

LA GRANDE MOBILITÉ GÉOGRAPHIQUE POUR DES RAISONS PROFESSIONNELLES EN SUISSE : UNE ÉTAPE DE VIE PRÉPARENTALE ?

Gil Viry, Vincent Kaufmann, Eric D. Widmer

Phénomène encore marginal il y a quelques décennies, les pratiques de grande mobilité géographique liée au travail concernent une part de plus en plus importante des personnes en Suisse et, plus généralement, en Europe. À partir de données représentatives des personnes âgées entre 25 à 54 ans vivant en Suisse, l'étude cherche à établir à quelles étapes du parcours familial interviennent différentes formes de grande mobilité spatiale pour des raisons professionnelles. Elle montre que ces pratiques d'hypermobilité sont davantage associées à des individus qui ne sont pas entrés dans la parentalité, plutôt qu'elles ne représentent un moyen de réduire les tensions entre vie parentale et exigences du marché de l'emploi pour les familles. L'enquête analyse également la division du travail entre les deux conjoints lorsque l'un des membres de la famille – généralement l'homme – est mobile et précise dans quelle mesure les structures sociales et économiques suisses contribuent à renforcer des inégalités de genre.

Comme le soulignent Boltanski et Chiapello^[1], la capacité à se déplacer – ou motilité – est devenue essentielle dans les sociétés de la modernité avancée, non seulement pour la carrière, mais plus généralement pour l'intégration sociale. Sous l'impulsion de la vitesse offerte par les systèmes de transport et de communication, les potentiels de mobilité spatiale se sont considérablement élargis, ce qui a pour conséquence de permettre aux familles de combiner et de concilier ce qui était socialement et spatialement inconciliable^[2]. Il s'agit désormais d'utiliser les différents modes de transport (voiture, avion, métro...) et les différentes formes de mobilité (physique, virtuelle, téléphone...) comme une ressource^[3] ; une ressource pour se

[1] Luc BOLTANSKI, Eve CHIAPELLO, *Le nouvel esprit de capitalisme*, Paris, Gallimard, coll. NRF, 1999, pp. 444 et suivantes.

[2] John URRY, *Sociology beyond societies. Mobilities for the 21st Century*, London, Routledge, 2000 ; Jonas LARSEN, John URRY, Kay AXHAUSEN, *Social networks and future mobilities*, Lancaster/Zurich, Lancaster University and IVT ETHZ, Report to the UK department for transport, 2005 ; Vincent KAUFMANN, Eric WIDMER, « L'acquisition de la mobilité au sein des familles. État de la question et hypothèses de recherche », *Espaces et sociétés*, 120-21, 2005, pp. 199-217.

[3] Vincent KAUFMANN. « Re-thinking mobility », *Contemporary Sociology*, Aldershot/Burlington, Ashgate, 2002.

localiser résidentiellement dans l'espace lorsque deux actifs d'un ménage ne travaillent pas dans la même agglomération ; une ressource pour organiser des programmes d'activités quotidiens complexes ; une ressource pour accéder au marché de l'emploi dans un contexte de compétitivité et de multiplication des contrats à durée déterminée ou encore pour répondre à l'injonction croissante de déplacements professionnels qu'impose le monde du travail.

Cet essor des déplacements n'est pas sans poser des défis majeurs au développement et à l'organisation familiale. Les longs déplacements d'un individu et son absence régulière du foyer peuvent en effet modifier en profondeur la dynamique du groupe familial, le rapport parents/enfants, la participation du partenaire mobile dans la vie familiale et ainsi engendrer des tensions dans le couple. Lors d'un déménagement, la distanciation de la famille d'avec son réseau de parenté et d'amis peut conduire à des dynamiques nouvelles dans son fonctionnement interne et dans le rapport qu'elle entretient avec son environnement social, en termes de sociabilité, mais aussi de ressources domestiques, financières ou émotionnelles.

◀ La mobilité spatiale des familles en Suisse

En Suisse, la mobilité spatiale des familles est marquée par des spécificités structurelles associées au marché du travail, des spécificités contextuelles associées respectivement à la configuration de l'armature urbaine, aux infrastructures de transport et aux institutions d'un État fédéral.

68

Le marché du travail suisse se caractérise en premier lieu par un fort phénomène de métropolisation. La création d'emploi se concentre toujours plus dans les deux principales régions métropolitaines du pays (Zurich-Bâle et Genève), si bien que la birésidentialité et la pendularité de longue distance se développent en Suisse entre centres urbains et régions périphériques avec une acuité particulière. Un système de transport dense (autoroutes, chemin de fer) ainsi que la concentration de la population suisse renforcent encore davantage ce phénomène. L'expansion géographique des arrangements de mobilité spatiale est remarquable : le trafic pendulaire entre les principales villes du pays par exemple, a doublé, parfois même triplé, à chaque dernière décennie.

