratuit de la STIB :

<http://www.stib.irisnet.be/FR/22090F.htm#aboJ>

Page WWW présentant la carte Imagine'R et ses avantages annexes :

<http://www.imagine-r.fr>

5.3.2 Les forfaits de transport ferroviaire spécifiquement conçus pour les jeunes : l'exemple de l'abonnement « Voie 7 » des Chemins de Fer suisses

Désirant offrir un produit spécifiquement adapté aux besoins des jeunes afin de stopper les pertes de marché dans ce segment de clientèle, les Chemins de Fer Fédéraux suisses (CFF) proposent depuis 1997 l'offre intitulée « Voie 7 » : il s'agit d'un abonnement annuel très bon marché (env. 65 €) donnant libre accès à l'ensemble du réseau ferroviaire suisse (ainsi qu'à un certain nombre de réseaux de transports publics régionaux) tous les soirs, dès 19h00 et jusqu'aux dernières relations nocturnes. L'abonnement comprend également quelques avantages annexes : possibilité de prendre gratuitement avec soi une bicyclette en soirée et accès à diverses offres spéciales (rabais à des concerts, sur le prix d'entrée de parcs de loisirs, etc.). L'offre est destinée à tous les jeunes de moins de 25 ans, sachant que les jeunes de plus de 16 ans doivent également acheter un abonnement demi-tarif (100 € pour un an, 165 € pour deux ans ou 235 € pour trois ans, le « demi-tarif » donnant droit à un rabais de 50% sur tous les titres de transport individuels sur le réseau ferroviaire suisse).

Actuellement, les CFF comptent environ 71'000 titulaires de l'abonnement « Voie 7 ». Après son lancement, l'offre « Voie 7 » avait rencontré un succès inattendu (130'000 abonnements vendus durant la première année), à tel point que les CFF avaient dû réajuster les caractéristiques de l'offre pour éviter d'essuyer des pertes financières trop importantes. Une augmentation du prix de l'abonnement « Voie 7 » (+25%) et l'introduction de l'obligation de possession d'un abonnement demi-tarif pour les jeunes de plus de 16 ans, à partir du début de l'an 2000, a conduit à une baisse marquée des ventes. Actuellement, l'offre séduit avant tout les jeunes qui habitent en dehors des agglomérations desservies par des réseaux de transports publics urbains efficaces. Parmi cette clientèle, l'offre « Voie 7 » joue parfaitement son rôle de produit d'appel pour l'achat d'abonnements demi-tarif et donc de voyages individuels supplémentaires. La caractéristique principale de l'offre (libre-accès après 19h00) permet en même temps de décaler la nouvelle demande en dehors des heures de pointe de fréquentation liées aux trajets pendulaires. Il semble que l'offre « Voie 7 » est également apprécié par les jeunes touristes qui effectuent plusieurs déplacements internes pendant leur séjour en Suisse.

Il est intéressant de noter que les envies et besoins des jeunes ont directement été pris en compte lors de l'élaboration de l'offre initiale, puisque c'est un groupe d'adolescents coaché par un bureau de consultants qui en a défini les contours. L'attrait pour les jeunes s'articule principalement sur deux plans : l'offre « Voie 7 » permet une mobilité de loisirs à la fois à très bon compte et en même temps totalement flexible, puisqu'il n'est pas nécessaire de fixer à l'avance la destination des déplacements (pas d'achat d'un titre de transport individuel !). Ce dernier aspect est particulièrement important, puisque les pratiques de loisirs des jeunes sont souvent marquées par l'improvisation et la spontanéité. Il faut par contre relever que, par rapport aux sorties nocturnes de fin de semaine, l'absence de relations après minuit est un facteur limitant. Les CFF tentent actuellement d'améliorer cet aspect en proposant des relations nocturnes interrégionales en bus (Bus « Nightbird »), dans lesquelles l'abonnement « Voie 7 » est également valable, moyennant le paiement d'une surtaxe (entre 3 et 10 €, selon la distance parcourue).

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Système de réduction tarifaire pour adolescents et jeunes pour accéder à l'offre de transports ferroviaires.

Phase de mise en place : Mise en place financée et pilotée par l'opérateur ferroviaire.

Phase d'exploitation : Manques à gagner entièrement pris en charge par l'opérateur ferroviaire, leur "financement" étant assumé dans le cadre d'une démarche de marketing stratégique et ciblé.

Ressources documentaires :

Descriptif de l'offre « Voie 7 » : <http://www.voie7.ch>

Personne de contact :

Alfredo Hess, responsable de projets au sein de la Direction Voyageurs des CFF

5.3.3 Offres pour agrémenter les voyages en train de familles avec des enfants en bas âge

Wagons spécifiquement équipés pour des familles :

En Suisse, certains trains conduisent une voiture “familles” qui comporte un espace de jeu spécifiquement conçu pour les enfants âgés de 2 à 8 ans. Trois lignes nationales sont desservies (Genève–St-Gall, Interlaken–Romanshorn, Bâle–Coire) aux heures de voyage habituelles des familles (au total, les Chemins de Fer Fédéraux disposent d’une trentaine de voitures-familles selon trois différents modèles). A l’exemple du wagon “Dino”, l’espace de jeu (env. 25 m²) comporte un toboggan ainsi qu’une structure en forme de dragon avec plusieurs échelles permettant aux enfants de se défouler en grimpant dessus de différentes manières ; s’y trouvent également une petite table ronde entourée d’un banc, offrant un espace propice au dessin, ainsi que trois bancs à hauteur d’enfant. L’espace de jeu est entouré de deux zones d’une vingtaine de sièges chacune, à partir desquels les parents peuvent observer leurs enfants. Nos observations montrent que, durant les trajets, les enfants font de multiples allers-retours entre la zone de jeu et les sièges de leurs parents.

Pour les familles avec des enfants dans la tranche d’âge concernée, l’attrait de ce wagon est réel : d’une part, l’espace de jeu offre aux enfants la possibilité de s’ébattre dans un environnement conçu à cet effet et, d’autre part, les passagers du wagon ne s’offusquent guère de l’agitation des enfants, l’endroit leur étant clairement dédié. Nos observations montrent que la voiture “familles” exerce un pouvoir d’attraction certain sur les enfants, ceux-ci démontrant une certaine anxiété à trouver le wagon au moment de l’entrée en gare du train. Une limite du concept : il semble qu’il n’est pas évident d’assurer une propreté impeccable de l’espace de jeu, les enfants se déplaçant parfois avec des biscuits et des boissons.

Il existe également des wagons-familles en Autriche et en Suède. Dans d’autres pays (en Allemagne et en France notamment), il est possible de réserver des compartiments qui permettent aux familles de disposer d’un espace séparé des autres voyageurs, offrant un avantage certain (même s’il est moindre que celui des voitures-familles).

Paquets-cadeaux contenant des animations :

En Grande-Bretagne, des compagnies ferroviaires proposent des paquets-cadeaux gratuits contenant des jeux, des livres à colorier et des lectures pour animer les voyages des enfants en bas âge. Dans les trains de First Great Western, les paquets-cadeaux sont distribués durant les week-ends et durant les vacances scolaires dans les wagons-bistrot, qui sont à ces moments-là réservés en priorité aux familles (ces wagons disposent de plus de tables).

En résumé : statut et acteurs des cas étudiés

Type de statut : Services complémentaires gratuits.

Phase de mise en place : Investissement porté par les opérateurs ferroviaires.

Phase d’exploitation : Services complémentaires entièrement financés par les opérateurs ; services assimilables à une démarche de marketing.

Ressources documentaires :

Voitures-familles CFF :

Photos disponibles sous : http://www.db.bielnews.ch/webpr20/sbb_f/sbb_f.html (Choisir mot-clé : “Familienwagen”)

Paquets-cadeaux d’animation des voyages :

Description de l’offre de First Great Western : http://www.gwt.co.uk/services/leisure/family_carriage.html

6. Les chantiers

Au fil des deux chapitres précédents, nous avons successivement développé un état de l'art qui a débouché sur l'identification de trois enjeux pour la mobilité des familles et de leurs membres, puis un tour d'horizon des expériences innovantes en Europe.

Que peut-on dire d'une mise en perspective de l'état de l'art et des expériences innovantes ? Y a-t-il des enjeux identifiés qui sont mal ou peu couverts par les innovations identifiées et qui « font problèmes » aux familles dans leur vie quotidienne ?

