

LA  
MÉTROPOLISATION  
À L'ÉPREUVE  
DES GRANDES  
MOBILITÉS



avec Stéphanie Vincent-Geslin

## Sommaire

**L'ancrage est-il une forme de résistance ?** - - - - - 3  
Anne Pons, Directrice générale de l'ADEUS

**La métropolisation à l'épreuve des grandes mobilités** - - - - - 4  
Stéphanie Vincent-Geslin, Chargée de recherche au Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE Vaulx-en-Velin, Chercheure associée au Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL Lausanne



Publié avec l'aimable autorisation de Jean Leveugle, urbaniste et illustrateur. Ouvrage co-édité avec le Forum Vies Mobiles.

### CYCLE : LES MODES DE VIE, MOTEURS DE RENOUVEAU DES TERRITOIRES

Traduction simultanée français/allemand

↳ **La construction métropolitaine, l'affaire de ses habitants ?** - 24 septembre 2015 avec **Marie-Christine Jaillet**, Directrice de recherche au CNRS, Présidente du Comité de Développement Toulouse Métropole

↳ **La métropolisation à l'épreuve des grandes mobilités** 8 octobre 2015 avec **Stéphanie Vincent-Geslin**, Chargée de recherche au Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE Vaulx-en-Velin, Chercheure associée au Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL Lausanne

Les vidéos de ces conférences sont disponibles sur :  
<http://www.adeus.org/productions?ty=les-videos-de-l-adeus>

Le mot de la Directrice

## L'ancrage est-il une forme de résistance ?



**Anne Pons**

Directrice générale de l'ADEUS

Les chercheurs mettent la métropolisation au rang des phénomènes majeurs de ces cinquante dernières années, comme un pendant local du phénomène de mondialisation. Quelles évolutions majeures pour nous, habitants, élus ou acteurs de l'action publique ou privée, derrière ces mots presque galvaudés tant ils sont utilisés ? Pourtant, quand on évoque la métropolisation, il s'agit de notre quotidien : l'habitat, l'économie, les mobilités et, plus globalement, les modes de vie et leur impact sur la recomposition en cours des territoires.

Nous avons choisi deux cycles de conférences pour nous aider dans ce défrichage, à partir de ce qui nous a semblé le plus prégnant, bien qu'en réalité ces thématiques sont imbriquées, le premier plutôt sous l'angle des mobilités<sup>1</sup>, avec Olivier Mongin, Jean-Pierre Orfeuil et Ludovic Halbert, le deuxième plutôt sous celui des modes de vie.

Ce cycle sur les modes de vie a été initié avec Marie-Christine Jaillet, qui nous a confirmé une société de l'hyper-individualisation et les conséquences sur le sentiment d'appartenance. A partir de son double regard de chercheure et de présidente du Conseil de Développement du Grand Toulouse, elle prône un dialogue de vérité sur la communauté de destin des habitants des aires métropolitaines, afin d'asseoir la possibilité de prise en compte de l'autre et de solidarités à ces échelles. Nous continuons ce cycle avec Stéphanie Vincent-Geslin, dont le propos

est à cheval sur les modes de vie et les mobilités. Nous savons à quel point les pratiques de mobilité, dans une société qui enjoint d'une part l'intensité des programmes d'activités de chacun, et d'autre part la mobilité comme valeur, prennent de la place dans la façon de décrire nos modes de vie. Nous savons la force des mobilités individuelles pour recomposer les territoires, et le rôle de la mobilité comme facteur d'ajustement, face aux variations de dynamisme économique des bassins de vie : les populations bougent pour s'adapter. Ou pas tout à fait : dans une société de l'hyper-mobilité, l'ancrage est-il une forme de résistance, voulue ou subie ?

Stéphanie Vincent-Geslin est chargée de recherche au Laboratoire d'Economie des Transports, à l'ENTPE de Vaulx-en-Velin et aussi chercheure associée au Laboratoire de Sociologie Urbaine à l'EPFL de Lausanne, où elle travaille avec Vincent Kaufmann. Elle a co-publié *Tranches de vie mobile*, enquête sociologique et manifeste sur la grande mobilité liée au travail, paru en 2014, spécialement accessible car sous forme de bande dessinée. C'est en réalité une enquête de grande envergure menée dans six pays entre 2006 et 2011, s'intéressant à ceux dont la vie est rythmée par les transports. Quelles répercussions et quelles situations sociales sont liées à cette grande mobilité ? Au travers du vécu des personnes mobiles, elle analyse aussi ce qui compose l'attractivité – économique mais aussi résidentielle, culturelle, etc. – des territoires pour ceux qui les pratiquent.