Le marché du travail suisse est également caractérisé par une participation très déséquilibrée des deux sexes. Les arrangements entre rôle professionnel et rôle familial résultent pour une grande part d'une division du travail inégale entre les deux conjoints. Bien qu'hommes et femmes participent formellement à la vie familiale, les dernières portent en effet les principales responsabilités dans la garde des enfants et les tâches ménagères^[4], dans un pays dominé par l'idée que les enfants sont un bien privé dont la garde est avant tout de la responsabilité des parents et de la famille proche^[5]. Une proportion importante de familles ne dispose que du

[4] René LEVY, Michèle ERNST, « Lebenslauf und Regulation in Paarbeziehungen : Bestimmungsgründe der Ungleichheit familiärer Arbeitsteilung », *Zeitschrift für Familienforschung*, 14, 2002, pp. 103-131.

[5] Beat FUX, « Family change and family policy in Switzerland », in Peter FLORA (ed), *Family change and family policies in consociational democracies (Vol. II)*, Oxford, Clarendon Press, 2002 ; Eric D. WIDMER, René LEVY, Raphaël HAMMER, Alexandre POLLJEN, Jacques-Antoine GAUTHIER, « Entre standardisation, individualisation et sexualité : une analyse des trajectoires personnelles en Suisse », *Revue suisse de sociologie*, 29, 1, 2003, pp. 35-67.

seul revenu masculin et l'augmentation du nombre de femmes actives sur le marché du travail s'est réalisée essentiellement par un développement du temps partiel, signe de l'émergence d'une organisation plus flexible de la vie familiale qui conserve néanmoins ses caractéristiques sexuées et privées^[6]. Les personnes résidant en Suisse se marient la plupart du temps lorsqu'elles désirent des enfants et le parcours de vie familial demeure partiellement standardisé, malgré l'augmentation du nombre de divorces et de recompositions familiales^[7]. Cette sexuation de la division du travail se manifeste par un très fort taux d'emploi à temps partiel des femmes avec enfants^[8].

Au niveau institutionnel, le fédéralisme suisse renforce une immobilité résidentielle des familles. Le programme scolaire varie dans chaque canton suisse et les politiques familiales sont largement décidées au niveau du canton, voire de la commune. Les familles sont alors incitées à rester dans un canton donné, afin d'éviter à leurs enfants de devoir changer de système éducatif. Les familles à revenu modeste sont en outre encouragées à résider en centre-ville, là où il y a généralement davantage de services qui leur sont destinés (structures de garde d'enfants, allocations familiales, etc.). À cette forte décentralisation politique s'ajoute une culture régionale importante qui, à son tour, favorise un certain localisme régional.

◀ Mobilité géographique et histoire familiale

Des études anglo-saxonnes récentes ont montré que la mobilité quotidienne varie considérablement selon le sexe et les étapes du cycle de vie familiale. Elles soulignent en particulier que le mariage ou la présence d'enfants diminuent considérablement le temps de pendularité des femmes^[9]. Pour McLafferty et al.^[10], cette diminution de la mobilité féminine en situation maritale s'explique en partie par le fait que les familles mettent souvent la priorité sur la carrière du mari dans les décisions de localisation résidentielle. Une fois le déménagement dans la nouvelle région réalisé, la femme trouve généralement un emploi plus proche du foyer. Dans leur étude sur la vie mobile et sédentaire en Suisse dans les années 80, Bassand et al.^[11] ont également montré que, tant pour les hommes que pour les femmes, plus les personnes pro-

[6] René LEVY, Jean KELLERHALS, Eric D. WIDMER, « Modern families or modernized family traditionalism? Master status and the gender order in Switzerland », in *Electronic Journal of Sociology*, 6, 2002, retrieved 31st March 2008, from <http://www.sociology.org/archive.html>

[7] Marlène SAPIN, Dario SPINI, Eric D. WIDMER, *Les parcours de vie : de l'adolescence au grand âge*, Lausanne, Savoir suisse, 2007.

[8] En Suisse, près de 60% de l'ensemble des femmes actives ont un emploi à temps partiel. Parmi elles, 78% ont un ou plusieurs enfants.

[9] David M. LEVINSON, « Space, money, life stage, and the allocation of time », in *Transportation*, 26, 2, 1999, pp. 141-171 ; Anne E. GREEN, Angela CANNY, *Geographical mobility: Family impacts*, Bristol, Policy Press, 2003 ; Ibpjo JOHNSTON-ANUMONWO, « The influence of household type on gender differences in work trip distance », *Professional Geographer*, 44, 1992, p. 161 ; Isabelle DYCK, « Integrating home and wage workplace - women's daily lives in a Canadian suburb », *Canadian Geographer*, 33, 1989, p. 329.

[10] Sara MCLAFFERTY, Valerie PRESTON, « Gender, race, and the determinants of commuting : New York in 1990 », *Urban Geography*, 18, 1997, p. 192.

[11] Michel BASSAND, Marie-Claude BRULHARDT, François HAINARD, Martin SCHULER, *Les Suisses entre la mobilité et la sédentarité*, Lausanne, Presses polytechniques romandes, 1985.

gressaient dans leur cycle de vie (mariage, enfants, âge supérieur à 35 ans), moins elles désiraient vivre de nouvelles expériences de mobilité spatiale et plus elles aspiraient à un style de vie sédentaire et à une intégration locale.