Afin de développer cet aspect, nous allons procéder en trois temps. Premièrement (6.1), une mise en relation des enjeux et des expérimentations sera établie, elle permettra une identification des domaines bien couverts par les expériences innovantes et de ceux qui ne le sont que partiellement. Deuxièmement (6.2), une évaluation de l'importance des trois enjeux sera établie selon les modèles de la vie familiale identifiés et les inégalités sociales. Ce deuxième temps permettra d'identifier où et pour qui les différentes expériences innovantes sont les plus pertinentes. Troisièmement (6.3), une mise en évidence des zones d'ombre, soit des enjeux peu ou mal couverts par les expériences innovantes.

6.1 La focalisation des expériences innovantes

Si l'on reprend les expériences innovantes à la lumière des trois enjeux que nous avons identifiés comme « catalyseurs » de la problématique des temporalités familiales et des mobilités, un constat s'impose d'emblée : l'essentiel des expérimentations traite de l'organisation de la vie quotidienne et de la dépendance automobile des familles. Les deux autres enjeux, à savoir la localisation résidentielle et l'autonomie des membres d'une famille et la gestion des imprévus et des ruptures dans la vie familiale ne font l'objet que de peu d'expérimentations, comme l'illustre le tableau ci-dessous (tableau 6.1), qui classe les 14 expériences innovantes identifiées en fonction du ou des enjeux au(x)quel(s) il(s) répond(ent).

Tableau 6.1 Présentation synoptique des expérimentations innovantes en fonction des enjeux identifiés

	Localisation résidentielle et dépendance automobile	Organisation de la vie quotidienne et indépendance des membres de la famille	Gestion des imprévus et des ruptures dans la vie familiale
Exp. Innovantes :			
Les quartiers sans voitures	X	(X)	
Les politiques familiales des pays Nordiques	(X)	X	(X)
Le carsharing	X	X	X
Les babysitting circles		X	X
La fluidification des horaires scolaires		X	
Les autobus pédestres		X	
Les carrefours de services aux familles		X	
Les crèches itinérantes	X	X	
Les haltes-garderies dans les gares		X	X
Les Noctambus	X	X	
Les transports à la demande	X	X	(X)
La tarification des transports publics urbains		X	
Les forfaits transports publics pour les jeunes		X	
Les offres visant à agréments les voyages en trains		X	

La prédominance des innovations concernant l'organisation de la vie quotidienne et l'indépendance des membres de la famille est encore accentuée par le fait que les expériences relatives aux deux autres enjeux sont généralement moins pérennes.

- / En matière de localisation résidentielle et de dépendance automobile, seule l'expérience des quartiers sans voitures est un succès : cette innovation a réellement rencontré une demande et s'avère économiquement viable. Le carsharing pose quand à lui des problèmes aux familles au niveau de la disponibilité des sièges pour enfants, qui ne sont pas assurés par la coopérative, elle peut donc difficilement remplacer une deuxième voiture ; les crèches itinérantes sont très coûteuses et à ce titre difficiles à généraliser. Les transports à la demande souffrent quand à eux de coûts d'exploitation malgré tout élevés, ce qui limite leur expansion dans les zones périurbaines peu denses²².
- / De la même manière en ce qui concerne la gestion des imprévus et des ruptures dans la vie familiale, les « babysitting circles » sont gérés sur une base strictement informelle et les tentatives d'institutionnalisation se sont jusqu'à maintenant soldées par un échec, l'expérience des haltes-garderies dans les gares britanniques ne va pas être étendue comme initialement prévu pour des questions de coûts.

Un examen attentif des mesures relatives à l'organisation de la vie quotidienne et l'indépendance des membres de la famille montre par ailleurs que celles-ci se concentrent sur deux domaines très pointus : la prise en charge des enfants et l'offre de transport.

- / En matière de prise en charge, il s'agit de simplifier la vie quotidienne des familles, et en particulier des mères, en offrant différentes formules de prises en charge des enfants : de l'accompagnement scolaire organisé, une prise en charge aux horaires ou aux prestations élargis, le développement de crèches dans des contextes qui en sont dépourvus, etc.
- / En matière de transport, il s'agit de faciliter la mobilité des familles par des services qui leur sont destinés, comme les voitures avec espaces-enfants, la mise à disposition de monospaces par le carsharing ; ou de faciliter la mobilité des membres d'une famille par des mesures favorisant l'autonomie des adolescents. C'est par exemple le cas des forfaits de transports publics économiquement avantageux, des abonnements types voie 7, des Noctabus, etc.

6.2 L'importance des innovations en fonction du contexte et des inégalités

L'importance des trois enjeux prend sens par rapport aux contextes identifiés et aux inégalités sociales, nous l'avons déjà relevé dans la partie consacrée à l'état de l'art. Ainsi, certains enjeux sont plus prégnants dans certains contextes et touchent de manière différenciée les catégories de population. Pour systématiser cette analyse, mettre en relief le degré de transposabilité des innovations et leurs apports par rapport aux d'inégalités, puis les zones d'ombres couvertes par aucune innovation, nous avons développé des tableaux synoptiques visualisant l'importance respective des trois enjeux en fonction des quatre formes d'inégalités face à la mobilité et des trois idéaux-types de la vie familiale²³ (en considérant que les familles adhèrent au modèle culturellement dominant de leur pays de résidence) .

Avant de décliner l'analyse en fonction des quatre formes d'inégalités mises en évidence dans la littérature en matière de temporalités et de mobilités quotidiennes des familles, nous allons présenter un tableau général qui met en évidence l'importance respective des trois enjeux en fonction des trois modèles culturels de la vie familiale présents en Europe dans les différents pays (tableau 6.2). Il apparaît clairement dans ce tableau que la problématique des temporalités et des mobilités familiales sont fortement associées au taux d'activité professionnelle des mères. Ce constat, que nous avons rencontré à maintes reprises dans la littérature (Boulin et Mückenberger 2002, Fagnani 2000, Bailly et Heurgon 2002) illustre le caractère émergent de cette problématique. Le partage traditionnel des tâches de la vie familiale permettait de résoudre facilement ces questions, mais avec la double activité au sein du couple la vie quotidienne nécessite des synchronisations beaucoup plus complexes.

Tableau 6.2 Importance des trois enjeux des temporalités et mobilités familiales en fonction des modèles culturels de la vie familiale

	Localisation résidentielle et dépendance automobile	Organisation de la vie quotidienne et indépendance des membres de la famille	Gestion des imprévus et des ruptures dans la vie familiale
Mère active plein-temps et socialisation collective des enfants	+	+	+
Mère active à temps partiel, socialisation des enfants dans la sphère familiale	-	+	+
Mère n'exerçant pas d'activité prof. rémunérée	-	-	=

Note : les +/- renvoient à la prégnance de l'enjeu dans les différents contextes

Voyons maintenant comment ce constat général se module en fonction des différentes formes d'inégalités ressorties de l'état de l'art comme importantes en termes de temporalités et de mobilités familiales.

Précarité et pouvoir d'achat des familles

Les situations précaires se caractérisent souvent par des horaires de travail décalés et des changements professionnels. Ils nécessitent donc au niveau familial une grande flexibilité qui se traduit par une grande complexité en matière d'organisation de la vie quotidienne et une capacité à gérer des imprévus, qui sont par définition nombreux en situation précaire. A contrario, les questions de « grande dépendance » automobile liées à la localisation résidentielle sont plutôt peu présentes car ces populations n'ont que rarement accès à l'habitat individuel²⁴.

Pour les familles en situation économiquement précaire, les questions d'organisation de la vie quotidienne et d'autonomie des membres de la famille et la gestion des imprévus sont donc des « problèmes » particulièrement présents lorsque la mère est active (tableau 6.3). Dans la mesure où la précarité s'accompagne souvent d'horaires de travail décalés, les expériences pilotes en matière de garde étalée des enfants sont intéressantes dans tous les contextes pour répondre aux difficultés rencontrées par ces familles. Relevons en outre que la quasi-absence d'innovations relatives à la gestion des imprévus est particulièrement pénalisante pour les familles en situation précaire.