1. Cf. vidéos et actes sur [www.adeus.org](http://www.adeus.org)

# La métropolisation à l'épreuve des grandes mobilités professionnelles ➔



**Stéphanie Vincent-Geslin**  
Chargée de recherche au Laboratoire d'Economie des Transports, ENTPE Vaulx-en-Velin ;  
Chercheure associée au Laboratoire de Sociologie Urbaine, EPFL Lausanne

**Note préliminaire :**

L'ensemble des dessins du document sont de Jean Leveugle et reproduits avec son aimable accord ainsi que celui du Forum Vie Mobile / Loco, éditeur de Tranches de vie mobile (2014).

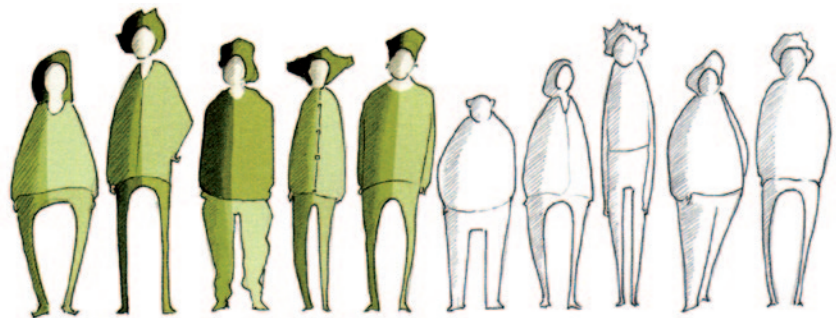
Pour plus d'informations sur cet ouvrage et l'enquête sur laquelle il est fondé : [www.forumviesmobiles.org](http://www.forumviesmobiles.org)

Depuis une vingtaine d'années, des pratiques de mobilités intensives liées au travail sont apparues en Europe. La grande mobilité en lien avec le travail est loin d'être un phénomène anecdotique : près de la moitié de la population active européenne est, ou a été, confrontée à une expérience de grande mobilité d'au moins six mois au cours de sa carrière (Lück & Ruppenthal, 2010). La population des grands mobiles a pour caractéristique de passer une part considérable de son temps à se déplacer pour le travail, impliquant des absences fréquentes et répétées du logement, d'où des arbitrages complexes pour concilier vie privée et vie professionnelle. Ces grandes mobilités en lien avec le travail se trouvent ainsi au cœur des arbitrages des ménages, entre carrière professionnelle, localisation résidentielle et vie familiale. Elles interagissent ainsi

fortement avec les territoires sur lesquels elles se déploient.

Pour mieux comprendre ces mobilités intensives en lien avec le travail, leurs enjeux et leurs ressorts, une vaste enquête européenne a été menée sur cette thématique. Elle fait suite à un financement du 6<sup>e</sup> Programme Cadre de Recherche et Développement (PCRD) de l'Union européenne, qui avait permis en 2007 le recueil de données quantitatives sur les grandes mobilités, le travail et la vie de famille dans six pays européens : Allemagne, Belgique, Espagne, France, Pologne et Suisse. Courant 2011 et début 2012, une seconde enquête a permis de produire des données de panel<sup>1</sup> pour l'Allemagne, l'Espagne, la France et la Suisse –les enquêtes suisse et française ayant été financées par le Forum Vies Mobiles (FVM)<sup>2</sup>. Ce dernier a également financé un volet qualitatif en France auprès de grands mobiles déjà interrogés dans l'enquête quantitative, ce qui rend possible la réalisation d'analyses mixtes et permet de mieux comprendre les mécanismes et processus de décision autour de la grande mobilité liée au travail.

1. Les données de panel sont des données collectées à plusieurs dates auprès des mêmes personnes.  
2. [www.forumviesmobiles.org](http://www.forumviesmobiles.org)



UNE PERSONNE SUR DEUX EST CONCERNÉE PAR UNE SITUATION DE GRANDE MOBILITÉ LIÉE AU TRAVAIL, À UN MOMENT OU À UN AUTRE DE SA VIE.

source : <http://fr.forumviesmobiles.org/Tranches-de-vie-mobile>  
Publié avec l'aimable autorisation de Jean Leveugle, urbaniste et illustrateur.