À partir de ces considérations, nous formulons trois hypothèses. Premièrement, les formes récurrentes de grande mobilité spatiale comme la pendularité de longue distance ou des voyages professionnels fréquents peuvent être considérées, en Suisse, comme résultant de stratégies visant à résoudre les tensions entre vie parentale et vie professionnelle. Deuxièmement, des formes plus définitives de déplacements professionnels, comme le déménagement dans une autre région ou la migration, interviennent principalement dans des ménages sans enfant. Troisièmement, par la division du travail très inégale au sein des couples suisses, ces stratégies de mobilité spatiale sont fortement sexuées. Nous faisons l'hypothèse qu'il existe d'une part, une plus grande proportion d'hommes hypermobiles que de femmes, et d'autre part, de plus fortes inégalités dans la répartition du travail domestique et éducatif au sein des familles avec un partenaire mobile que dans d'autres familles, tout particulièrement pour les formes récurrentes de mobilité.

La première hypothèse part d'une perspective dans laquelle l'articulation du travail et de la parentalité, tant pour les hommes que pour les femmes, peut être conceptualisée comme une forme de « conflit interrôle où les demandes issues des rôles professionnels et parentaux sont incompatibles sous certains aspects, si bien que la participation au champ soit professionnel, soit parental est plus difficile, à cause de la participation à l'autre champ social »^[12]. Devant l'opportunité d'obtenir un emploi plus prestigieux et mieux payé dans un lieu distant du domicile familial, certaines familles peuvent alors opter pour la pendularité plutôt que le déménagement, pour préserver l'intégration du groupe familial au sein de son environnement social (logement, écoles, voisinage, réseau d'amis et de parents). Afin, par exemple, de bénéficier du soutien de parents dans la garde d'enfants, mais aussi afin d'éviter à l'enfant de devoir changer d'école, ces familles tendraient à choisir des formes d'hypermobilité récurrentes, telles que la pendularité quotidienne ou hebdomadaire de longue distance ou des voyages professionnels fréquents. Nous postulons que le réseau de transport performant et les spécificités institutionnelles suisses encourageant la stabilité résidentielle des familles servent également à renforcer ce phénomène.

La deuxième hypothèse insiste également sur les incompatibilités entre vie professionnelle et vie parentale. Dans ce cas-ci, l'absence d'enfant conduirait les individus à opter davantage pour des formes de franchissement de l'espace plus définitives, comme le déménagement ou la migration. Moins ancrés à leur domicile que des parents, les célibataires ou les couples sans enfant seraient amenés à davantage déménager pour saisir des opportunités professionnelles et ainsi éviter les déplacements récurrents dans l'espace géographique. Ce phénomène peut être également renforcé par le fait que les personnes sans enfant perçoivent davantage la mobilité résidentielle comme une opportunité de quitter leur environnement d'origine, d'aller à la rencontre de nouveaux lieux et de nouvelles personnes.

Enfin, la troisième hypothèse se fonde sur les plus grandes restrictions d'accès des femmes à la grande mobilité professionnelle. Par leur participation plus importante dans la sphère domestique et les emplois à temps partiel qui freinent leur accession aux positions dirigeantes,

[12] Jeffrey H. GREENHAUS, Nicholas J. BEUTELL, « Sources of conflict between work and family roles », *Academy of Management Review*, 10, 1985, pp. 76-88.

mais aussi par les politiques familiales insatisfaisantes, notamment au-delà des zones métropolitaines, nous supposons une bien plus grande proportion d'hommes hypermobiles que de femmes. De plus, l'absence répétée de l'homme au sein du foyer en situation de pendularité, mais également la priorité mise sur la carrière masculine en situation de déménagement, nous laisse présager un taux d'activité professionnelle de la femme plus faible et un investissement féminin dans la garde des enfants et les tâches ménagères plus important que parmi les couples où l'homme n'est pas mobile.

◀ Données et résultats

Le programme européen de recherche « *Job Mobilities and Family Lives in Europe* » comprend la première enquête quantitative à l'échelle de six pays européens portant sur les interactions entre grande mobilité géographique et vie familiale. Elle permet donc à la fois de quantifier la grande mobilité dans ses différentes manifestations et d'en mesurer les implications dans une carrière professionnelle et pour la vie familiale^[13].

Le volet suisse de cette enquête a été réalisé en 2007 dans les parties germanophone et francophone de la Suisse^[14]. Les données sont constituées de deux échantillons : un premier échantillon de 750 personnes, représentatif de la population résidante suisse âgée de 25 à 54 ans, ainsi qu'un second échantillon de 245 personnes, où seules les personnes âgées de 25 à 54 ans présentant une grande mobilité spatiale pour des raisons professionnelles ont été questionnées. 995 personnes, toutes sélectionnées par méthode aléatoire, ont ainsi été interrogées par téléphone sur la base d'un questionnaire standardisé.

