

# Trajets domicile-travail et modes de vie des mères actives l'exemple de l'agglomération parisienne.

Jeanne FAGNANI.

U.A. «STRATES», Equipe «Espace, Population, Société».  
Paris 1 - C.N.R.S.

## Introduction\*

Une des principales caractéristiques des mutations de l'activité professionnelle des femmes depuis le début du siècle a été leur salarisation massive (Barrère-Maurisson, 1984). La part des salariées dans la population active féminine est, en effet, passée de 46% en 1906 à 59% en 1954 et à 94% en 1982. Or cette forme d'organisation du travail, dont la progression fut liée aux mutations de l'appareil productif, a pour corollaire la dissociation spatiale du lieu de résidence et du lieu de l'emploi\*\*. Celle-ci oblige la majorité des actifs à effectuer des trajets qui peuvent exercer —par leur durée— des contraintes considérables sur leurs budget-temps.

Cependant, ces contraintes revêtent une acuité particulière dans le cas des mères actives. Pour celles-ci, confrontées aux problèmes de conciliation de leur vie familiale avec leur vie professionnelle, la séparation —dans le temps et l'espace— du travail marchand et du travail domestique est une source d'aggravation des difficultés de gestion de leur vie quotidienne. Le temps (s'ajoutant à celui passé sur le lieu de travail) qu'elles doivent ou acceptent de consacrer aux déplacements professionnels exerce une influence sur la marge de manoeuvre dont elles disposent pour faire face à leurs multiples obligations.

\* Ce texte reprend les résultats d'une recherche menée en 1985 (Fagnani, 1986). Il est complété par des données plus récentes de l'INSEE et par quelques résultats d'une recherche en cours sur les comportements dans le domaine de la fécondité des femmes instruites des classes moyennes (Fagnani, Castelain-Meunier, 1987).

\*\* Parallèlement, le travail à domicile salarié régressait, passant de 1,08% de l'ensemble des salariées en 1986 à 0,43% en 1982.

Dans cette perspective, la durée des trajets domicile-travail constitue pour elles un enjeu au sein des stratégies mises en place pour surmonter les contradictions inhérentes au cumul de leurs fonctions.

## Problématique et hypothèses

La croissance de l'activité professionnelle des femmes mariées ayant de jeunes enfants a été un des phénomènes marquants de la vie économique française depuis une vingtaine d'années (Marc, Marchand, 1984). Malgré la crise économique, amorcée en 1974, l'insertion des mères sur le marché du travail s'est poursuivie comme l'illustre l'exemple de la Région Ile-de-France (cf. graphiques suivants): quelque soient le nombre et l'âge des enfants, le taux d'activité des mères a augmenté de 1975 à 1982.

Si de nombreuses recherches ont analysé les liens d'interdépendance entre les fonctions assignées aux femmes dans la sphère domestique et les spécificités du salariat féminin, bien peu d'entre elles ont pris en compte la dimension spatiale de ces questions. Or, comme l'ont montré les études de budget-temps (Roy, 1984) les femmes, même lorsqu'elles sont actives, assument encore l'essentiel des tâches domestiques et familiales et conservent un rôle de «pivôt» autour duquel s'organise la vie familiale. En conséquence, elles sont beaucoup plus préoccupées que les hommes d'occuper un emploi proche de leur domicile... Cette préoccupation se reflète dans le fait qu'elles migrent moins fréquemment hors de leur commune de résidence pour se rendre à leur travail qu'eux: en RIF, en 1982, 31,3% des femmes travaillaient et résidaient dans la même commune contre 23,3% pour les hommes. De même, comme dans tous les pays économiquement développés (Hanson, Johnston, 1986, Howe, O'Connor, 1982, Pickup, 1985, Rosenbloom, 1980, Fagnani, 1983), elles parcourent des distances inférieures à celles des hommes pour se rendre à leur travail.

Les problèmes inhérents à la dissociation spatiale du domicile et du lieu de travail ont d'autant plus d'acuité en ce qui les concerne, que les caractéristiques du contexte spatial dans l'agglomération parisienne et les modalités de la répartition géographique des emplois féminins (plus polarisés dans l'espace que les emplois masculins) sont peu adaptés à leurs besoins et au cumul de leurs rôles (cf. carte 1).

En effet, au sein de cette région, la spécialisation fonctionnelle de l'espace, la division spatiale du travail et le développement de l'habitat pavillonnaire en milieu périurbain induisent des déplacements nombreux et obligatoires qui exacerbent les contraintes spatio-temporelles. D'autre part, les mères actives résident majoritairement en banlieue et pour les plus défavorisées d'entre elles en grande banlieue (dans des secteurs souvent mal desservis par les transports collectifs) (Fagnani, 1985) où les emplois féminins sont plus rares. «Ecartelées» dans le temps et dans l'espace, les mères se trouvent fréquemment confrontées au dilemme suivant: soit choisir un emploi proche de chez elles ne correspondant pas à leur qualification et en acceptant des sacrifices au niveau du salaire, soit consentir à faire de longs trajets pour pouvoir occuper un emploi conforme à leurs exigences professionnelles mais au prix d'une aggravation du conflit travail/famille. Dans cette perspective, on peut saisir l'importance de l'enjeu que représente la durée du trajet domicile-travail dans les modalités de gestion de la vie quotidienne des mères actives. Les arbitrages et compromis auxquels elles procèdent dans ce domaine varient, comme nous allons le voir, selon une série de facteurs économiques, sociaux et démographiques.

Nous avons cherché à tester les hypothèses suivantes:

La durée des trajets varie en fonction de l'appartenance socio-professionnelle et on devrait

observer une relative cohérence entre les caractéristiques de ces migrations et quelques dimensions de leur mode de vie.

— Le nombre d'enfants est une variable discriminante de la durée des trajets mais son influence s'atténue du bas vers le haut de l'échelle socio-professionnelle.

— Les longs trajets conjugués à l'exercice d'un emploi à plein temps restreignent (ou même annihilent) le «temps libre» des mères.

## Méthodologie

### «Vie familiale et vie professionnelle»: une enquête auprès des mères de famille

L'enquête intitulée «Vie familiale et vie professionnelle» a été effectuée par l'INED et le CERC au printemps 1981, à partir d'un échantillon représentatif national de 3.935 femmes, actives ou non, ayant un ou plusieurs enfants de moins de 16 ans à charge. Pour étudier les temps de trajets domicile-travail, seules ont été retenues les 1.827 femmes exerçant, au moment de l'enquête, une activité professionnelle salariée à l'extérieur de leur domicile (77% des actives de l'échantillon).

Le questionnaire donne la possibilité de mettre en relation les caractéristiques des déplacements domicile-travail avec un grand nombre de variables: charges de famille de l'enquêtée, catégorie socioprofessionnelle, lieu de résidence, etc. L'enquête comporte aussi des questions moins «classiques», sur la possibilité de disposer d'une voiture, le nombre de repas pris chaque jour au domicile, le sentiment d'avoir ou non du temps libre, la participation éventuelle à des associations.

Compte tenu du faible effectif de certaines de leurs cases, les tableaux ont été assortis de tests statistiques permettant de contrôler l'existence d'une liaison entre les variables étudiées.