## Quelles sont ces grandes mobilités en lien avec le travail ?

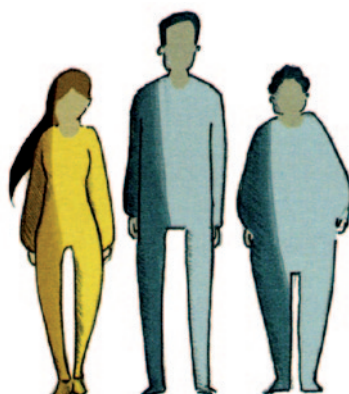
Ce sont des mobilités qui se réalisent en lien avec l'activité professionnelle, soit dans le cadre de cette dernière, soit pour se rendre sur le lieu de travail. Il peut ainsi s'agir de déplacements pendulaires intensifs, de déplacements professionnels vers d'autres lieux que le lieu de travail habituel, ou encore de double résidence pour raisons professionnelles. Le point commun à toutes ces mobilités consiste en leur intensité, tant d'un point de vue spatial que temporel : elles supposent une utilisation intensive des réseaux de transport, mais aussi des temps d'absence du lieu de vie importants à l'échelle de la journée ou de la semaine.

Les grandes mobilités liées au travail peuvent prendre différentes formes. Trois formes ont principalement été étudiées : les pendularités de longue durée (plus de deux heures par jour, au minimum trois fois par semaine), les absences du domicile (plus de 60 nuits par année) et les relations de couple à distance à cause du travail. Ces formes de grandes mobilités relèvent de mobilités réversibles, c'est-à-dire qu'elles procèdent d'allers-retours spatio-temporels. Elles se distinguent de formes plus irréversibles de mobilités que sont le déménagement et la migration. Pour autant, les formes réversibles et irréversibles des mobilités en lien avec le travail ne sont pas en opposition, mais constituent plutôt les deux extrêmes d'un continuum dont chaque intermédiaire rend compte d'ancrages, d'insertions sociales plus ou moins multi-territorialisées, qui répondent à des arrangements personnels différenciés.

Les mobilités réversibles pour le travail ne constituent pas un phénomène anecdotique en Europe : en 2011, 16% des ménages sont concernés par ces mobilités dans les quatre pays de l'enquête (France, Suisse, Allemagne et Espagne). De plus, si l'on ajoute les expériences professionnelles passées impliquant des grandes mobilités, ce phénomène concerne plus de la moitié de la population de ces quatre pays.

## Qui sont les grands mobiles pour raisons professionnelles ?

Si les représentations traditionnelles de la grande mobilité donnent à voir un homme en costume-cravate et attaché-case, déambulant dans les couloirs des grands aéroports du monde, la réalité révélée par l'enquête est bien différente.



IL Y A DEUX FOIS PLUS D'HOMMES  
QUE DE FEMMES  
PARMI LES GRANDS MOBILES

source : <http://fr.forumviesmobiles.org/Tranches-de-vie-mobile>  
Publié avec l'aimable autorisation de Jean Leveugle, urbaniste et illustrateur.

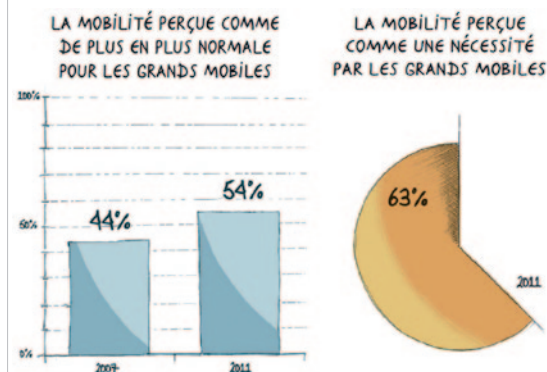
Certes, les hommes sont deux fois plus souvent grands mobiles que les femmes. En 2011, 13% des hommes entre 30 et 59 ans étaient de grands mobiles, contre 7% des femmes, et cette différence ne s'explique pas par un taux d'activité plus important des hommes. De plus, on observe des effets genrés de la parentalité sur la pratique des grandes mobilités. De manière générale, être grand mobile retarde l'arrivée du premier enfant. De plus, grande mobilité et parentalité sont plus compatibles pour les hommes que pour les femmes : 83% des femmes mettent un terme à leur grande mobilité après avoir eu un enfant, contre seulement 59% des hommes. Les conjointes des grands mobiles ont tendance à s'orienter vers des emplois disponibles à proximité du logement, voire à arrêter leur propre activité professionnelle. L'immobilité des unes vient ainsi rendre possible la grande mobilité professionnelle des uns en présence d'enfants dans le ménage. Les familles monoparentales sont également davantage concernées par la grande mobilité liée au travail : plus de 15% des personnes vivant dans cette situation sont soit pendulaires de longue durée, soit absentes du domicile... En comparaison, seules 8% le sont parmi les 30-59 ans qui vivent avec un conjoint et ont un ou des enfants. Cette différence s'explique en grande partie par les contraintes spatio-temporelles et organisationnelles auxquelles les parents isolés font face seuls, et qui les amènent à passer beaucoup de temps à se déplacer au quotidien.