Quatre formes de grande mobilité spatiale pour raisons professionnelles ont été considérées. La première forme est constituée des *pendulaires* (ou *navetteurs*) de longue distance, définis par une durée de déplacement quotidien (au minimum trois fois par semaine) domicile-travail d'au minimum deux heures aller-retour. La seconde forme d'hypermobilité comprend les *absents du domicile*, soit les personnes ayant passé au minimum 60 nuits hors de leur domicile (principal) durant les douze derniers mois pour des raisons professionnelles. Cette catégorie est relativement hétérogène, puisqu'elle comprend tout aussi bien des personnes exerçant un métier impliquant des nuits hors foyer (représentants commerciaux, pilote de ligne, etc.) que des personnes disposant d'un logement secondaire proche de leur lieu de travail et voyageant par exemple tous les week-ends pour rejoindre leur foyer. La troisième forme de mobilité spatiale se réfère aux personnes ayant *déménagé récemment* (au cours des trois dernières années) pour des raisons professionnelles, soit à l'intérieur du pays sur une distance géographique d'au moins 50 kilomètres, soit au-delà de frontières nationales. La dernière catégorie des *multi-mobiles* comprend les individus combinant plusieurs formes de mobilité spatiale parmi les trois formes précédemment décrites. Enfin, deux catégories de personnes non mobiles ont été distinguées : la première comprend les individus ayant exercé par le passé un emploi impliquant une forme de grande mobilité (les *ex-mobiles*) et la seconde,

[13] Pour plus d'informations sur l'enquête : www.jobmob-and-famlives.eu

[14] Le canton italo-phonique du Tessin étant exclu de l'enquête, ceci constitue environ 96 % de la population suisse.

ceux n'ayant jamais été mobiles. Cette distinction permet de tenir compte des effets à moyen ou long terme d'expériences de grande mobilité passées.

Le *tableau 1* présente les principales caractéristiques sociodémographiques des six types d'arrangement de vie mobile. Il apparaît clairement que la grande mobilité spatiale et les formes pratiquées sont largement associées à la position des individus dans la structure socio-professionnelle et le parcours de vie. Les grands mobiles comprennent une surreprésentation d'hommes, de personnes de haut niveau de formation et de salaire, vivant sans enfant. De plus, les *pendulaires de longue distance* et les *absents du domicile* occupent davantage des postes à responsabilités hiérarchiques, tandis que les personnes ayant récemment déménagé sont davantage des jeunes, des étrangers et des habitants de grandes villes.

L'hypothèse selon laquelle, en Suisse, les hommes pratiquent, dans une bien plus large proportion que les femmes, les différentes formes de grande mobilité est largement vérifiée, avec un taux de mobilité de 46 % pour les hommes contre 23 % pour les femmes (V de Cramer = 0,24 ; $p < 0,01$). Cette différence s'atténue sensiblement si on analyse uniquement les

Tableau 1. Profils sociodémographiques des types d'arrangement de vie mobile

	Mobiles	Pendulaires	Absents du domicile	Pers. ayant déménagé	Multi-mobiles	Non mobiles	Ex-mobiles	Jamais mobiles	Total	V de Cramer ^A
% ^B	34	18	5	7	4	66	29	37	100	
N	338	175	48	70	46	657	290	367	995	
% de femmes	35	33	19	46	40	60	56	63	51	0,26**
% de 25-34 ans	32	21	22	60	39	24	24	25	27	0,17**
% formation supérieure ^C	56	55	55	54	63	37	42	33	43	0,24**
% parent vivant avec enfant	40	49	48	16	35	62	61	63	55	0,26**
% revenu moyen net du ménage sup. à 7 500 Francs Suisses ^D	53	54	56	44	53	34	35	33	32	0,17**
% responsabilités hiérarchiques	49	52	51	36	57	37	47	30	42	0,29**
% citoyens suisses	83	91	85	68	76	88	89	87	86	0,17**
% résidents de grands et moyens centres urbains	29	28	19	40	22	20	21	19	23	0,09*

* $p < 0,05$ ** $p < 0,01$.

^A Le V de Cramer est un coefficient statistique variant entre 0 et 1 et mesurant la force de l'association entre deux variables nominales, indépendamment du nombre de modalités de chaque variable.

^B La population des grands mobiles ayant été suréchantillonnée, les proportions concernant la population résidente suisse ne doivent pas être inférées des proportions présentées dans ce tableau.

^C Niveau de formation correspondant à un diplôme d'une université ou d'une haute école (professionnelle ou technique).

^D Pourcentages calculés uniquement pour les ménages avec partenaire corésidant.

hommes et les femmes employés à plein temps (46 % contre 37 % ; V de Cramer = 0,09 ; $p < 0,05$) et disparaît totalement si l'on compare les hommes et les femmes vivant seuls (44 % contre 45 % ; n.s.).