Tableau 6.3 Importance des trois enjeux pour les familles en situation précaire en fonction des modèles culturels de la vie familiale

	Localisation résidentielle et dépendance automobile	Organisation de la vie quotidienne et indépendance des membres de la famille	Gestion des imprévus et des ruptures dans la vie familiale
Mère active plein-temps et socialisation collective des enfants	-	+	+
Mère active à temps partiel et socialisation des enfants dans la sphère familiale	-	+	+

Mère n'exerçant pas d'activité prof. rémunérée	-	-	-
--	---	---	---

Note : les +/- renvoient à la prégnance de l'enjeu par rapport à l'ensemble de la population

Modèle culturel de vie familial différent du modèle dominant

L'état de l'art a mis en évidence que la pratique d'un autre modèle de vie familiale que celui à partir duquel sont formatées les politiques familiales et l'offre de service est source de complications en matière de mobilités et de temporalités. Etre en porte à faux par rapport au modèle culturel dominant de la vie familiale du pays pose des problèmes par rapport aux trois enjeux identifiés et ceci quel que soit le modèle considéré (tableau 6.4). En matière de localisation résidentielle, une telle situation renforce les frictions spatiales pour tous les actifs. En matière d'organisation familiale, cela rend les synchronisations plus complexes et les imprévus deviennent particulièrement difficiles à gérer tant les programmes d'activités sont complexes. Le seul cas où l'adoption d'un modèle culturel n'est pas pénalisant en matière de mobilités et de temporalités de la vie quotidienne est lorsque l'on choisit de ne pas être actif dans un contexte dont le modèle est celui de l'activité, il en résulte cependant une certaine solitude. Ce ressenti se mue en relégation lorsque l'absence d'activité est subie et résulte du chômage ou d'une situation économique difficile.

Compte tenu de ces observations, les expériences scandinaves en matière de socialisation duale des enfants, qui visent à répondre le mieux possible aux aspirations des familles et des femmes en particulier au niveau professionnel sont intéressantes pour tous les pays européens en vue d'atténuer le caractère contraignant de l'offre en la matière. D'une manière plus générale, la quasi-absence d'expériences innovantes relatives aux enjeux 1 et 3 est très pénalisante pour les familles ayant adopté un modèle culturel de la vie familiale différent du modèle dominant du pays de résidence.

Tableau 6.4 Importance des trois enjeux pour les familles ayant adopté un modèle culturel différent du modèle dominant en fonction des modèles culturels de la vie familiale

	Localisation résidentielle et dépendance automobile	Organisation de la vie quotidienne et indépendance des membres de la famille	Gestion des imprévus et des ruptures dans la vie familiale
Mère active plein-temps et socialisation collective des enfants	+	+	+
Mère active à temps partiel et socialisation des enfants dans la sphère familiale	+	+	+
Mère n'exerçant pas d'activité prof. rémunérée	+	+	+

Note : les +/- renvoient à la prégnance de l'enjeu par rapport à l'ensemble de la population

La monoparentalité

Les familles monoparentales rencontrent d'une manière générale des problèmes de même nature que les autres familles en matière de temporalités et de mobilités quotidiennes, mais leur acuité est différente suivant les contextes considérés (tableau 6.5). Dans le modèle de la mère active à plein

temps et de la socialisation « collective » des enfants, les familles monoparentales rencontrent des problèmes en matière de dépendance à l'automobile liée à la localisation résidentielle et d'organisation de la vie quotidienne. Dans le modèle culturel de la mère active à temps partiel, la monoparentalité n'est pas si pénalisante car les possibilités de combiner le travail et les activités domestiques sont plus nombreuses (avec notamment le travail le matin). Lorsque la mère n'est pas professionnellement active, les problèmes de temporalités et de mobilités familiales sont moins présents grâce à des programmes d'activités moins complexes (pas de double journée). L'importance de la gestion des imprévus est ici aussi très présente et concerne tous les contextes culturels.

L'ensemble des innovations relatives aux prises en charges décalées des enfants sont donc intéressantes pour les familles monoparentales où la mère travaille à plein temps. A contrario, l'absence de services permettant la gestion des imprévus apparaît pénalisante. De même, les questions de dépendance automobile liées à la localisation résidentielle rendent si complexes la vie familiale pour les femmes actives à plein temps dans le périurbain que les déménagements vers les zones centrales d'agglomérations sont fréquents.

Tableau 6.5 Importance des trois enjeux pour les familles monoparentales en fonction des modèles culturels de la vie familiale

	Localisation résidentielle et dépendance automobile	Organisation de la vie quotidienne et indépendance des membres de la famille	Gestion des imprévus et des ruptures dans la vie familiale
Mère active plein-temps et socialisation collective des enfants	+	+	+
Mère active à temps partiel et socialisation des enfants dans la sphère familiale	=	=	+
Mère n'exerçant pas d'activité prof. rémunérée	-	-	+

Note : les +/- renvoient à la prégnance de l'enjeu par rapport à l'ensemble de la population

L'immobilité

Le confinement dans un quartier s'accompagne souvent de l'absence d'autonomie des jeunes, qui apparaît alors comme un problème particulièrement aigu quel que soit le modèle de la vie familiale considéré. Notons cependant que ce problème renvoie cependant à des processus différents suivants la situation professionnelle des adultes des familles considérées. Dans des familles comprenant un ou des actifs, l'immobilité relève soit de culture de la mobilité transmise aux enfants²⁵, soit de la dépendance automobile liée à la localisation résidentielle²⁶. Dans des familles marquées par l'exclusion du monde du travail, l'immobilité doit être comprise comme une relégation. Le confinement des jeunes dans leur quartier de domicile est alors le signe d'un malaise vis-à-vis du monde extérieur où ils se sentent stigmatisés.

Outre les expérimentations visant à assurer des dessertes de transports publics dans des quartiers mal desservis, l'immobilité pourrait être combattue par des mesures concernant l'acquisition de la motilité en termes d'appropriation et de compétences, soit un type d'expérimentation totalement inexistant.

Tableau 6.6 Importance des trois enjeux pour les jeunes « immobiles » en fonction des modèles culturels de la vie familiale

	Localisation résidentielle et dépendance automobile	Organisation de la vie quotidienne et indépendance des membres de la famille	Gestion des imprévus et des ruptures dans la vie familiale
Mère active plein-temps et socialisation collective des enfants	+	-	=
Mère active à temps partiel et socialisation des enfants dans la sphère familiale	+	-	=
Mère n'exerçant pas d'activité prof. rémunérée	-	+	=

Note : les +/- renvoient à la prégnance de l'enjeu par rapport à l'ensemble de la population

Cet examen qui a été présenté débouche sur un certain nombre de constats :

- / Il montre clairement que la question des temporalités et des mobilités est plus prégnante dans le modèle culturel de la femme active à plein temps. Nous l'avons relevé pour l'ensemble de la population (tableau 6.1), mais surtout pour les catégories de familles subissant des inégalités sociales : lorsque la mère est active à plein temps en situation précaire ou en famille monoparentale, les problèmes rencontrés en matière de synchronisation des mobilités et des temporalités de la vie quotidienne sont d'autant plus importants. Ce résultat illustre que le thème des temporalités et des mobilités familiales est émergent (car découlant de la régression du modèle traditionnel de partage sexué des rôles au sein des familles), et qu'il alimente les inégalités sociales.
- / L'analyse que nous venons de présenter montre également que l'adoption d'un modèle culturel de la vie familiale différent du modèle dominant dans le pays de résidence accentue fortement les problèmes rencontrés par les familles pour les trois enjeux identifiés. Il permet en outre de prendre conscience que la précarité et la monoparentalité sont de nature à complexifier l'organisation de la vie quotidienne et la gestion des imprévus, particulièrement lorsque la mère est active à plein temps.
- / Il montre enfin que l'enjeu de la dépendance automobile liée à la localisation résidentielle touche peu les familles frappées par des inégalités sociales. De facto, notre premier enjeu touche surtout les catégories sociales intermédiaires qui ont accès à la propriété d'une maison individuelle, mais ne sont pas suffisamment fortunées pour devenir propriétaires d'une maison individuelle proche d'un centre urbain.

6.3 Les zones d'ombres

Suite à cet examen, on peut déduire que la manière dont est traitée la synchronisation des temporalités et mobilités familiales est très étroite : la très grande majorité des expériences innovantes traite des mêmes aspects, mettant à jour un certain nombre de zones d'ombre, des « problèmes » non perçus comme tels, sur lesquels portent peu de travaux de recherches et pas d'expérimentations :

6.3.1 L'autonomisation des enfants

Si un certain nombre d'expériences innovantes, notamment dans le domaine des transports, visent

à faciliter la mobilité en famille avec des enfants en bas âge et la mobilité des jeunes lorsqu'ils sont déjà indépendants et souvent autonomes, aucune des mesures identifiées ne concerne l'acquisition de l'indépendance et de l'autonomie, thème pourtant ressorti comme central de l'état de l'art. L'autonomisation des enfants n'est jamais comprise comme un processus dans les expériences innovantes qui ont pu être recensées²⁷. Ce constat est d'autant plus préoccupant que le processus d'acquisition de l'indépendance est de moins en moins harmonieux car de moins en moins progressif (Kegerreis 1993, Armstrong 1993, Klöckner 1998).