Le revenu, le niveau de diplôme et l'âge ne sont pas des éléments explicatifs de la grande mobilité professionnelle. Cette dernière touche tout autant les personnes plutôt aisées que les plus pauvres, les diplômés que les non-diplômés, les plus jeunes comme les plus âgés.



La grande mobilité concerne donc une population diversifiée d'un point de vue social et démographique. En revanche, il semble bien y avoir des traditions familiales de grande mobilité. Certains grands mobiles y ont été confrontés dès l'enfance, principalement sous la forme de déménagements fréquents ou d'absence du domicile du père. C'est, par exemple, le cas de personnes issues de familles de marins ou de militaires. D'autres ont choisi d'exercer des métiers qui nécessitent des déplacements : tel est le cas des conducteurs de train, des commerciaux mobiles ou encore des livreurs. Pour ces deux groupes de personnes, la grande mobilité relève d'une décision délibérée et anticipée dont les opportunités et contraintes ont été évaluées. En revanche, pour d'autres, la grande mobilité apparaît de manière plus imprévisible dans le parcours de vie : certains se trouvent dans l'obligation d'accepter des emplois nécessitant des déplacements professionnels, car ils sont contraints de trouver du travail. D'autres encore combinent plusieurs activités professionnelles à temps partiel, distantes géographiquement, qui les amènent à passer beaucoup de temps à se déplacer. Les contraintes économiques de ces déplacements ne pèsent évidemment pas de la même manière sur les grands mobiles selon qu'ils appartiennent à l'une ou l'autre de ces catégories.

Enfin, la grande mobilité touche également une population variée du point de vue résidentiel. A l'exception des pendulaires de longue durée, qui vivaient plutôt dans des zones urbanisées en 2007, les grands mobiles vivent tout autant dans les zones urbaines que périurbaines ou rurales. Ceci signifie que l'accessibilité joue un faible rôle dans le fait de devenir grand mobile : que l'accès aux transports soit bon ou mauvais dans le lieu de résidence impacte peu les pratiques de grandes mobilités liées au travail.



source : <http://fr.forumviesmobiles.org/Tranches-de-vie-mobile>  
 Publié avec l'aimable autorisation de Jean Leveugle, urbaniste et illustrateur.



source : <http://fr.forumviesmobiles.org/Tranches-de-vie-mobile>  
 Publié avec l'aimable autorisation de Jean Leveugle, urbaniste et illustrateur.

Ainsi, loin de toucher une élite urbaine ou internationale, la grande mobilité est marquée par la diversité sociale et territoriale. Si elle ne concerne pas davantage de personnes en 2011 qu'en 2007, elle est perçue comme normale par une part croissante des grands mobiles, mais aussi comme une nécessité.

### Quels sont les ressorts des grandes mobilités ?

Le développement des grandes mobilités liées au travail peut être relié à différents éléments contextuels contemporains :

- \* le phénomène de métropolisation, qui tend à concentrer toujours plus les activités ;
- \* la transformation de la place des femmes sur le marché du travail et le nombre croissant de ménages bi-actifs, dont les décisions de localisation se complexifient ;
- \* les transformations du marché du travail, marquées par la précarisation de l'emploi (CDD, temps partiel, restructurations fréquentes, etc.).

Notre enquête montre des liens entre la précarisation de l'emploi et les grandes mobilités liées au travail. Ainsi, les parcours professionnels des cohortes les plus jeunes de l'enquête sont davantage touchés par l'instabilité et montrent des entrées et sorties plus fréquentes de situations de grandes mobilités. Ceci signifie que ces jeunes cohortes vivent, davantage que les précédentes, des situations professionnelles instables. De plus, face à l'incertitude professionnelle, les individus et les ménages arbitrent plutôt en faveur de mobilités réversibles que de mobilités irréversibles.