### Quelques réserves méthodologiques

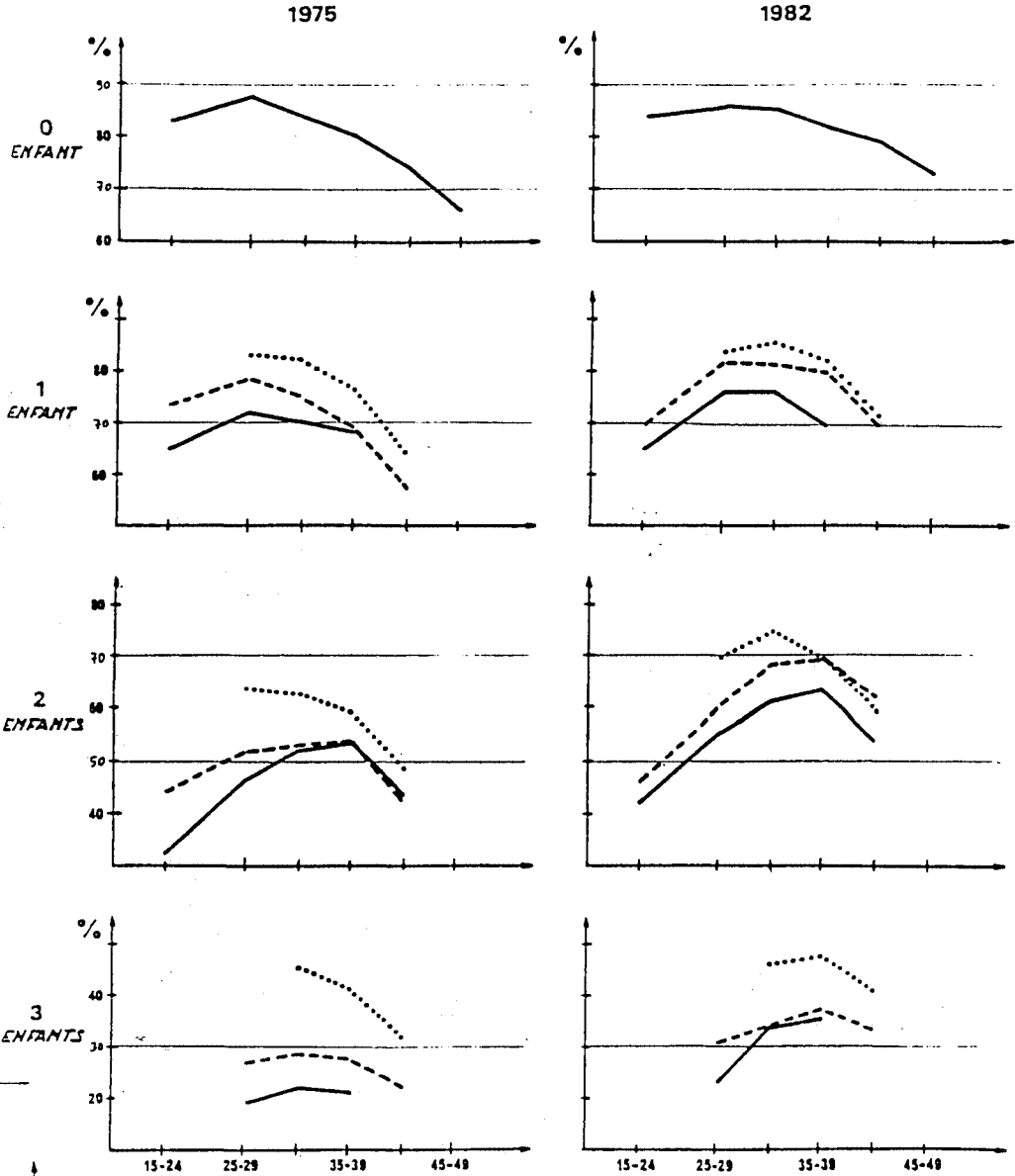
Les réponses à la question sur la durée du trajet risquent d'être entachées de subjectivité. Une personne peut surestimer la durée du trajet si celui-ci est mal vécu ou effectué dans des conditions inconfortables. Une autre, au contraire, sous-estimera le temps consacré à ce déplacement, par exemple dans un souci d'autojustification *a posteriori* des choix effectués.

L'absence d'informations sur les caractéristiques et la localisation exacte de la commune de résidence représente un inconvénient majeur (seule la taille des villes est mentionnée, Paris et l'agglomération parisienne étant mises à part). On ignore le niveau de l'offre des équipements collectifs locaux et les caractéristiques du marché de l'emploi féminin dans la commune de résidence.

Le questionnaire n'a pas été élaboré en vue d'une étude spécifique des trajets quotidiens. Il ne permet pas notamment de voir dans quelle mesure certaines catégories de mères actives rapprochent leur domicile de leur lieu de travail, plutôt que l'inverse. Il aurait fallu pour cela poser des questions relatives aux déménagements effectués.