L'influence très importante du cycle de vie sur la mobilité spatiale des femmes est également confirmée par les analyses présentées dans le *tableau 2*. Les femmes mobiles vivent beaucoup moins souvent que les femmes non mobiles avec des enfants et, dans une moindre mesure, avec un partenaire. En revanche, ce phénomène ne se vérifie pas dans le cas des hommes. Contrairement aux affirmations de Bassand et al.^[15], les hommes vivant en couple et sans enfant présentent une plus forte tendance à être mobiles que des hommes célibataires. Cette différence tient pour toutes les catégories d'âge.

Tableau 2. Grande mobilité des individus en fonction de la structure familiale selon le sexe

	Homme				Femme			
	vit seul	vit avec part.	vit sans part. avec enfant	vit avec part. et enfant	vit seule	vit avec part.	vit sans part. avec enfant	vit avec part. et enfant
Non-mobiles	56	48	62	57	55	62	77	91
Mobiles	44	52	38	43	45	38	23	9
Total (N)	100	100	100	100	100	100	100	100
	(108)	(131)	(8)	(239)	(86)	(124)	(39)	(260)

n.s.

V de Cramer = 0,37 ; $p < 0,01$

De manière à avoir une vision globale des différents facteurs influençant les diverses formes de grande mobilité associées au travail, tout en contrôlant les possibles effets de structure, nous avons procédé à une série d'analyses de régression multinomiale. Ces analyses nous permettent d'identifier, parmi un ensemble de paramètres, les personnes qui sont significativement associées à une forme de mobilité, en comparaison avec celles qui n'ont jamais été mobiles et qui constituent la catégorie de référence. Nous avons uniquement inclus les individus actifs dans les analyses, soit 870 personnes en tout, dont 329 personnes mobiles.

Les régressions multinomiales considèrent la typologie d'arrangements de vie mobile comme variable dépendante (*tableau 3*). Deux ensembles de paramètres ont été évalués : le premier comprend les données démographiques de base, alors que le second inclut ces mêmes variables ainsi que des données sur le contexte résidentiel et la position professionnelle du répondant (responsabilités hiérarchiques, simple employé ou indépendant). Dans le paragraphe qui suit, nous ne décrivons que les associations significatives au seuil de 0,05.

En comparaison avec les personnes qui n'ont jamais été mobiles, les *pendulaires de longue distance* sont davantage des hommes, des personnes qui vivent seules, en couple sans enfant ou en situation monoparentale. En outre, ils disposent plus souvent de moyens et hauts

[15] Michel BASSAND, Marie-Claude, BRULHARDT, François HAINARD, Martin SCHULER, *op. cit.*

Tableau 3. Analyses de régression multinomiale des arrangements de vie mobile sur différentes variables (odds ratios^a)

	Pendulaires	Absents du domicile	Personnes ayant déménagé	Multi-mobiles	Ex-mobiles
Sexe (homme)					
Homme	2,5**	15,3**	2,2*	2,7*	1,5
Femme	-	-	-	-	-
Âge					
25-34 ans	1,1	1,4	2,1	2,0	1,1
35-44 ans	1,1	0,4	0,4	1,3	1,3
45-54 ans	-	-	-	-	-
Structure familiale					
Vit seul	2,7*	2,1	2,1	5,1**	1,2
Vit avec un partenaire	2,1**	1,8	2,2	2,3	1,7*
Vit sans partenaire avec enfant	3,1*	8,4	9,1	8,9**	2,1
Vit avec partenaire et enfant	-	-	-	-	-
Niveau de formation					
École élémentaire, apprentissage	-	-	-	-	-
Lycée, école de formation générale	1,3	1,6	1,7	1,7	0,7
Universités, écoles tech. sup.	1,5	1,3	1,2	2,2*	1,3

* $p < 0,05$ ** $p < 0,01$.^a Les odds ratios mesurent la force de l'association entre la forme de grande mobilité (variable expliquée) et un paramètre donné (variable explicative). Lorsque le coefficient est inférieur à un, l'association est négative, lorsqu'il est supérieur à un, l'association est positive.

Tableau 3 (suite). Analyses de régression multinomiale des arrangements de vie mobile sur différentes variables (odds ratios^A)

	Pendulaires	Absents du domicile	Personnes ayant déménagé	Multi-mobiles	Ex-mobiles
Revenu du ménage (francs suisses)					
5 000 ou moins	-	-	-	-	-
5 001 à 7 500	2,3**	2,0	1,5	1,2	0,9
7 501 ou plus	3,2**	5,7**	2,4	1,8	1,1
Position hiérarchique					
Sans responsabilité hiérarchique	-	-	-	-	-
Avec responsabilité hiérarchique	2,1**	2,2	1,5	3,6**	2,2**
Indépendant	1,3	6,1**	1,7	2,2	1,2
Contexte résidentiel					
Périphérique	-	-	-	-	-
Périurbain	0,9	0,7	1,7	3,1	1,2
Suburbain	0,4**	0,3	1,3	1,7	0,7
Petit centre	0,3*	0,2	1,5	0,9	1,3
Centre moyen	1,4	0,4	2,5	3,3	1,2
Grand centre	1,2	1,2	2,1	2,6	0,8

* $p < 0,05$ ** $p < 0,01$.^A Les odds ratios mesurent la force de l'association entre la forme de grande mobilité (variable expliquée) et un paramètre donné (variable explicative). Lorsque le coefficient est inférieur à un, l'association est négative, lorsqu'il est supérieur à un, l'association est positive.