L'acquisition de l'indépendance spatiale et de l'autonomie doit être travaillée en tant que telle : l'harmonie du développement de l'enfant grandissant en dépend sur le plan émotionnel, mental et physique. Cet aspect ne se résume pas à « avoir accès » aux potentiels de vitesse procurés par les moyens de transports motorisés, il renvoie plus généralement au développement de la motilité. Savoir utiliser les potentiels de vitesse procurés par les moyens de transport et les transformer en mobilité devait faire partie de l'éducation, car ce savoir faire tend à devenir une dimension dans la construction de la position sociale. Si cet apprentissage concerne évidemment un certain nombre de règles d'usage des moyens de transport et de comportements dans l'espace public, il renvoie aussi plus fondamentalement à l'acquisition d'une capacité à jouer avec les potentiels de vitesse procurés par les systèmes techniques de transport pour développer des projets ou répondre à des exigences structurelles comme la flexibilité. Avoir un fort potentiel de mobilité constitue de plus en plus une ressource sur le plan professionnel et sur le plan privé pour synchroniser de façon pertinente et efficace des espaces-temps de la vie quotidienne devenus complexes.

6.3.2 Le territoire

La double focalisation que nous avons observée dans le tour d'horizon des expériences innovantes sur la prise en charge des enfants en bas âge dans des structures d'accueil et l'accès aux transports fait totalement oublier le territoire. Il n'y a guère que l'expérience des quartiers sans voiture qui y renvoie, alors que l'aspect territorial est central dans les deux premiers enjeux identifiés à partir de l'état de l'art. La dépendance automobile liée à la localisation résidentielle et l'indépendance des membres de la famille les uns vis-à-vis des autres sont des problèmes qui ont une dimension territoriale évidente et qui sont en bonne partie produits par l'action publique. On pourrait ajouter qu'avec la périurbanisation croissante dans certains pays, dont la France, et l'éparpillement des aménités urbaines en entrées de villes, ces problèmes prennent de l'ampleur (Wiel 1999). Articuler les politiques locales d'aménagement du territoire et les politiques de transports dans le but d'offrir des accessibilités multimodales et sécurisées sur l'ensemble d'une agglomération urbaine est de nature à limiter ces problèmes. Dans les pays nordiques et germaniques, de nombreuses mesures ont été développées à grande échelle en la matière, mais pour des raisons sans liens avec la synchronisation des temporalités et des mobilités familiales. C'est tantôt des questions de protection de l'environnement, tantôt des questions de sécurité routière qui ont motivé ces politiques d'aménagement du territoire.

Nous touchons là un aspect central de la problématique : disposer d'une bonne articulation entre les systèmes de transports et les implantations de logement, d'entreprises et d'équipements, comme c'est le cas dans certaines villes comme Copenhague, Karlsruhe ou Zurich limite la dépendance à l'automobile et permet semble-t-il de maintenir davantage de progressivité dans l'acquisition de l'indépendance des enfants grandissants.²⁸ En outre, cela permet d'éviter d'avoir à pallier les incohérences des politiques locales d'aménagement du territoire par des services de transports publics ad hoc très coûteux.

6.3.3 La gestion des imprévus

La question des imprévus, qui est ressortie comme un enjeu central en matière de temporalités familiales ne fait l'objet que de très peu d'attention, ce qui peut apparaître comme paradoxal à l'heure où les « bureaux des temps » fleurissent aux quatre coins de l'Europe.²⁹ Compte tenu de la complexité des synchronisations dans la vie quotidienne, de l'exigence croissante de flexibilité des entreprises à l'égard de leur personnel et de la multiplication des ruptures dans la vie familiale (divorces, recompositions familiales), les imprévus sont de plus en plus fréquents. Si les solidarités familiales et les réseaux sociaux de proximité (parents, associations, etc.) jouent certainement un rôle prépondérant dans la résolution de ces problèmes, notons que les familles ne sont pas également dotées en la matière, pour plusieurs raisons.

La capacité à jongler avec le temps et l'espace, qui renvoie à la motilité, n'est pas également répartie parmi les familles. D'une part cela suppose des accès étendus aux potentiels de vitesse procurés par les systèmes de transport (disposition personnelle d'une automobile, de transports publics à son domicile) donc une certaine capacité financière, d'autre part cela implique des compétences d'organisation dont toutes les familles ne sont pas pourvues.:

- / Les familles monoparentales, les familles de bi-actifs à plein temps et les familles où les actifs travaillent selon des horaires irréguliers et loin de leur domicile sont particulièrement sujettes aux imprévus difficiles à gérer car ces familles disposent en moyenne de marges de manœuvres plus restreintes en matière de synchronisation des temps.
- / La présence de parents dans la proximité ou une forte insertion sociale locale permettent de gérer plus facilement les imprévus ; or toutes les familles ne sont pas égales en la matière.

La gestion des imprévus renvoie fondamentalement à la motilité et la capacité à imaginer des dispositifs permettant d'y répondre devient une dimension importante de la vie familiale dont dépendent notamment la qualité de vie et l'harmonie de la vie familiale. En prendre conscience et y proposer des réponses ciblées adéquates nous semble prioritaire, ce d'autant plus qu'aucune des innovations recensées ne s'en préoccupe.

6.3.3 La contextualité des modèles de vie familiaux

L'état des lieux de la recherche a d'emblée mis en relief le caractère fortement contextualisé de la situation des familles en Europe, pointant par là le fait que la problématique des temporalités et des mobilités familiales se pose de façon différente suivant les contextes urbains, institutionnels et culturels. Cette dimension est totalement absente des expérimentations innovantes, car probablement elle n'est pas perçue. Pourtant, dans un monde où les migrations ont pris une telle ampleur (notamment avec l'intégration Européenne et de l'accueil de populations issues d'autres continents), développer des politiques familiales et des services et des équipements capables de s'intégrer dans plusieurs modèles culturels de la vie familiale semble prioritaire.

Il est temps de prendre acte du fait que toutes les familles et en particulier toutes les femmes ne souhaitent pas nécessairement adhérer au même modèle de la vie familiale. Au-delà de la question des familles qui migrent et se retrouvent confrontées à un autre modèle culturel, on peut se demander dans quelle mesure les femmes subissent plus qu'elles ne choisissent leur taux d'activité professionnel et les modes de gardes de leurs enfants, tant l'adoption d'un modèle différent s'avère problématique au plan de la synchronisation des temporalités et des mobilités familiales. Ne faut-il pas élargir le champ du possible et donner la possibilité d'un vrai choix là où le contexte est généralement contraignant ? Dans ce domaine, le modèle des politiques familiales scandinaves offre un exemple intéressant (et assez méconnu sur ce point précis) même s'il n'est pas exempt d'imperfections³⁰, dont il serait possible de s'inspirer. Une des bases de ces politiques familiales est en effet de proposer des services à la carte en fonction des aspirations des mères notamment en matière d'activité professionnelle. C'est ainsi qu'une palette très large de possibilités sont offertes en matière de reprise de l'activité professionnelle et de garde des enfants (à plein temps, à temps partiel).

7. Conclusion : un domaine en devenir

En ouverture de cette conclusion et avant de dégager quelques lignes de forces de ce travail, nous aimerions réinsister sur son caractère exploratoire. L'ensemble de la recherche menée porte sur un domaine qui n'est pas un champ constitué, ni la sociologie de la famille, ni la sociologie de la vie quotidienne, ni celle de la mobilité spatiale ne s'y sont véritablement intéressés, ce qui a pour conséquence que nous avons eu de nombreuses difficultés à accéder à la littérature scientifique et aux expérimentations recensées. Même si toutes en traitent d'une manière ou d'une autre, les recherches et innovations qui constituent le corps du rapport renvoient largement à d'autres champs que celui des temporalités familiales. Cette caractéristique fait que l'exhaustivité n'est guère possible, le domaine étant quasiment indélimitable.

7.1 Trois enjeux à mettre à l'agenda de la recherche

Ceci dit, il ressort du travail de recension réalisé qu'à défaut d'être suffisamment analysés, la synchronisation des temporalités familiales et les processus d'acquisition de l'indépendance spatiale et de l'autonomie chez les jeunes sont des questions cruciales dans la vie familiale. Plus particulièrement, trois thèmes sont ressortis comme porteurs d'enjeux :

- / La localisation résidentielle et la dépendance automobile : comment peut-on réconcilier les aspirations de localisations résidentielles des familles avec l'autonomie des adolescents ?
- / L'organisation de la vie quotidienne et l'indépendance des membres de la famille : est-il possible d'élargir le champ du possible en matière de synchronisation des activités pour permettre aux membres d'un ménage d'être davantage indépendants les uns des autres ?
- / La gestion des imprévus et les ruptures dans la vie familiale : quelles aides peut-on offrir aux familles pour la gestion de leurs imprévus ?