GRAPHIQUE

TAUX D'ACTIVITE PAR AGE SELON LE NOMBRE ET L'AGE DES ENFANTS  
EN ILE-DE-FRANCE

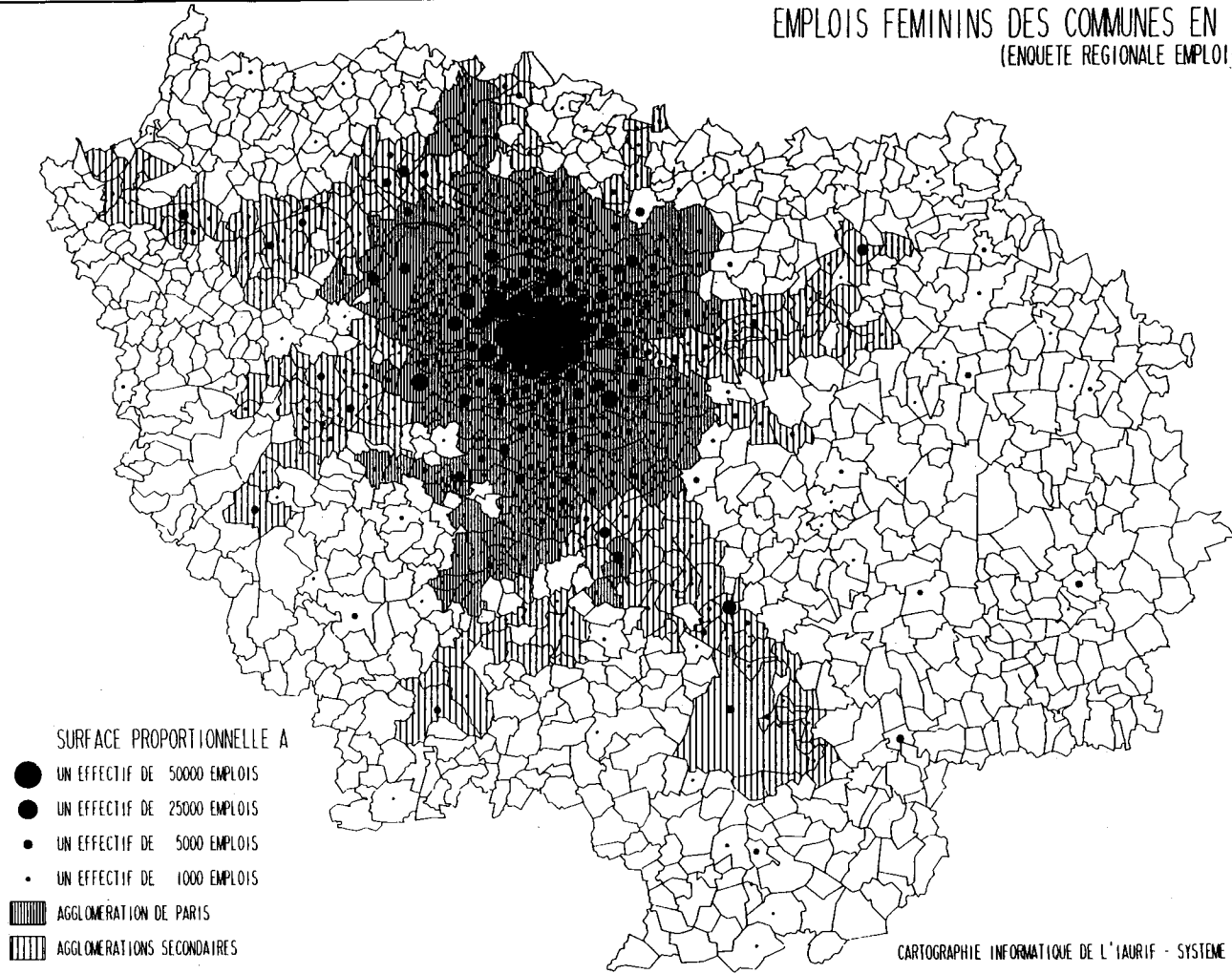


SOURCE : R. P. 1975, 1982, I.N.S.E.E., Sondage au 1/4

..... dont le plus jeune a de 7 à 16 ans  
 - - - - - dont le plus jeune a de 3 à 6 ans  
 ——— dont le plus jeune a de 0 à 2 ans

# EMPLOIS FEMININS DES COMMUNES EN 1979

(ENQUETE REGIONALE EMPLOI-1979)



CARTOGRAPHIE INFORMATIQUE DE L'IAURIF - SYSTEME 'REPERE'

## I. Les mères actives de l'agglomération parisienne ont les plus longs trajets

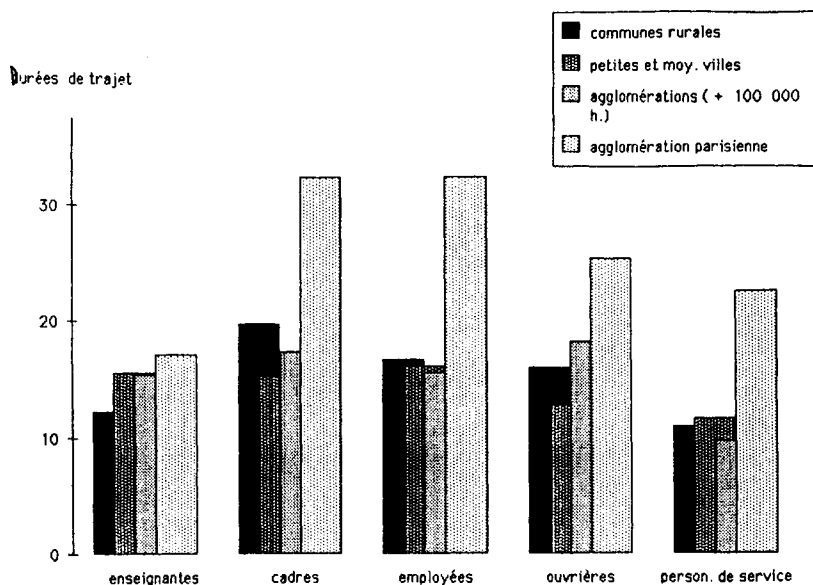
Le contexte spatial exerce une action très discriminante sur la durée des migrations alternantes: les salariées des petites villes sont celles qui travaillent le plus souvent à proximité de leur domicile (64% à moins d'un quart d'heure de chez elles contre 49% pour l'ensemble des mères salariées et seulement 33% pour celles de l'A.P.).

Ce sont les femmes qui résident dans l'agglomération parisienne (A.P.) qui effectuent le plus fréquemment de longs trajets: 48% de ces trajets durent 25 minutes ou plus (contre 17% pour les mères résidant en province) et un tiers atteint même 40 minutes ou plus. L'étendue du bassin d'emploi, ainsi que la proportion élevée d'actifs utilisant les transports en commun expliquent la longueur des trajets dans cette région. La configuration radiale des réseaux de transports en commun (qui permet une bonne desserte des secteurs centraux mais allonge la durée des trajets internes à la banlieue) ainsi que les restrictions de stationnement dans le centre incitent en effet les femmes à utiliser ces modes de transport.

C'est aussi au sein de l'A.P. que les disparités de trajets selon la catégorie sociale sont les plus marquées (graphique 1). Les enseignantes y sont, par ailleurs, les plus favorisées: grâce aux nombreux établissements scolaires répartis régulièrement dans l'espace et proches, en général, des zones d'habitat, elles bénéficient souvent de la proximité de leur lieu de travail (51% d'entre elles exercent leur emploi à moins d'un quart d'heure de leur domicile contre 38% pour les cadres et 45% pour les employées de bureau).

Dans la capitale, les femmes «cadres» et «employées de bureau» ont des trajets sensiblement plus longs que ceux des autres catégories: respectivement 38% et 37% d'entre elles effectuent des trajets de 40 minutes ou plus contre 20% environ pour celles qui vivent en province.

Graphique 1 : DUREES MOYENNES DES TRAJETS (minutes) SELON LA C.S.P. ET LE LIEU DE RESIDENCE



## II. Les charges familiales: une forte incitation à réduire les temps de trajets.

Lorsque leurs charges familiales augmentent, les mères cherchent à réduire la durée de leur trajet, quitte parfois à changer d'emploi. Selon l'enquête, aussi bien dans l'A.P. qu'en province, la durée moyenne des trajets diminue régulièrement lorsque le nombre d'enfants à charge augmente (tableau 1). Certaines données du dernier recensement de 1982 confirment cette relation: la proportion des femmes mariées qui travaillent dans la commune où elles résident s'élève régulièrement avec le nombre d'enfants à charge (Ley, Terrier, 1985).

Tableau 1

Durees moyennes des trajets selon le nombre d'enfants et selon le lieu de residence des meres salaries

Nb. d'enfants de moins de 16 ans	Agglo. Paris	Province
1.....	31,2	16,1*
2.....	26,3	15,1*
3 ou plus	24,4	12,6

\*Valeurs non significativement diferentes au seuil de 5%

### II. 1. L'influence discriminante du niveau d'instruction.

Cependant l'influence des charges familiales sur le choix du lieu d'emploi varie selon l'appartenance socio-professionnelle étroitement corrélée au niveau d'instruction des femmes. En distinguant ainsi les femmes possédant au moins le baccalauréat de celles sans diplôme (ou ayant seulement le Certificat d'Etudes Primaires), pour obtenir des résultats fiables, on observe sur le graphique 2 que chez les mères les plus démunies sur le plan scolaire la proportion de longs parcours se réduit notablement dès le deuxième enfant, alors que chez les mères plus instruites, c'est seulement à partir de trois enfants qu'il y a réduction sensible des longs trajets.