Tableau 3 (suite). Analyses de régression multinomiale des arrangements de vie mobile sur différentes variables (odds ratios^A)

	Pendulaires	Absents du domicile	Personnes ayant déménagé	Multi-mobiles	Ex-mobiles
Taille de la ville/du village					
0-5 000 habitants	-	-	-	-	-
5 001-10 000 habitants	2,8**	3,3	1,1	0,6	2,1*
10 001-50 000 habitants	2,5*	4,4*	1,6	0,9	1,4
50 001-200 000 habitants	0,5	0,07	0,6	0,3	0,9
N	131	29	54	34	182
Catégorie de référence : personnes qui n'ont jamais été mobiles (n = 224)					

* $p < 0,05$ ** $p < 0,01$.

^A Les odds ratios mesurent la force de l'association entre la forme de grande mobilité (variable expliquée) et un paramètre donné (variable explicative). Lorsque le coefficient est inférieur à un, l'association est négative, lorsqu'il est supérieur à un, l'association est positive.

Afin de juger de la stabilité des estimations données par la régression, une analyse de colinéarité des variables explicatives a été effectuée (tableau non reporté). Suivant une procédure standard⁽⁶⁾, l'analyse a révélé qu'aucun indice de colinéarité (racine carrée du facteur d'inflation de la variance VIF) entre une variable explicative donnée et les autres variables n'excédait 2,0. Seules les variables grand centre, centre moyen et ville de plus de 10 000, respectivement 50 000 habitants se sont approchées de cette valeur, par la forte corrélation entre ville centre et ville de grande taille. Suivent ensuite les variables haut revenu et haut niveau d'éducation, qui présentent un indice de colinéarité d'environ 1,3, par la forte corrélation entre haut salaire et haut niveau de formation.

[16] Gilbert RITSCHARD, « Régression robuste et problèmes de colinéarité », *Statistique et Analyse des Données*, 15, 2, 1990, pp. 77-96.

revenus, occupent des positions hiérarchiques et habitent dans des villes de taille moyenne. Les *absents du domicile* se distinguent des personnes n'ayant jamais été mobiles par le fait qu'ils sont davantage des hommes, des personnes disposant des hauts revenus, des indépendants et des personnes vivant dans des villes de taille moyenne. Les personnes ayant *récemment déménagé* sont davantage des hommes, des jeunes, des personnes vivant seules ou en couple et de niveau de formation supérieur. Enfin, les personnes combinant plusieurs formes de mobilité sont plus souvent des hommes, des personnes vivant seules ou sans partenaire avec enfant(s), de haut niveau de formation et avec des postes à responsabilité hiérarchique. Il est remarquable de constater qu'à l'exception des personnes ayant *récemment déménagé*, l'âge n'est pas significatif lorsque la structure familiale est prise en compte. En d'autres termes, les individus des cohortes récentes sont plus souvent des *pendulaires de longue distance* ou des *multi-mobiles* par le fait qu'ils ne sont pas parents. Pour les *pendulaires de longue distance* et les *absents du domicile*, le revenu du ménage est un meilleur prédicteur que le niveau de formation. À l'inverse, les *personnes ayant déménagé* et les *multi-mobiles*, plus jeunes et plus souvent en début de carrière professionnelle, gagnent moins et se distinguent davantage par leur niveau d'études. Finalement, les personnes ayant eu des expériences de grande mobilité par le passé ne se distinguent guère des personnes n'ayant jamais été mobiles en fonction des paramètres retenus. Les *ex-mobiles* vivent néanmoins davantage en couple sans enfant et ont plus souvent des responsabilités hiérarchiques que les personnes n'ayant jamais été mobiles.

La grande mobilité d'un partenaire renforce-t-elle la répartition sexuée du travail professionnel et domestique au sein du couple ? Le *tableau 4* présente le taux d'activité du partenaire cohabitant en fonction de la grande mobilité spatiale de l'homme, respectivement de la femme, sous contrôle de la présence d'enfant dans le ménage. Il est frappant de constater que la mobilité du conjoint n'influence pas significativement le taux d'activité de sa partenaire. En l'absence d'enfants, la participation de la femme au marché du travail est même légèrement supérieure lorsque l'homme est mobile, alors que cette participation diminue en situation de parentalité. On retrouve ce même effet lorsque la femme est mobile, mais de manière plus marquée : en présence d'enfant(s) dans le foyer, l'homme est significativement moins actif professionnellement lorsque sa partenaire est mobile.