Chacun de ces thèmes a pris de l'importance ces deux dernières décennies sous l'effet conjugué de la bi-activité des ménages, du développement des activités de loisirs, de l'éclatement spatial croissant de la vie quotidienne et de développement de nouvelles formes familiales comme la monoparentalité et les familles recomposées. Leur importance va sans doute continuer à croître compte tenu du développement actuel de la multirésidentialité et de l'exigence croissante de flexibilité spatiale et temporelle des entreprises à l'égard de leurs employés et de leurs cadres³¹. Au terme de ce travail nous nous trouvons donc face à un paradoxe : les temporalités et mobilités familiales sont peu étudiées, mais sont de plus en plus centrales dans la vie des familles. Cette situation découle notamment du sous-développement des analyses compréhensives des phénomènes de mobilité, qui ne sont trop souvent abordés que comme des faits objectifs extérieurs aux acteurs.

Compte tenu de l'importance prise par les trois enjeux mis en relief, il nous semble indispensable que la recherche se saisisse de ces questions. Plusieurs perspectives devraient être développées :

- / La recherche comparée en général : on dispose de très peu de données à l'échelle européenne sur la problématique que nous avons abordée dans ce rapport. Une grande enquête nationale style « Eurobaromètre » serait la bienvenue. Elle permettrait de systématiser des observations un peu impressionnistes que nous avons effectuées et pourrait mettre en relief les marges de manœuvre de l'action publique dans cette problématique (par exemple, il serait très intéressant de disposer de données précises sur le rapport entre l'accompagnement des enfants et la qualité des accessibilités par les différents moyens de transport dans différents pays européens).
- / Des analyses fines du potentiel de mobilité des familles. Tout au long de ce travail, nous avons adopté une posture consistant à partir du potentiel de mobilité des familles, ou motilité, pour aborder la problématique des temporalités et des mobilités familiales. Les vertus heuristiques

de cette approche ont permis de faire ressortir les trois enjeux identifiés. Plus généralement, cette approche suggère que le potentiel de mobilité des familles est une ressource centrale dans la vie quotidienne, et ce de plus en plus : de l'ingéniosité des combinaisons d'activités dans l'espace et le temps va dépendre la qualité de vie. Il serait donc hautement souhaitable de poursuivre des travaux dans cette veine.

- / L'analyse de l'acquisition de l'indépendance spatiale. Ce processus est apparu comme central pour le développement des enfants, or il ressort de l'état de l'art que l'acquisition de l'indépendance spatiale est moins harmonieuse que par le passé (à cause de l'accompagnement résultant des dangers perçus de l'espace public). Ce thème ne fait l'objet que de très peu de travaux de recherches et il serait vivement souhaitable de l'approfondir.

7.2 Des expérimentations à métriser en fonction du contexte

L'état des lieux effectué a montré que la prégnance des trois enjeux qui viennent d'être rappelés est fortement associée à l'activité professionnelle des mères et aux morphologies urbaines. Or en Europe, la vie familiale renvoie à des modèles culturellement et spatialement contextualisés.

- / Les trois modèles culturels de la vie familiale identifiés, tour à tour dominants dans les différents pays, formatent les politiques familiales et les rythmes scolaires si bien qu'ils s'imposent aux ménages, réduisant par ce biais le choix d'autres modes de vie familiaux. Cette situation a deux conséquences : d'une part elle pousse les ménages à adopter le mode de vie familial dominant du pays dans lequel ils vivent (la double activité à plein temps en France, le temps partiel des femmes aux Pays Bas, l'absence d'activité professionnelle des femmes en Espagne, etc.), d'autre part elle rend la vie difficile en matière de synchronisation aux familles qui pratiquent malgré tout un autre modèle (tout particulièrement lorsqu'il s'agit pour une mère d'être active dans un pays où rien n'est fait pour).
- / Les morphologies urbaines et leurs articulations aux systèmes de transports modulent la présence des problèmes de synchronisations familiales et d'acquisition d'autonomie et d'indépendance. Les agglomérations qui offrent des accessibilités multimodales complètes dans le temps (services de transports publics du lundi au dimanche sans interruption le soir et à des fréquences non dissuasives) et l'espace (desserte de l'ensemble des quartiers de l'agglomération) sont moins contraignantes pour les familles : elles limitent la dépendance à l'automobile et permettent aux membres d'une famille une plus grande indépendance les uns vis-à-vis des autres.

Ainsi, les trois enjeux identifiés concernent davantage certains pays que d'autres. C'est ainsi que la France, caractérisée par une très forte présence des mères à plein temps sur le marché du travail, une politique familiale calquée sur ce modèle et une périurbanisation diffuse assez massive, et la Grande-Bretagne, où l'activité professionnelle des mères est développée malgré une politique familiale embryonnaire et une très forte dépendance automobile, sont particulièrement concernés par les enjeux identifiés. De même, dans des pays où la politique familiale est très lacunaire et où le modèle culturel dominant reste la mère non active, comme en Espagne ou en Grèce, travailler soumet à des problèmes de synchronisations familiales particulièrement importants. A l'inverse, dans les pays scandinaves, où les mères sont certes très présentes sur le marché du travail, mais qui offrent des politiques familiales très développées et « à la carte », visant à ne pas imposer un modèle unique de la vie familiale, des accessibilités multimodales très développées les enjeux sont moins prégnants (même si la situation n'est pas idéale, comme nous l'avons déjà relevé).

Les services et expérimentations à développer prioritairement pour répondre aux trois enjeux identifiés sont donc différents suivants les pays :

La France, la Grande Bretagne et l'Irlande sont particulièrement concernées par les questions d'autonomisation des jeunes adolescents. Deux types d'action complémentaires pourraient y être développés :

- / Une action visant le territoire serait particulièrement bienvenue. L'objectif serait de développer des quartiers répondant aux attentes spécifiques des familles et ayant des accessibilités multimodales dans lesquels les enfants grandissant peuvent s'approprier sans danger leur ville. L'expérience des quartiers sans voitures peut être une source d'inspiration intéressante, de même que les politiques coordonnées d'aménagement du territoire et de transports urbains qui sont menées dans de nombreuses villes du nord de l'Europe et qui marient habitat semi-individuel (type « maison de ville ») aux aménités urbaines (crèches, commerces, parcs, lieux de rencontre, etc.). Sur ce dernier aspect, la réflexion pourrait porter sur la localisation des services destinés aux familles (crèches, garderies, centres de loisirs, centres sportifs, etc.) et à leur accessibilité à pied et en transports publics.
- / L'état de l'art a montré que les enfants qui ont été accompagnés toute leur enfance en voiture par un adulte souffrent d'un déficit de socialisation à la ville qui peut se révéler dangereux lorsqu'ils acquièrent leur indépendance spatiale car ils n'ont pas une perception juste des dangers. Une action éducative visant à socialiser les enfants à l'espace public urbain et à acquérir des compétences d'usagers de la ville pourrait s'avérer très utile pour y répondre.

L'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, le Danemark, la France, la Grande-Bretagne, les Pays Bas et la Suisse sont très touchés par l'imposition aux familles d'un modèle culturel de la vie familiale (mère active à plein temps pour la France, à temps partiel pour les autres pays). Cette situation limite le champ du possible de la vie familiale, de nombreuses familles devant se soumettre au modèle dominant. Pour répondre à ce « problème », plusieurs innovations pourraient être importées :

- / L'imposition d'un modèle culturel passe par les politiques familiales. L'exemple des politiques familiales « à la carte » développées dans les pays scandinaves peut être une source d'inspiration très stimulante pour que celles-ci soient davantage au service des projets familiaux.
- / Nous avons pu observer au fil du rapport que la question des modèles de la vie familiale était liée à celle de l'accompagnement. Dans ce domaine, les pédibus, qui connaissent un développement considérable depuis quelques années en Europe et en Amérique du nord pourraient être généralisés.
- / L'état de l'art a montré que les familles monoparentales et les familles en situation précaire rencontraient des difficultés particulièrement aiguës dans ces domaines. Toutes les expériences de prise en charge décalées des enfants sont intéressantes pour répondre à ces situations, qui ne sont souvent que peu couverts par les politiques familiales (en ce qui concerne les horaires de travail de nuit notamment).

L'Espagne, la Grèce, l'Italie et l'Irlande, se caractérisent par le sous développement de l'offre en matière de prise en charge des enfants et par une politique familiale très déficiente. Y être active en tant que mère reste une décision courageuse. Dans ces pays, la politique familiale développée en France pourrait servir de modèle, notamment en ce qui concerne la prise en charge des enfants en bas âge (crèches et école maternelle).