Cependant, même parmi les femmes les plus qualifiées sur le plan professionnel, appartenant à la catégorie «Cadres, professions intellectuelles supérieures», l'augmentation du nombre d'enfants à charge tend à réduire le champ spatial à l'intérieur duquel elles acceptent (ou ont recherché) un emploi: dans la Région Ile-de-France, quelque soit le lieu de résidence, la durée moyenne de leurs trajets diminue considérablement lorsqu'on passe de deux enfants à trois enfants ou plus (tableau 2)\*.

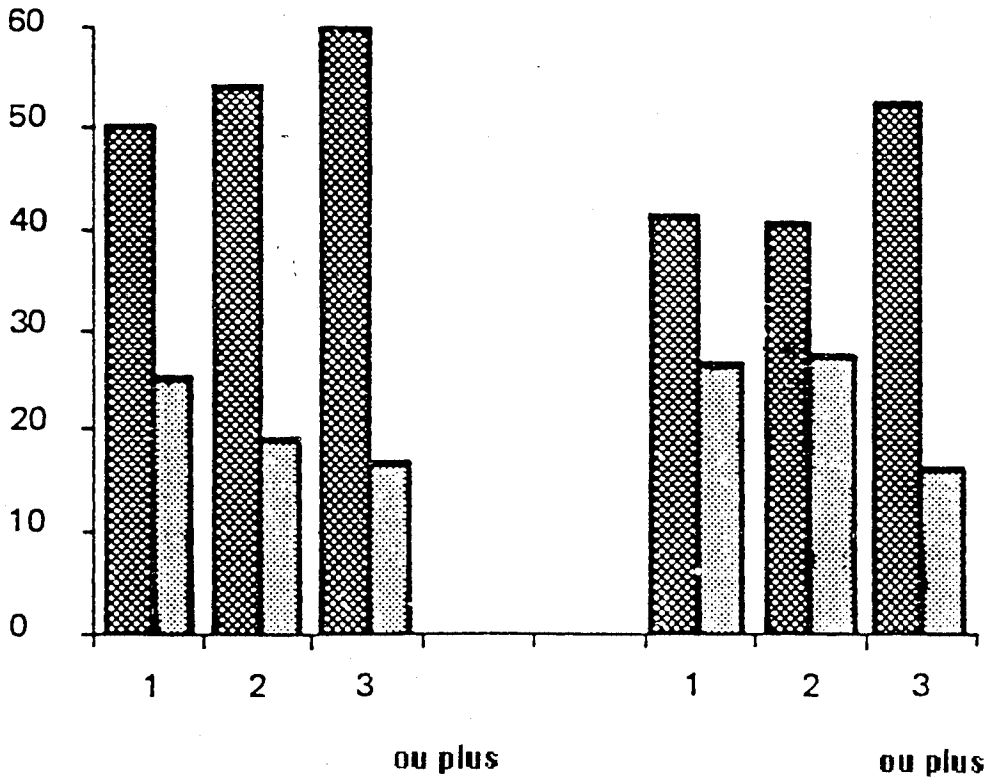
\* Source: Enquête globale «Transports» 1983, Direction Régionale de l'Equipement de l'Ile-de-France, INSEE.

**Graphique 2**  
**Importance des courts trajets et des longs trajets chez les mères salariées, suivant le nombre d'enfants et le niveau d'instruction.**

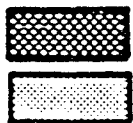
**en % de l'ensemble des trajets**

**Femmes sans diplôme  
ou ayant le CEP**

**Femmes ayant  
au moins le bac**



**Nombre d'enfants de moins de 16 ans à charge**



**Court trajet**

**Long trajet (> 25 MN)**



**Tableau 2**

**Durée moyenne des trajets domicile-travail des mères «Cadres, professions intellectuelles supérieures» selon le nombre d'enfants (dont un au moins est âgé de moins de 6 ans) dans la région Ile-de-France**

NB. D'enfants	2	3
Paris	35	17
Petite Couronne	37	30
Grande Couronne	41	11
Total R.I.F	37	19

Source: Enquête globale «Transport», 1983, dreif-INSEE.

### III. Durée des trajets et rapport des mères au travail salarié

L'hypothèse d'une relation de causalité entre les motivations d'ordre professionnel et les temps de déplacement domicile-travail semble, par ailleurs, partiellement vérifiée par les observations suivantes: parmi les femmes «cadres» vivant dans l'agglomération parisienne, celles qui ont la responsabilité d'autres personnes dans leur travail (environ un tiers d'entre elles) font beaucoup plus fréquemment de longs trajets que celles qui n'en ont pas (64,7% contre 46,7%, Variable de Cramer: 0.168). De même, les «employées de bureau» qui bénéficient d'un large éventail de possibilités de promotion professionnelle consentent plus fréquemment que celles qui n'en ont aucune à faire de longs trajets: 59,7% contre 46,1%.

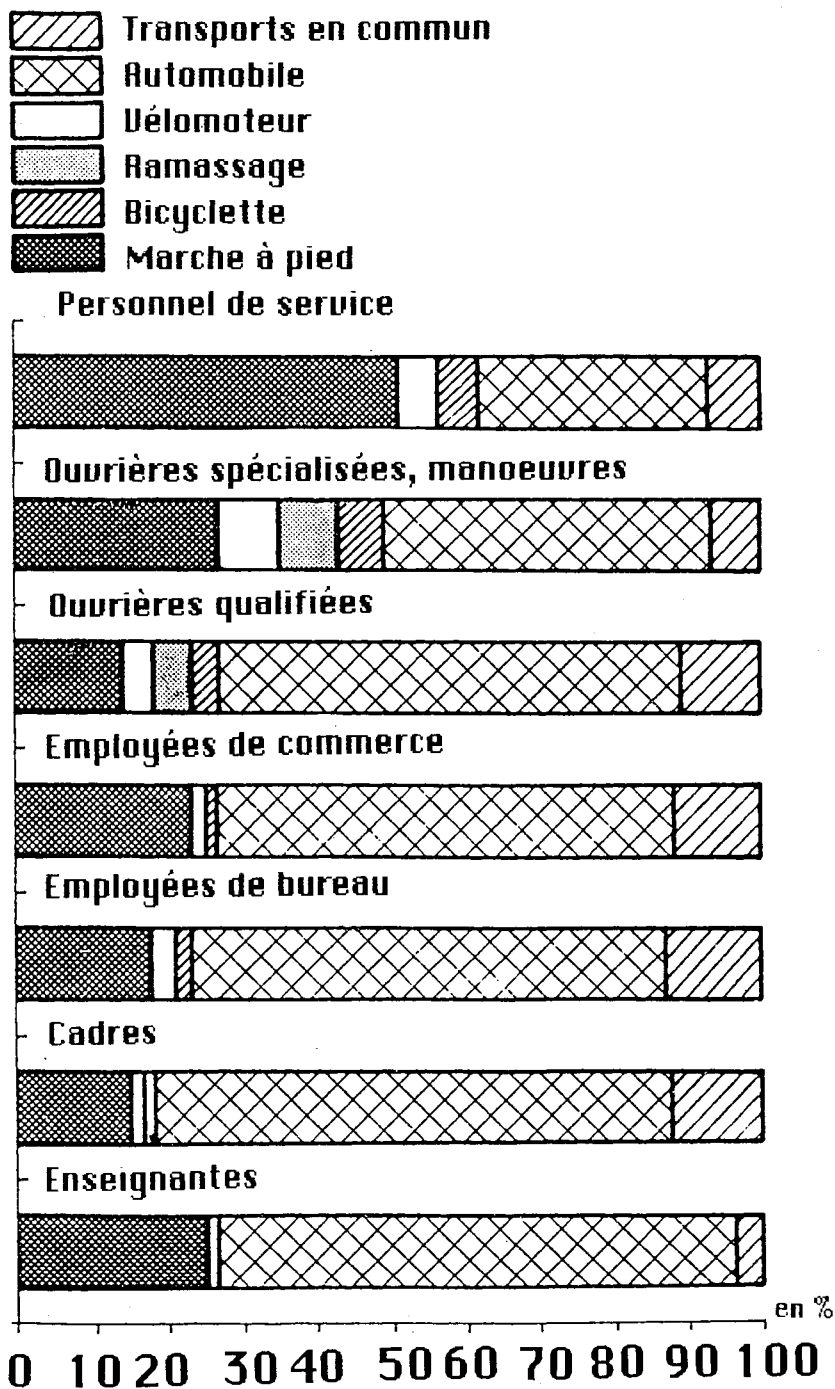
### IV. Modes de transport et durée des trajets: le cumul des inégalités sociales.