En ce qui concerne les tâches éducatives (*tableau 5*) et les tâches ménagères (résultats non reportés), on peut observer une diminution de la participation de l'homme en situation de grande mobilité, mais, à nouveau, cette diminution n'est pas significative. En revanche, le partage des tâches est significativement plus égalitaire lorsque la femme pratique une forme de grande mobilité.

◀ Grande mobilité spatiale professionnelle : un antécédent à la vie de famille

Si nous revenons sur nos hypothèses de départ, les différentes analyses présentées ci-dessus tendent à montrer que la pendularité de longue distance et les nuits hors foyer ne sont pas principalement expliquées par des situations de double contrainte subies par les personnes vivant en famille. L'hypothèse selon laquelle ces formes de mobilité géographique récurrentes

Tableau 4. Taux d'emploi du partenaire cohabitant en fonction de la mobilité selon le sexe, sous contrôle de la présence d'enfant dans le ménage

Sans enfant	Homme		Femme	
	Non-mobile	Mobile	Non-mobile	Mobile
Partenaire inactif	23	15	11	4
Partenaire à temps partiel	26	25	8	11
Partenaire à plein temps	51	60	81	85
Total (N)	100 (62)	100 (67)	100 (75)	100 (45)
	<i>n.s.</i>		<i>n.s.</i>	
Avec enfant	Homme		Femme	
	Non-mobile	Mobile	Non-mobile	Mobile
Partenaire inactif	37	45	4	18
Partenaire à temps partiel	48	46	3	0
Partenaire à plein temps	15	9	93	82
Total (N)	100 (134)	100 (102)	100 (224)	100 (22)
	<i>n.s.</i>		<i>V de Cramer = 0,20 ; p < 0,01</i>	

78

Tableau 5. Partage des tâches éducatives des enfants en fonction de la grande mobilité selon le sexe

	Homme		Femme	
	Non-mobile	Mobile	Non-mobile	Mobile
Principalement l'homme	11	7	1	13
De manière égale	43	32	27	40
Principalement la femme	46	61	72	47
Total (N)	100 (95)	100 (69)	100 (167)	100 (15)
	<i>n.s.</i>		<i>V de Cramer = 0,20 ; p < 0,01</i>	

s'imposent pour préserver l'environnement habituel de la famille n'est pas vérifiée. Au contraire, les *pendulaires de longue distance* vivent moins souvent avec partenaire et enfants. À l'exception des *absents du domicile*, la grande mobilité spatiale pour raisons professionnelles en Suisse doit plutôt être interprétée, selon nous, comme un style de vie intervenant à une étape de vie particulière, souvent décrite comme la *transition à l'âge adulte*. Les jeunes

de haut niveau de formation et les couples sans enfant tendent à devenir mobiles par le fait que ce choix fait partie d'une trajectoire de mobilité sociale. Attirés par des opportunités de carrière, ils ont notamment tendance à quitter leur résidence d'origine, en particulier lorsqu'ils vivent dans des petites villes ou des régions périphériques ou alors à penduler, en particulier quand ils habitent dans des villes de taille moyenne.

Si la présence d'enfants ne favorise pas la pratique de pendularité ou les nuits hors foyer, la question est alors de savoir pourquoi certains individus optent pour de telles formes récurrentes de mobilité plutôt que pour un déménagement. Pour les *absents du domicile*, une majorité d'entre eux (71 %) exerce leur métier entre différents lieux de travail au cours de l'année, si bien qu'il ne peut être question de déménager. Ni la position dans le parcours familial, ni l'âge n'influencent sensiblement la pratique de cette mobilité. Si un certain nombre d'entre eux – dans une très large majorité des hommes – continuent à s'absenter de leur foyer à un âge avancé et alors qu'ils ont des enfants, c'est, selon nous, parce que leur activité et leurs responsabilités hiérarchiques le nécessitent.

Ceux qui décident de penduler refusent de déménager parce qu'ils sont plus fortement ancrés dans la fabrique sociale de leur lieu de domicile. Mais encore une fois, l'attraction au lieu d'origine semble davantage liée à des facteurs tels que le réseau de parents et d'amis ou l'attachement au lieu (y compris le logement) qu'à la présence d'enfants. La plus forte probabilité d'être pendulaire lorsque l'on vit seul, en couple sans enfant ou en situation monoparentale peut s'expliquer par différents facteurs. Les couples sans enfant peuvent avoir tendance à davantage penduler, parce qu'ils doivent combiner deux lieux de travail potentiellement distants l'un de l'autre. Un système de transport dense et la proximité des centres métropolitains depuis des régions périphériques en Suisse permettent en effet de vivre dans une ville et de travailler dans une autre. Si un certain nombre de pendulaires cessent leur hypermobilité quotidienne à l'arrivée de l'enfant, cela peut alors partiellement être expliqué par le fait qu'un certain nombre de femmes arrêtent leur activité professionnelle à la naissance d'un enfant. La Suisse étant caractérisée par une première naissance relativement tardive^[17], on peut également supposer que certaines familles repoussent la parentalité, afin d'accumuler un capital économique suffisant pour élever leurs enfants dans un pays aux exigences élevées en ce qui concerne les besoins des enfants (à la fois matériels et relationnels). La mobilité spatiale durant la phase préenfant peut alors être interprétée comme une stratégie pour rassembler ce capital. Au moment où la mobilité sociale ascendante est plus ou moins achevée, le couple saisit l'opportunité de réduire la distance domicile-travail en déménageant, voire en changeant d'emploi. Pour les personnes vivant en situation monoparentale, dans la plupart des cas des femmes, la plus forte probabilité de penduler ou de combiner différentes formes de grande mobilité peut provenir du fait qu'elles sont susceptibles d'avoir déménagé à la suite de la rupture conjugale et qu'elles doivent assumer seules les contraintes spatiotemporelles induites par l'activité professionnelle et la garde d'enfants.