Tous les pays où le taux de mères actives est élevé sont concernés par la gestion des imprévus, et ce de plus en plus dans un monde où la flexibilité devient progressivement une exigence structurelle. Si dans ce domaine tout au presque reste à faire, l'expérience des « babysitting circles » et celle des haltes garderies dans les gares britanniques sont certainement intéressantes dans cette perspective. Ce ne sont pas les chantiers qui manquent...

8. Bibliographie

Aliaga C. (2000) Les services de proximité se développent au profit des enfants, INSEE Première no 704.

Armstrong N. (1993) "Independent mobility and children's physical development", in: Hillman M. (ed.) Children, Transport and the Quality of Life, Policy Studies Institute, Londres, pp. 35-43.

Ascher F. (1998) La République contre la ville, l'aube, La Tour d'Aigues.

Attias-Donfut C. et Segalen M. (1998) Grands-parents : la famille à travers les générations, Odile Jacob, Paris.

Avenel C. (2001) "Rapports sociaux et quartiers sensibles", in: Bassand M. et al. (éds.) Enjeux de la sociologie urbaine, Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne, pp. 137-158.

Bailly J.-P. et Heurgon E. (2002) Rapport sur les temporalités sociales pour le Conseil Economique et Social, Ronéo, Paris.

Ballmer-Cao T.-H. (1998) « Gender and the Politics of Working Time », in : Swiss Political Science Review, Vol.4 no1.

Bauman Z. (2000) Liquid Modernity, Polity Press, Cambridge.

Bawin-Legros B. et al. (eds.) (1995) Les espaces de la famille, Actes du colloque de Liège, AISLF.

Beauvais J.-M. (2001) « Les familles sans voiture », in : Avec ou sans ma voiture, La Documentation Française, Paris.

Begag A. (1991) La ville des autres, PUL, Lyon.

Bonvalet C. (1991) « Le logement », in : De Singly F. (dir.) La famille : l'état des savoirs, éditions de La Découverte, Paris, pp. 165-172.

Bordreuil S. (1997) « Insociable mobilité ?, in : Obadia A. (éd.) Entreprendre la ville – nouvelles temporalités – nouveaux services, colloque de Cerisy, éditions de l'aube, La Tour d'Aigues, pp. 215-227.

Boulin J.-Y. et Mückenberger U. (2002) La ville à mille temps, l'aube, La Tour d'Aigues.

Bozon M. et Villeneuve-Gokalp C. (1994) « Les enjeux des relations entre générations à la fin de l'adolescence », in : Population No 6, pp. 1524-1556.

Bradshaw J. et al. (1994) « Une comparaison internationale des aides aux familles », in : Recherches et prévisions no 37, pp. 14-26.

Buffet L. (2002) « La mobilité quotidienne des membres de la famille dans les quartiers défavorisés : processus d'autonomisation et négociation familiale », Communication présentée au colloque AISLF « Mobilités familiales au quotidien » 10-12 octobre 2002, Lausanne.

Bunker B. B. et al. (1992) « Quality of Life in Dual-Career Families : Commuting Versus Single-Residence Couples », in Journal of Marriage and the Family 54, pp. 399-407.

Castells M. (1998) La société en réseaux, tome I, Fayard, Paris.

Chevallier J. (2002) L'usage et l'accès à l'automobile : une liberté sous contraintes pour les personnes et les ménages à faibles ressources, PUCA, Paris.

Chisholm et al. (eds.) (1995) Growing Up in Europe – Contemporary Horizons in Childhood and Youth Studies, Walther de Gruyter, Berlin.

Chombart de Lauwe M.-J. (1977) "Leurs pratiques, nos regards", in: Autrement : 10/77. pp. 14-24.

Commaille J. (1993) Les stratégies des femmes. Travail, famille et politique, La Découverte, Paris.

Commaille J. et De Singly F. (1995) La politique familiale, Problèmes politiques et sociaux no 761, La Documentation Française, Paris

Dandurand R. B. et Ouellette R. (1995) « Le quartier comme espace de vie des familles en milieu populaire », in : Bawin-Legros B. et al. (eds.) Les espaces de la famille, Actes du colloque de Liège, AISLF, pp. 173-183.

De Singly F. (2001) La liberté de circulation de la jeunesse, Institut pour la Ville en Mouvement, Paris.

Decup-Pannier B. (2000) "Avoir une chambre chez chacun de ses parents séparés", in: De Singly F. (ed.) Libres ensembles, Nathan, Paris, pp. 219-236.

Dencik L. (1995) "Modern Childhood in the Nordic Countries: "Dual Socialisation"", in: Chisholm et al. (eds.) Growing Up in Europe – Contemporary Horizons in Childhood and Youth Studies, Walther de Gruyter, Berlin, pp. 105-120.

Den Dulk L. et al. (2000) Work-family arrangements in Europe, Thela Thesis, Amsterdam.

Depras F. (2001) Se déplacer en ville quand on a entre 10 et 13 ans, Institut pour la Ville en Mouvement, RATP, Paris.

Dumartin S. et Taché C. (2001) Modes de transport utilisés par les ménages, INSEE Résultats.

Fagnani J. (2000) Un travail et des enfants, Bayard éditions, Paris.

Flade A., Kalwitzki K.-P. et Limbourg M. (1996) « Oeffentlicher Verkehr im Schulunterricht », Verkehrszeichen 2, pp. 20-24.

Flamm M. (1998) « La mobilité quotidienne dans la perspective de la conduite de vie ». Communication présentée au colloque AISLF « Mobilités spatiales et fluidités sociales », 14-16 février 2002, Louvain-la-Neuve.

Froud J. et al. (2000) « Les dépenses de motorisation comme facteur d'accentuation des inégalités et comme frein au développement des entreprises automobiles : une comparaison franco-anglaise », in : Dupuy G. et Bost F. (eds.) L'automobile et son monde, l'aube, La Tour D'Aigues, pp 75-96.

Gadbois C. (1981) Aides-soignantes et infirmières de nuit. Conditions de travail et vie quotidienne, ANACT, Montrouge.

Haegel F. et Lévy J. (1997) « Urbanités. Identité spatiale et représentation de la société », in : Celenge C. et al. (eds.) Figures de l'urbain. Des villes, des banlieues et leurs représentations. Maison des

sciences de la Ville, Tours, pp. 35-65.

Héran F. (2001) Transports en milieu urbain: les effets externes négligés, La Documentation Française, Paris.

Hillman M. (1993) « One false move... A study of children's independent mobility: an overview of the findings and the issues they raise », in: Hillman M. (ed.) Children, Transport and the Quality of Life, Policy Studies Institute, Londres, pp. 7-27.

Jurczk K. (1998) « Time in women's everyday lives between self-determination and conflicting demands », in: Time and Society Vol 7(2), PP. 283-308.

Kaufmann V. (2000) Mobilité quotidienne et dynamiques urbaines, Presses polytechniques et Universitaires Romandes, Lausanne.

Kaufmann V. et al. (2001) Automobile et modes de vie urbains : quel degré de liberté ?, La Documentation Française, Paris.

Kaufmann V. (2002) Re-thinking Mobility, Ashgate, Aldershot.

Kegerreis S. (1993) "Independent mobility and Children's mental and emotional development" in: Hillman M. (ed.) Children, Transport and the Quality of Life, Policy Studies Institute, Londres, pp. 28-34.

Kellerhals J. (1995) « Plaidoyer pour une étude des territoires de la famille », in : Bawin-Legros B. et al. (eds.) Les espaces de la famille, Actes du colloque de Liège, AISLF, pp 3-7.

Kellerhals J. et al. (1984) Microsociologie de la famille, PUF, Paris.

Klößner D. et Fliegner S. (1997) Autoreduzierte Mobilität in Halle, Ministère Fédéral de la Recherche, Bonn.

Klößner D. (1998) « Analyse des pratiques d'accompagnement des enfants et de leurs conséquences », in : Recherche Transport Sécurité no 59, pp. 17-32.

Lannoy P. (2002) « L'école de Chicago, la famille et l'automobilité, ou de l'écologie de la mobilité familiale ». Communication présentée au colloque AISLF « Mobilités familiales au quotidien » 10-12 octobre 2002, Lausanne.

Le Breton E. (2002) « L'orientation familiale des mobilités. Quelques remarques à partir de l'étude d'une population disqualifiée », communication présentée au colloque AISLF « Mobilités familiales au quotidien » 10-12 octobre 2002, Lausanne.