Dans l'ensemble de la France, l'automobile est le mode de transport dominant pour les déplacements domicile-travail des mères salariées: 57,5% d'entre elles l'utilisent, soit comme conductrices, soit comme passagères. La concurrence principale vient de la marche à pied pratiquée par un quart d'entre elles (graphique 3).

Si elles ont aussi souvent recours à l'automobile, c'est bien parce que celle-ci est un moyen efficace d'atténuation des contraintes spatio-temporelles: elle facilite et assouplit les modalités de gestion de la vie quotidienne tout en élargissant le champ spatial à l'intérieur duquel elles peuvent rechercher un emploi. Plus on s'élève dans l'échelle socio-professionnelle, plus le taux des femmes appartenant à un ménage «bimotorisé» augmente et plus elles ont recours à ce mode de transport (tableau 3)\*. Cet inégal accès des mères salariées à l'automobile selon leur appartenance socio-professionnelle pénalise indirectement celles qui n'en disposent pas. En effet, l'automobile permet à ses utilisateurs de réduire la durée des trajets: 80% de ceux-ci durent moins de 20 minutes contre 25% seulement pour les transports en commun.

\* Les femmes ont d'autant plus de chances de pouvoir utiliser une voiture qu'elles appartiennent à un ménage bimotorisé: 84,6% des femmes qui sont dans ce cas se rendent en voiture à leur travail contre 41,5% des femmes dont le ménage ne possède pas deux véhicules (V. de Cramer = 0.418).

**Graphique 3**  
Répartition des modes de transport selon la profession



**Tableau 3**

**Les mères salariées et l'utilisation de l'automobile pour les trajets domicile-travail**

Enseignantes	55	70
Cadres	47	69
Employ. de bur.	42	64
Employ. comm.	37	62
Ouvrières qualif.	30	63
Ouvrières spécia.	24	44
Personnel de serv.	25	31
Ensemble	38	58

C.S.P.	% de celles appartenant à un ménage «bimotorisé»	% utilisant l'automobile
--------	--	--------------------------

Dans cette perspective, le contexte spatial de l'agglomération parisienne s'avère particulièrement contraignant, en particulier pour les ouvrières les moins qualifiées et le «personnel de service»: moins souvent motorisées que les autres catégories, elles résident en majorité en banlieue et dans les secteurs périphériques où les carences de l'offre de transports collectifs sont nombreuses (Fagnani, 1985). Elles sont donc confrontées au dilemme suivant lorsqu'elles veulent ou doivent exercer une activité professionnelle: soit prendre n'importe quel emploi accessible de chez elles à pied ou en deux-roues (ce qui limite leurs possibilités d'insertion sur le marché du travail), soit accepter les inconvénients de longs trajets en utilisant les modes de transports collectifs pour occuper un emploi mieux rémunéré.

Le recours aux transports collectifs, beaucoup plus fréquent dans l'A.P. qu'en province (44% contre 10%), est en effet un facteur important d'allongement de la durée des trajets: 89% des mères vivant dans la banlieue parisienne qui les utilisent leur consacrent une heure ou plus par jour. Les divers avantages dont bénéficient les Parisiennes dans le domaine professionnel s'acquièrent donc souvent au prix d'une aggravation du conflit travail/famille. Pour atténuer ces contraintes, les mères ont ainsi parfois recours au travail à temps partiel.

## V. Travail à temps partiel et courts trajets: une solution fréquente chez les ouvrières et le «personnel de service».

Les différents types de compromis que les mères peuvent faire entre leurs obligations familiales et leur activité professionnelle traduisent la variabilité de leur degré d'investissement dans le travail salarié et l'importance plus ou moins grande accordée à leurs rôles de mère et d'épouse. Ces arbitrages et compromis varient selon leur profession et plus fondamentalement selon les normes idéologiques auxquelles elles adhèrent.

Ainsi, dans l'ensemble de la France, presque un quart des «cadres» et «employées de bureau» travaillent à plein temps (39 heures ou plus par semaine), tout en consacrant une heure par jour au moins à leurs déplacements professionnels. Seulement 12% du «personnel de service» et des «ouvrières spécialisées» se trouvent dans cette situation. De telles conditions de travail exigent une gestion stricte du temps et ont des répercussions sensibles sur le fonctionnement de la famille: participation accrue du conjoint aux tâches domestiques et à l'éducation des enfants, compression du temps voué aux tâches ménagères, prise en charge des jeunes enfants pendant la semaine par des institutions extérieures, recours à des aides rémunérées, report des courses et des achats en fin de semaine, limitation des sorties le soir, etc...

C'est pour atténuer ces contraintes que les ménages où la femme est «cadre» cherchent à conformer leur stratégie résidentielle en fonction des obligations professionnelles et familiales de la femme: en effet, dans le cadre d'une recherche en cours sur les femmes instruites des classes moyennes vivant dans l'agglomération parisienne\*, nous avons pu observer qu'au sein des ménages, dans huit cas sur dix, la femme avait des trajets domicile-travail nettement inférieurs en durée que ceux de leur conjoint. La proximité du lieu de l'emploi de la femme avait été un des critères prioritaires du choix du lieu de leur résidence.

Toutefois, dans les catégories sociales moins aisées, où la marge de manoeuvre dans le domaine du choix du lieu de résidence est beaucoup moins grande (et où les contraintes matérielles sont plus accentuées), les femmes sont souvent obligées de faire d'autres types de compromis: ainsi le travail à temps partiel est-il plus fréquent chez les «ouvrières» (20% d'entre elles y ont recours) et le «personnel de service» que chez les femmes «cadres» (14%). Il est aussi plus fréquemment associé, chez les ouvrières les moins qualifiées, à de courts trajets domicile-travail (18,1% contre 7% pour les «cadres»). Travail à temps partiel (surtout lorsqu'elles ont plus de deux enfants), trajets plus courts, toutes ces pratiques concordent pour témoigner, chez les femmes les moins favorisées socialement, de leur désir d'accorder la priorité à leurs rôles de mère et d'épouse, l'exercice d'une profession étant principalement lié à des impératifs financiers.