Bien que les classes d'âge les plus jeunes de l'échantillon ont un taux de mobilité plus élevé que les classes d'âge plus avancées, l'impact de l'âge sur la mobilité est relativement faible par rapport à celui de la position dans le parcours de vie familial. Ce résultat peut s'expliquer, selon nous, par une certaine déstandardisation des parcours de vie, processus qui a partielle-

[17] Beat FUX, *art. cit.* ; Jean KELLERHALS, Eric D. WIDMER, *Familles en Suisse. Nouveaux liens*, Lausanne, Savoir suisse, 2005.

ment déchronologisé les étapes de la vie familiale. Aujourd'hui, par exemple, on se met en couple ou on a des enfants à des âges beaucoup plus variables que dans les années 60. Cette variabilité de la chronologisation des transitions explique indirectement la relative faiblesse de la corrélation entre âge et mobilité.

L'impact du cycle de vie sur la mobilité spatiale est particulièrement saisissant d'un point de vue sexué. Alors que les femmes sont tout autant mobiles que les hommes en situation pré-conjugale, l'écart entre les deux sexes se creuse lorsqu'on observe les couples et plus encore les couples avec enfants. La parentalité en Suisse est en effet associée à une forte diminution de l'activité professionnelle des femmes, qui soit quittent totalement le marché du travail, soit diminuent leur taux d'activité^[18]. Ces phénomènes basés sur le mécanisme de ségrégation sexuée du marché de l'emploi, sont profondément ancrés dans les structures sociales et économiques du pays, avec des services de garde d'enfants largement sous-développés et l'accent mis sur les responsabilités privées dans la garde des enfants. Cette situation conduit à mettre la priorité sur la carrière du conjoint, de telle sorte que ce sont le plus souvent les femmes qui suivent leur partenaire en cas de déménagement professionnel et que celles-ci font en sorte de trouver du travail à proximité du logement si elles conservent un emploi.

L'hypothèse selon laquelle la mobilité de l'homme provoque une diminution significative de son implication dans les tâches domestiques et la garde des enfants, ainsi qu'une diminution de l'activité professionnelle de sa conjointe n'est en revanche pas vérifiée. L'accroissement du budget temps de déplacement et l'absence répétée de l'homme du foyer ne semblent alors pas être des facteurs décisifs quant à la division sexuée du travail professionnel et domestique. On peut par exemple penser que l'homme compense ses absences en s'impliquant à d'autres moments dans la vie familiale (lors de week-ends, soirées, etc.), ce qui ne diffère pas significativement de la situation d'hommes actifs non mobiles. Lorsque, beaucoup plus rarement, la femme est mobile en situation de parentalité, l'homme travaille sensiblement moins souvent à plein temps et s'investit davantage dans les tâches ménagères et la garde des enfants. Il en résulte une répartition plus équilibrée entre rôle professionnel et rôle familial.

Nos analyses ont révélé l'impact significatif de la position dans le parcours de vie familial sur la pratique de grande mobilité spatiale. Néanmoins, seule une approche longitudinale permettrait une vérification empirique complète de ces processus. En mesurant l'évolution de la grande mobilité au cours du temps et des étapes de vie familiale, elle pourrait notamment confirmer que certains points d'inflexion du parcours familial, comme la constitution du couple, la naissance du premier enfant ou un divorce, conduisent à une transition dans la mobilité des familles.

Cette étude présente un premier examen des liens entre la mobilité géographique à grande échelle en Suisse et la structure familiale. De nouvelles dimensions d'analyse, comme par exemple le fonctionnement conjugal et familial, permettront de mieux saisir selon quelles dynamiques s'articulent vie mobile et vie familiale et quel est le sens donné par les couples à la mobilité. Une comparaison internationale, notamment avec un pays comme la France, caractérisé par un taux d'activité professionnelle des mères plus important qu'en Suisse, permettra également d'établir dans quelles mesures les structures sociales et économiques d'un pays influencent la position de la grande mobilité spatiale dans le parcours de vie familial.

[18] René LEVY, Jacques-Antoine GAUTHIER, Eric D. WIDMER, « Entre contraintes institutionnelle et domestique : les parcours de vie masculins et féminins en Suisse », *Revue canadienne de sociologie*, 31, 4, 2007, pp. 461-489.