Leccardi C. (1995) « Gowing Up in Southern Italy : Between Tradition and Modernity », in: Chisholm et al. (eds.) Growing Up in Europe – Contemporary Horizons in Childhood and Youth Studies, Walther de Gruyter, Berlin, pp. 95-104.

Lévy J. (2000) "Les nouveaux espaces de la mobilité", in: Bonnet M. et Desjeux D. (éds.) Les territoires de la mobilité, PUF, Paris, pp. 155-170.

Lollivier S. (2001) "Les choix d'activité des femmes en couple: une approche longitudinale", in: Economie et Statistique no 349-350, pp. 125-140.

Long L. (1992) " International Perspectives on the Residential Mobility of America's Children", in:

Journal of Marriage and the Family 54, pp. 861-869.

Macklin E. D. (1988) « Nontraditional Family Forms », in : Handbook of Marriage and the Family, Plenum Press, New York et Londres, pp. 317-353.

Maurice M. et Monteil C. (1965) Vie quotidienne et horaires de travail. Enquête psychosociologique sur le travail en équipes successives, Institut des Sciences Sociales du Travail, Université de Paris I.

Messant-Laurent F. et al. (1993) Travailler la nuit et le weekend ? Seismo, Zurich.

Moll A. et Law J. (1999) Situated Bodies and Distributed Selves: Enacting Hypoglycaemia, Department of sociology, Lancaster University.

Monheim H. (1996) Innovative block in traffic policy. What can be done?, Conférence au Sénat, 22 janvier 1996, Paris.

Müller H. et al. (1999) Autofreie Haushalte, Bericht A2, Verkehr und Umwelt – Nationales Forschungsprogramm 41, Berne.

Myers S.M. (1999) « Residential Mobility as Way of Life – Evidence of Intergenerational Similarities », in : Journal of Marriage and the Family 61, pp. 871-880.

OFS (1996) Production et reproduction : la femme entre conjoint, enfants et activité professionnelle, OFS, Berne.

Perrache M.-C. (2001) Les facteurs explicatifs des décisions de mutation géographique des individus en couple à double carrière : impact relatif des règles d'échange du couple, thèse de doctorat, Institut d'Administration des Entreprises, Aix-en-Provence.

Perchanchon M. (2002) « Apprendre à conduire, apprendre à se conduire : un objectif familial de la mobilité au quotidien ». Communication présentée au colloque AISLF « Mobilités familiales au quotidien » 10-12 octobre 2002, Lausanne.

Pfenning A et Bahle T. (eds.) (2000) Families and Family Policies in Europe: Comparative Perspective, Peter Lang, Frankfurt am Main.

Pinson D. et Thomann S. (2002) La maison et ses territoires, L'Harmattan, Paris.

Prédali F. (2002) « Les pratiques de mobilité des mères en Ile-de-France » Communication présentée au colloque AISLF « Mobilités familiales au quotidien » 10-12 octobre 2002, Lausanne.

Raymond H. et al. (1966) L'habitat pavillonnaire, L'Harmattan, Paris.

SOFRES (2001) Enquête d'opinion sur la dépendance à l'automobile, Paris.

South S. J. et Crowder K. D. (1998) "Avenues and Barriers to Residential Mobility Among Single Mothers", in Journal of Marriage and the Family 60, pp. 866-877.

Tievant S. et Chaguiboff J. (1991) Des usagers pas comme les autres – Etude ethnographique sur les jeunes enfants dans le métro, RATP, Paris.

Urry J. (2000) Sociology beyond Societies: mobilities for the twenty first century, Routledge, London.

Vignal C. (2002) "Mobilités, migrations et ancrages face à la delocalisation de l'emploi" Communication

présentée au colloque AISLF « Mobilités familiales au quotidien » 10-12 octobre 2002, Lausanne.

Visser J. (2000) « The first part-time economy in the world : does it work ? », Amsterdam Institute for Advanced Labour Studies, Université d'Amsterdam.

Voss G. (1991) Lebensführung als Arbeit – Ueber die Autonomie der Person im Alltag der Gesellschaft., Enke Verlag, Stuttgart.

Wiel M. (1999) La transition urbaine, Margada, Sprimont.

(Footnotes)

¹ Le dépouillement de la littérature américaine comme « Journal of Marriage and the Family » ou « Handbook of Marriage and the Family » permettent de mettre la main sur une littérature relative à la mobilité résidentielle des familles, voire à leur migration, alors que les enjeux de la mobilité dans la vie quotidienne des familles brillent par leur absence. Dans l'introduction à l'ouvrage collectif « Les espaces de la famille » (Bawin-Legros et al. 1995), Jean Kellerhals résume bien la situation : « (...) L'empirie sociologique de ce dernier quart de siècle a largement ignoré l'ensemble de la culture familiale. Cela est vrai aussi bien de sa morphologie spatiale (y compris les objets familiaux) que de la transcription de son organisation dans des rythmes, des rites, des budgets-temps ou des allocations financières. On n'a guère utilisé ces aspects-là de la famille dans la recherche de ces dernières décennies, préférant connaître ce groupe par le biais combien plus hasardeux des interviews et questionnaires. La sociologie semble ainsi prendre distance, à tort, avec l'histoire et l'anthropologie qui ont fait de l'espace un indicateur privilégié des dynamiques familiales. »

² John Urry est sans doute le sociologue qui a pointé cet état de faits avec le plus de vigueur. Dès le début des années 1990 il met en évidence l'importance d'une sociologie de la mobilité spatiale, notamment quotidienne. Plus récemment, dans son ouvrage « Sociology beyond Societies » paru en 2000, il va plus loin et montre que la mobilité est au cœur de l'analyse sociologique.

³ Le terme de motilité est utilisé en biologie et en médecine pour évoquer la capacité d'un animal à se mouvoir (par exemple la motilité du poisson), d'une cellule ou d'un organe (par exemple l'œil). En sociologie, il n'est pas totalement inconnu, puisque Bauman l'utilise de façon sporadique dans *Liquid Modernity* (2000) pour décrire la capacité à être mobile et qu'on le rencontre en analyse sociologique du corps (Mol and Law 1999) pour décrire le corps en mouvement. Nous avons développé le concept de motilité dans un ouvrage paru en anglais fin 2002 sous le titre « Re-thinking Mobility » chez Ashgate.

⁴ Le livre de Jeanne Fagnani « Un travail et des enfants » - petits arbitrages et grands dilemmes » (2000) est certainement une référence importante en langue française sur notre problématique. Il propose un tour d'horizon assez complet des politiques familiales en Europe et analyse finement la question du travail féminin notamment en France et en Allemagne (de nombreux résultats d'enquêtes sont cités et commentés). Malgré toutes ces qualités, ce livre est cependant emprunt d'une certaine normativité : le « modèle français » y est présenté comme une panacée qui serait envié à travers toute l'Europe... Sans remettre en cause les vertus de la politique familiale « à la Française », il nous semble que l'auteur ne tient pas suffisamment compte de différences culturelles entre pays Européens (importance accordée à la socialisation des enfants en famille ou en structure d'accueil) qui ne peuvent être réduites à des archaïsmes, et qui rendraient l'importation du « modèle français » inadéquate dans certains pays, notamment germaniques.

⁵ Il n'est pas rare de rencontrer des critiques très virulentes sur ce modèle culturel dans la littérature française. On lui reproche généralement d'être une sorte « d'atavisme » traditionaliste lié à l'emprise des églises sur la vie sociale, et qui conduit à culpabiliser les mères souhaitant avoir une activité professionnelle à plein-temps. Ces interprétations teintées de militantisme ne nous semblent guère convaincantes et sont sans doute davantage le reflet d'une méconnaissance de la culture allemande que d'une réalité sociale : nombre d'églises réformées sont plus ouvertes que le catholicisme au travail féminin. SCe sont avant tout les principes éducatifs qui sont différents en matière de présence des parents, ce qui vaut d'ailleurs autant pour le père que pour la mère (les temps partiels sont aussi plus répandus chez les hommes dans les germaniques).

⁶ Le livre édité par Lynne Chisholm, Heinz-Hermann Krüger et Manuela du Bois-Reymond « Growing Up in Europe » paru chez Walther de Gruyter en 1995 est certainement une des références incontournables sur les temporalités de la vie familiale. Nous y avons largement fait appel dans le présent rapport. Cet ouvrage est un recueil d'articles relatifs aux facettes de la vie des enfants et des adolescents dans les différents pays européens. Une première partie est consacrée aux comparaisons internationales, une deuxième aux changements en matière d'éducation (transition de systèmes de valeurs familiales traditionnelles à la « modernité », voire la post-modernité), une troisième s'intéresse aux différents facteurs de différenciations susceptibles d'agir sur les jeunes (races, contextes culturels, inégalités), une quatrième partie développe enfin un agenda pour les recherches futures. Le livre se termine par un forum.