---

\* Recherche sur les comportements de fécondité des femmes instruites, menée en collaboration avec C. Meunier et financée par la Caisse Nationale des Allocations Familiales (Castelain-Meunier, Fagnani, 1987).

## **VI. Déjeuner à domicile et durée des trajets: l'emprise de la vie familiale**

### **VI. Les mères salariées de l'agglomération parisienne prennent deux fois moins souvent qu'en province les deux repas à la maison**

Le nombre de repas pris chaque jour à domicile durant la semaine est un autre indice révélateur des différents compromis que les mères peuvent faire entre les exigences professionnelles et leurs obligations familiales.

Bien entendu, le fait de prendre les deux repas quotidiens chez soi est étroitement lié au fait de travailler à proximité du domicile: 69% des mères qui travaillent à un quart d'heure ou moins de chez elles prennent les deux repas à la maison, contre 48% pour l'ensemble des femmes.

Inversement, 78% des mères qui effectuent de longs trajets ne sont présentes au foyer que pour le dîner. C'est pourquoi, au sein de l'agglomération parisienne, les mères salariées prennent deux fois moins souvent qu'en province les deux repas à la maison (27% contre 54%).

Cependant, on peut supposer que ce phénomène ne résulte pas seulement des plus fortes contraintes spatio-temporelles qui réduisent le «champ des possibles»: ceci peut également procéder d'un clivage culturel entre les femmes de l'A.P. et celles de province et donc d'un choix délibéré de la part des parisiennes se conformant moins souvent aux normes et valeurs «traditionnelles» qui veulent que la mère soit le plus souvent possible présente au foyer pour s'occuper des enfants.

En effet, comme le montrent les enquêtes d'opinion du CREDOC (Houzelvan Effenterre, 1985), les femmes qui vivent dans l'A.P. adoptent des attitudes à l'égard de la famille et du travail beaucoup plus «modernistes» que les femmes vivant en province. Elles subordonnent moins volontiers leur vie professionnelle à leurs rôles de mère et d'épouse.

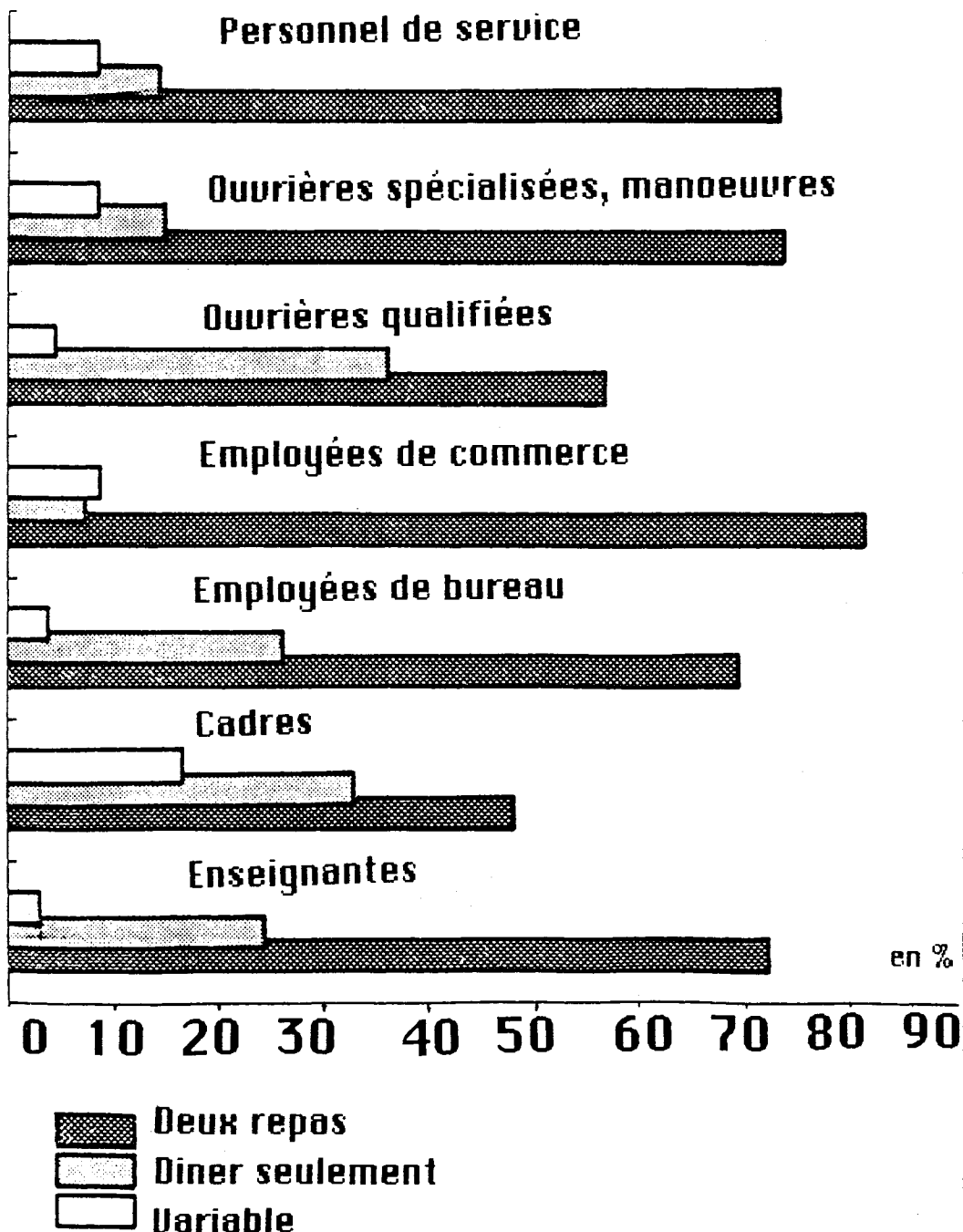
Mais, à durée de trajet comparable, la fréquence des retours au foyer pour le déjeuner varie beaucoup selon l'appartenance socio-professionnelle. Parmi les salariées exerçant leur emploi à moins d'un quart d'heure de chez elles, les «cadres» sont celles qui subissent le moins fréquemment «l'emprise» du foyer familial: 48% seulement d'entre elles en profitent pour prendre les deux repas au domicile (graphique 4). Elles sont également les plus nombreuses (17%) à prendre irrégulièrement soit le déjeuner soit le dîner à la maison. Par contre, une forte majorité des employées de commerce (plus de 80%), du «personnel de service» et des «ouvrières spécialisées» (73%) sont présentes au domicile pour les deux repas lorsqu'elles travaillent à moins d'un quart d'heure de chez elles.

Les enseignantes, grâce à une certaine souplesse dans leurs horaires, sont aussi nombreuses à rentrer déjeuner chez elles que les «ouvrières spécialisées». Enfin, les «ouvrières qualifiées» et les «employées de bureau» adoptent des comportements intermédiaires entre ceux des «cadres» et ceux des «ouvrières spécialisées».

## **VII. L'impact de la durée du travail et des trajets sur le «temps libre» des mères salariées**

Le questionnaire comportant une question sur le «temps libre», il nous a paru intéressant d'analyser l'impact de ces conditions de travail sur celui-ci. La question était ainsi formulée: «Pensez-vous que vous avez assez de temps libre au cours de la semaine pour vous reposer ou vous distraire?»

**Graphique 4**  
**Nombre de repas pris à la maison durant la semaine (mères travaillant à moins d'un quart d'heure de leur domicile)**



Bien entendu, les réponses sont entachées d'une relative subjectivité et la perception du «temps libre», ainsi que les exigences à son égard, varient selon divers facteurs socio-culturels. Les femmes très attachées aux valeurs traditionnelles, souvent peu instruites, et accordant la priorité à leurs rôles de mère et d'épouse, assimilent fréquemment le temps libre au temps consacré à la vie familiale. Par exemple, parmi le «personnel de service», 78% des mères qui déclarent avoir du temps libre prennent les deux repas à la maison durant la semaine, ce qui suggère que le temps passé au domicile est vécu par elles comme un temps libre.

Par contre, chez les «cadres» déclarant avoir du temps libre, la proportion de celles qui rentrent déjeuner chez elles tombe à 40%. Les femmes dotées d'un bon «capital scolaire» ont certainement une définition plus restrictive du temps libre. C'est plutôt pour elles un temps «dont l'usage est laissé à la totale discrétion de l'individu» (Groupe Travail et Société, 1984). Donc, même si elles disposent objectivement de plus de temps pour leurs activités personnelles, elles sont plus enclines, de par leurs exigences, que les précédentes, à répondre négativement à cette question.

A contraintes de temps comparables, les «cadres» déclarent toujours avoir moins de temps libre que les autres salariées (tableau 4). Par exemple, parmi les mères «cadres» cumulant longs trajets et travail à temps plein, seulement 10% déclarent avoir du temps libre, contre 22% parmi les mères «ouvrières spécialisées» placées dans la même situation.

Par ailleurs, quelle que soit la catégorie socio-professionnelle considérée, plus le temps passé quotidiennement sur le lieu de travail augmente, plus la proportion de mères déclarant avoir des possibilités de se reposer ou de se distraire diminue. Par exemple, parmi les «cadres», 65% de celles travaillant à temps partiel ont du temps libre contre 20% seulement pour celles travaillant à plein temps.

Les durées hebdomadaires de travail restreignent encore plus le temps libre lorsqu'elles sont cumulées à de longs trajets. En sélectionnant les mères qui travaillent à plein temps, on observe une liaison statistiquement significative entre la durée des migrations alternantes et le sentiment d'avoir du temps libre ou non (V. de Cramer: 0,126). Les mères astreintes à de longs déplacements sont sensiblement moins nombreuses que les autres à déclarer qu'elles ont du temps libre: 14% seulement des mères travaillant à plus de 25 minutes de chez elles estiment avoir du temps libre contre 25% de celles qui sont à moins de 15 minutes.

## **VIII. Les enseignantes: des conditions de travail aisément compatibles avec les obligations familiales**

Parmi les mères salariées, les enseignantes semblent particulièrement favorisées. Tout d'abord leurs horaires de travail leur permettent une plus grande souplesse dans l'agencement de leurs diverses obligations.

Bénéficiant dans leur majorité de la proximité du lieu d'emploi (une sur deux est à moins de 10 minutes de l'établissement où elle enseigne), ayant fréquemment recours à l'automobile, elles sont, parmi les femmes les plus qualifiées professionnellement, celles qui déclarent le plus souvent avoir du temps libre. C. Villeneuve-Gokalp (1985) a également observé, à partir de la même enquête, qu'un peu plus des trois quarts d'entre elles cumulent ces avantages avec celui de «n'avoir jamais aucun problème de garde des enfants» (77% contre 67% pour l'ensemble des mères salariées). De même, elles sont plus souvent que les autres catégories satisfaites de leur emploi du point de vue des horaires (89% contre 66% pour l'ensemble des actives).

Tableau 4

**« Pensez-vous que vous avez assez de temps libre en semaine pour vous reposer ou vous distraire ? »**

	Enseignantes		Cadres		Employées de bureau		Employées de commerce		Ouvrières qualifiées		Ouvrières spécialisées, manœuvres		Personnel de service		Ensemble	
	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non	Oui	Non
Ensemble des mères salariées .....	45	55	27	73	24	76	38	62	19	81	33	67	45	55	32	68
Salariées à temps partiel (30 h ou moins) .....	45	55	65	35	68	32	82	18	n. s.	n. s.	59	41	73	27	61	39
Salariées à plein temps avec de courts trajets (inférieurs à 15 min) .....	s. o. <sup>1</sup>	s. o.	25	75	17	83	19	81	23	77	29	71	37	63	25	75
Salariées à plein temps avec de longs trajets (supérieurs à 25 min) .....	s. o.	s. o.	10	90	16	84	n. s. <sup>2</sup>	n. s.	n. s.	n. s.	22	78	n. s.	n. s.	14	86

1. Les enseignantes ont toutes été regroupées dans la catégorie « temps partiel ».  
2. Non significatif, par suite d'effectifs trop faibles.



Elles ont ainsi la possibilité de consacrer une partie de leur journée ou de leur semaine à des activités associatives, culturelles ou sportives et de participer beaucoup plus souvent que les autres mères à des réunions d'associations et éventuellement d'y exercer des responsabilités. Ainsi sont-elles proportionnellement les plus nombreuses à déclarer participer à la vie de deux associations ou plus (26% contre 6% pour les autres salariées et 10% pour les «cadres»).

Ces multiples «atouts», propres au métier d'enseignante, expliquent sans doute partiellement l'attrait que cette profession exerce sur les femmes pourvues d'un bon «capital scolaire et, corollairement, la féminisation croissante des métiers d'enseignants du primaire et du secondaire.

## Conclusion

Face aux problèmes induits par la dissociation spatiale du lieu de résidence et du lieu de travail qui accentue les contradictions entre leurs différents rôles, les mères salariées adoptent des stratégies diverses. Malgré la résistance que semble opposer la majorité d'entre elles à l'éloignement de leur emploi (et indirectement, de ce fait, aux effets de la division spatiale du travail) on peut faire apparaître deux types de comportements «extrêmes»:

D'une part ceux des femmes pour qui la proximité de l'emploi semble une priorité absolue et pour qui une longue distance semble un obstacle insurmontable. Parmi celles-ci sont surreprésentées les femmes les moins instruites et occupant les emplois les moins qualifiés (et les moins gratifiants sur le plan personnel): principalement le «personnel de service» et, dans une moindre mesure, les «ouvrières spécialisées ou manoeuvres». En ce qui les concerne —surtout lorsqu'elles ont plus d'un enfant à charge— la durée de leurs migrations alternantes constitue un enjeu essentiel dans la gestion de leur vie quotidienne.

Le champ spatial de leurs principales activités est, par ailleurs, d'autant plus restreint qu'elles disposent, plus rarement que les autres salariées, d'une automobile pour se rendre à leur travail.