⁷ Le classement a été effectué par nos soins sur la base de trois publications (Bradshaw et al. 1994, Fagnani 2000 et Chilhorm et al. 1995). Relevons encore que c'est aux Pays-Bas que l'on rencontre le modèle du temps partiel de la façon la plus prégnante. Dans ce pays, 69% des femmes professionnellement actives le sont à temps partiel (chiffres pour l'année 1996, tirés de Den Dulk et al (2000), soit très nette plus que dans tout autre pays européen (à titre de comparaison, 34% des femmes actives le sont à temps partiel en Allemagne). Fait encore plus intéressant, 17% des hommes travaillent à temps partiel aux Pays Bas, illustrant un partage des tâches plus développé entre hommes et femmes (14% des couples pratiquent le système du double temps partiel).

⁸ c'est ainsi par exemple qu'en France il est difficile de trouver des modes de garde à temps partiel.

⁹ Il l'est d'autant plus que l'accession à la propriété est devenue un projet familial, un projet qui scelle une union conjugale (Bonvalet 1991).

¹⁰ A titre d'exemple, un récent sondage de la SOFRES (2001), réalisé pour le compte du GART montre que l'accompagnement des enfants est le motif principal de gêne occasionnée par l'absence de voiture pour les familles habitants dans des banlieues ou du périurbain en France.

¹¹ Le livre édité par Mayer Hillman « Children, Transport and the Quality of Life » (1993) est une référence importante pour tout ce qui concerne l'autonomie et l'indépendance des pré-adolescents. C'est de facto une des seules références sur cette thématique. Le livre est issu d'une recherche germano-britannique, il présente des contributions relatives à ces deux pays, souvent dans une optique comparative. On trouve dans cet ouvrage des statistiques sur l'évolution de l'accompagnement scolaire et extra-scolaire et sur ses conséquences sur le développement de l'enfant. Concernant l'évolution de l'accompagnement, les statistiques indiquent que celui-ci croît fortement entre les années 1970 et 1990, il montre aussi qu'en Allemagne, les enfants restent nettement plus indépendants qu'en Grande Bretagne (par exemple 37% des enfants britanniques versus 90% des enfants allemands ont la permission de rentrer seuls de l'école, 38% versus 71% peuvent se déplacer seuls pour motif loisir), ce qui renvoie aux offres de transports (couverture spatiale et temporelle des agglomérations) à l'usage du vélo et à des urbanisations plus compactes.

¹² Plusieurs travaux de recherches récents ont analysé le choix de vivre sans voiture (Monheim 1996, Muller et al. 1999, Beauvais 2001), notamment parmi des familles aux revenus plutôt modestes. Ces travaux montrent qu'un des ressorts de ce choix est de pouvoir réallouer les ressources du ménage aux activités de loisirs et aux vacances.

¹³ La statistique des familles sans voiture en France est tout à fait éloquent de ce point de vue : si plus de 96% des couples avec enfants ont au moins une automobile, ce taux tombe à 72% pour les familles monoparentales (Dumartin et Taché 2001).

¹⁴ La recherche de J. Chevallier (2002) montre que la perte de l'automobile dans une famille est un élément essentiel dans les processus « d'exclusion sociale ». Faisant suite à la perte du travail, elle intervient soit lorsque le véhicule est en panne et que son propriétaire n'a plus d'argent pour la réparer, soit parce qu'il n'est plus en mesure de payer le carburant. Pour le père de famille (c'est généralement à lui que revient la conduite et l'entretien de la voiture), la perte de la voiture implique bien souvent une perte de statut car il n'est plus un « voyageur potentiel ». En outre, il devient « inutile » à la sphère domestique car il n'est plus en mesure d'assurer des déplacements vers les supermarchés ou l'accompagnement des enfants.

¹⁵ L'étude de Gadbois sur les familles d'aides soignantes pratiquant les horaires décalés d'Ile-de-France met en relief que c'est généralement les aînés qui pallient l'absence des parents pour les tâches quotidiennes comme s'habiller, prendre le petit-déjeuner, etc.

¹⁶ Le travail de thèse en cours de Michael Flamm (sous la direction de Michel Bassand), fondé sur une série de 25 entretiens en profondeur sur le rôle de la mobilité dans l'organisation de la vie quotidienne met notamment en relief les difficultés des familles dans leurs déplacements en transports publics et en automobile qui viennent d'être mentionnées.

¹⁷ Notons cependant à propos du vélo que nous avons pu constater dans nos propres travaux que celui-ci n'est en France pas considéré comme un moyen de transport (Kaufmann et al. 2001). Son image est en effet largement celle d'un loisir, voire d'un sport. Seule exception, Strasbourg où son image est très différente et où il représente jusqu'à 12% de la mobilité quotidienne dans certains quartiers (en nombre de déplacements).

¹⁸ Sauf à considérer que la question de l'immobilité y renvoie. Pour notre part nous ne la considérons pas comme

relevant de la dépendance automobile stricto sensu. Souvent, les quartiers incriminés sont bien desservis par les transports collectifs et le problème de l'immobilité relève davantage de logiques de ségrégation que d'absence d'accès aux moyens de transport.

¹⁹ Le livre de Jean-Yves Boulin et Ulrich Mückenberger « La ville à mille temps » propose un tour d'horizon des projets relatifs aux temps de la ville dans les principales villes de l'Union Européenne. C'est ainsi que sont analysés des projets en Italie, en Allemagne, en Finlande, aux Pays-Bas et en France. D'une manière générale, il en ressort que (1) la démarche est encore largement exploratoire et peu de services concrets sont offerts, et que (2) les mesures consacrées à faciliter la mobilité des familles ne sont pas légion. La question de la synchronisation des temps de la vie quotidienne des femmes, si elle est très « tendance » dans la recherche, est encore néanmoins balbutiante.

²⁰ La modération de la circulation apparaît comme étant efficace pour limiter ponctuellement les vitesses dans les quartiers, par ce biais, elles agissent sur le bruit dû au trafic et sur sa dangerosité. Ces mesures sont cependant sans effets sur le volume du trafic. Pour cette raison, elles restent largement sans effets sur l'attitude des parents à l'égard de l'indépendance spatiale de leur progéniture.

²¹ Nous n'avons malheureusement pas pu trouver de chiffres comparables concernant les villes françaises.

²² Plusieurs expériences de bus à la demande ont par ailleurs été dépassées par leur succès, entraînant une exploitation par bus de ligne beaucoup plus coûteuse.

²³ Les appréciations contenues dans les tableaux sont issues des travaux synthétisés dans la partie du rapport consacrée à l'état de l'art.

²⁴ Le fait que la « grande dépendance » automobile soit peu présente ne signifie pas pour autant que cette question soit absente chez les familles en situation précaire. Ces familles, peu motorisées, doivent souvent composer leurs mobilités quotidiennes avec des services de transports publics ne couvrant pas leur espace pratiqué ni en termes de temps, ni en termes d'espaces.

²⁵ Nous pensons ici en particulier au statut de la femme dans de nombreuses cultures, et qui peut avoir un impact important sur la mobilité, notamment par le biais des interdits (Begag 1991, Buffet 2002).

²⁶ Nous avons pu observer lors d'une recherche sur la périurbanisation dans quatre agglomérations françaises que de nombreux jeunes habitant en contexte périurbain éprouvent des difficultés importantes à se déplacer et se sentent pour cette raison captifs de leur commune de domicile (Kaufmann et al. 2001).

²⁷ On peut sans doute mettre en relation cette observation avec le fait que la mobilité est généralement considérée dans la recherche comme extérieure à l'acteur. Qui dit extériorité, dit en effet impossibilité de s'intéresser à des processus propres au développement des enfants et des adolescents.

²⁸ C'est du moins ce qui ressort de la littérature comparant des pays européens sur ce plan (Hillman 1993).

²⁹ Les réflexions menées dans le cadre des bureaux des temps se fondent sur les régularités. On cherche à faciliter les synchronisations habituelles et routinières. A notre connaissance, rien n'est en revanche proposé pour répondre aux imprévus, qui sont pourtant une question émergente et particulièrement présente parmi les familles fragilisées par la précarité.

³⁰ On peut par exemple se demander pourquoi peu de familles utilisent les possibilités de congés parentaux prolongés. Par ailleurs, l'analyse a montré que des problèmes de synchronisation subsistent en ce qui concerne les activités post-scolaires (cf. étude de cas)

³¹ Zygmunt Bauman (2000) et Manuel Castells (1998) sont intarissables sur ce thème.