L'ensemble de leurs comportements (fréquence du travail à temps partiel, retour au domicile pour le repas de midi durant la semaine, courts trajets domicile-travail semble découler d'une logique qui consiste à subordonner leur vie et leurs exigences professionnelles à leurs rôles de mère et d'épouse. L'emprise de leur vie familiale se reflète ainsi dans leurs pratiques spatiales et professionnelles.

A l'autre «extrême», des comportements qui traduisent un investissement important dans la vie professionnelle: travail à plein temps, fréquence des longs trajets pour occuper un emploi souvent qualifié, (associé à des possibilités de promotion et des perspectives de carrière) absence prolongée du foyer durant les jours de la semaine. Ces mères salariées —surtout des «cadres», puis, en proportion non négligeable, des «employées de bureau» ou des «ouvrières qualifiées» (qui se différencient assez nettement, dans ces domaines, des «ouvrières spécialisées») — semblent procéder à un arbitrage équilibré entre leurs multiples obligations; la logique sous-jacente à ces comportements étant de ne pas sacrifier leurs ambitions professionnelles à leurs «devoirs» familiaux et de rompre partiellement avec certaines normes traditionnelles qui régissent encore le fonctionnement de la famille.

Plus motivées professionnellement que les précédentes, mais mieux armées aussi pour surmonter l'obstacle de la distance, elles n'hésitent pas à faire de longs trajets pour occuper un emploi correspondant à leur qualification et conforme à leurs exigences professionnelles. Néanmoins —et même si, pour elles, l'enjeu de la durée des trajets devient

secondaire— les contraintes spatiales et temporelles subsistent (d'autant plus que contrairement aux enseignantes, elles subissent les effets de la division spatiale du travail particulièrement dans le cas des «cadres» et «employées de bureau» dont les emplois sont très inégalement distribués dans l'espace urbain): elles sont «écartelées» entre des rôles qui restent difficilement compatibles, la poursuite d'une carrière professionnelle s'effectuant au prix d'une grande fatigue et d'une culpabilité à l'égard de leurs enfants.

J. Huppert-Laufer a bien cerné les problèmes (et en particulier celui de leur manque de disponibilité) auxquels sont confrontées les femmes «cadres» dans les entreprises (1982). «La carrière est considérée comme absolument incompatible avec le fait d'avoir des enfants... les contraintes pratiques se conjuguent à l'angoisse d'avoir à faire face à tout. Même dans les cas de conciliation les plus apparemment réussis, une culpabilité, une tension permanente subsistent».

Entre ces deux types de comportements, il existe toutefois un large éventail de comportements intermédiaires. Mais ceux-ci ne dépendent pas seulement des caractéristiques individuelles et des choix plus ou moins limités que peuvent faire les femmes dans les domaines professionnel et familial: la marge de manoeuvre dont elles disposent pour gérer leur vie quotidienne est aussi déterminée par les caractéristiques du contexte spatial où elles vivent. Ainsi a-t-on pu observer le clivage dans le domaine de la durée des trajets domicile-travail, entre les mères salariées de l'agglomération parisienne et celles des villes de province.

Les femmes qui résident dans la capitale bénéficient, certes, d'un immense marché du travail et peuvent avoir accès —plus fréquemment que les femmes de la province— à des emplois qualifiés et bien rémunérés. La densité et la qualité du réseau de transports collectifs, qui assure une bonne desserte du centre où sont localisés une grande partie des emplois féminins, atténuent les inégalités —en matière d'accessibilité aux emplois— entre les femmes «motorisées» et celles qui ne le sont pas.

Cependant, les caractéristiques de l'organisation spatiale et les dimensions de l'agglomération parisienne exacerbent les contradictions entre les rôles familiaux et le rôle professionnel: quelque soit la catégorie socio-professionnelle, les mères salariées y consacrent beaucoup plus de temps à leurs trajets domicile-travail qu'en province.

Mais, même dans ce contexte urbain, le facteur «durée du trajet» joue un rôle important —surtout pour les plus défavorisées d'entre elles— de restriction et de fixation des limites géographiques du marché de l'emploi.

Dans cette perspective —et selon les quelques enseignements tirés de cette enquête— les politiques urbaines qui tendent à contrecarrer les effets de la division spatiale du travail —en favorisant le rapprochement des emplois des lieux d'habitation et/ou en assurant une meilleure desserte des zones d'activité économique— devraient, en tout premier lieu, bénéficier aux mères salariées.

## Références bibliographiques

- BARRÈRE-MAURISSON, M.A. 1984. «Du travail des femmes au partage du travail.» *Sociologie du Travail*, n.° 3, pp. 243-254.
- CASTELAIN-MEUNIER, C., FAGNANI, J. 1987. «Avoir deux ou trois enfants: contraintes, arbitrages et compromis.» Rapport intermédiaire, *C.N.A.F.*, Paris.
- FAGNANI, J. 1983. «Women's commuting patterns in the Paris region.» *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie*, 34, n.° 1, pp. 12-24.
- FAGNANI, J. 1985. «Les femmes actives dans l'agglomération parisienne», *Annales de Géographie*, n.° 526, pp. 641-660.
- FAGNANI, J. 1986. «La durée des trajets quotidiens: un enjeu pour les mères actives.» *Economie et Statistique*, n.° 186, pp. 47-55.
- Groupe «Travail et Société», 1984. «Temps de travail et temps libre.» *Futuribles*, n.° 79, pp. 43-68.
- HUPPERT-LAUFER, J. 1982. *La féminité neutralisée. Les femmes cadres dans l'entreprise.* Paris, Flammarion.
- HOUZEL-VAN EFFENTERRE, Y. 1985. «La famille se transforme, les opinions se nuancent.» *Consommation*, CREDOC, n.° 1, pp. 21-30.
- HANSON, S., JOHNSTON, I. 1985. «Gender differences in work-trip length: explanations and implications.» *Urban Geography*, Vol. 6, n.° 3, pp. 193-219.
- HOWE, A., O'CONNOR, K. 1982. «Travel to work and labor force participation of men and women in an Australian metropolitan area.» *Professional Geographer*, Vol. 34, pp. 50-64.
- LERY, A., TERRIER, C. 1985. «Un actif sur deux travaille hors de la commune où il réside.» *Economie et Statistique*, n.° 180, pp. 23-35.
- MARC, M., MARCHAND, O. 1984. «La population active de 1975 à 1982: les facteurs d'une forte croissance.» *Economie et Statistique*, n.° 171-172, pp. 5-24.
- PICKUP, L. 1985. «Women's travel needs in a period of rising female employment» in G. Jansen et al. (eds.) «*Transportation and Mobility in an Era of Transition.*» Amsterdam, Elsevier, pp. 101-120.
- ROSENBLOOM, S. (ed.) 1980. «*Women's travel issues: research needs and priorities.*» Washington, D.C., U.S. Government Printing Office.
- ROY, C. 1984. «Le temps et les activités quotidiennes.» *Données Sociales*, INSEE, pp. 226-230.
- VILLENEUVE - GOKALP, C. 1985. «Incidences des charges familiales sur l'organisation du travail professionnel des femmes.» *Population*, n.° 2, pp. 267-298.

Gener 1988