Enfin, les tensions économiques ne sont pas sans effet sur les aspirations des individus aux grandes mobilités. La seconde vague de notre enquête, réalisée en 2011, soit après la crise économique

qui a touché l'Europe dès 2009, rend compte de ces effets, qui sont particulièrement marqués en Espagne. Plus la situation économique est dégradée dans le territoire de résidence, et plus les individus vont exprimer des dispositions croissantes aux grandes mobilités, depuis leurs formes les plus réversibles jusqu'aux plus irréversibles. Face au chômage, les personnes vont ainsi se tourner premièrement vers la pendularité de longue durée, qui permet le retour au domicile le soir, puis vers des formes de mobilité qui impliquent de plus en plus d'absence et de dé-territorialisation : la double résidence ou l'absence du domicile pour raisons professionnelles, puis enfin vers le déménagement et la migration.

Ces résultats montrent bien que les grandes mobilités liées au travail ne sont pas uniquement liées à la sphère professionnelle mais toujours en interaction avec la sphère privée et les attachements familiaux, sociaux ou esthétiques au lieu de vie (cf. bibliographie 2012 ci-contre). Face aux incertitudes croissantes du monde du travail, le développement des mobilités réversibles est certainement l'expression du besoin d'ancrage territorial et peut-être une manière pour les individus et les ménages de maîtriser ce qui leur paraît encore maîtrisable, à savoir leur lieu de vie...

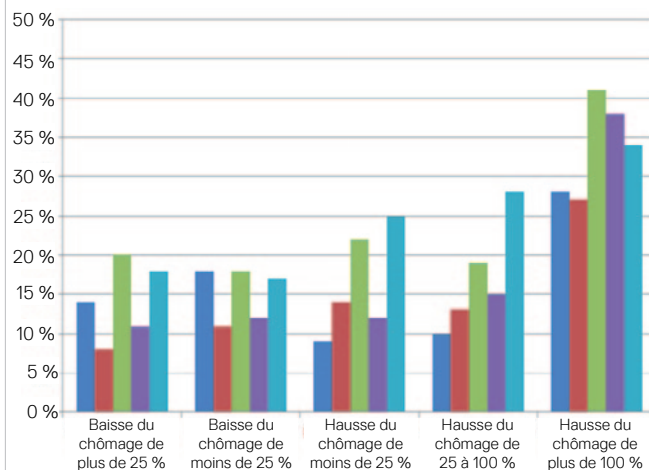
## En conclusion

Les grandes mobilités constituent ainsi un phénomène hétérogène, répandu et en voie de normalisation, dont les ressorts de développement tiennent en partie aux transformations des modes de travailler et en partie aux résistances et stratégies d'ancrages des individus. Ce phénomène interroge les territoires, leur développement et leurs ressources, car les modes de consommation de ces grands mobiles, ainsi que les fonctions territoriales auxquelles ils aspirent, restent largement méconnus.

Ces grandes mobilités soulèvent en outre des enjeux cruciaux pour les territoires et les sociétés de demain. Procédant d'usages intensifs des réseaux, les grandes mobilités liées au travail mettent en jeu la saturation des réseaux, mais questionnent également la gestion et le développement durable d'un point de vue écologique des territoires. Le coût humain de ces grandes mobilités constitue également un enjeu d'avenir central, tant les grandes mobilités mobilisent de la charge mentale, impliquent des arbitrages kafkaïens et plongent les grands mobiles dans des équations spatio-temporelles entre vie privée et vie professionnelle difficiles à résoudre.

## LA PRÉCARISATION DE L'EMPLOI CONDUIT À ACCEPTER LES GRANDES MOBILITÉS

source : histogramme, données longitudinales, Population totale, 25-54 ans en 2007, JobMob II, pondération « countries equally weighted »



- disposition croissante à la migration interrégionale
- disposition croissante à la migration internationale
- disposition croissante à la pendularité de longue durée
- disposition croissante à la bi-résidentialité
- disposition croissante aux voyages fréquents

## BIBLIOGRAPHIE

**Insights into mobile living: spread, appearances and characteristics**, D. Lück, S. Ruppenthal, 2010, N. F. Schneider, B. Collet (dir.), Mobile Living across Europe II, Leverkusen Opladen, Barbara Budrich.

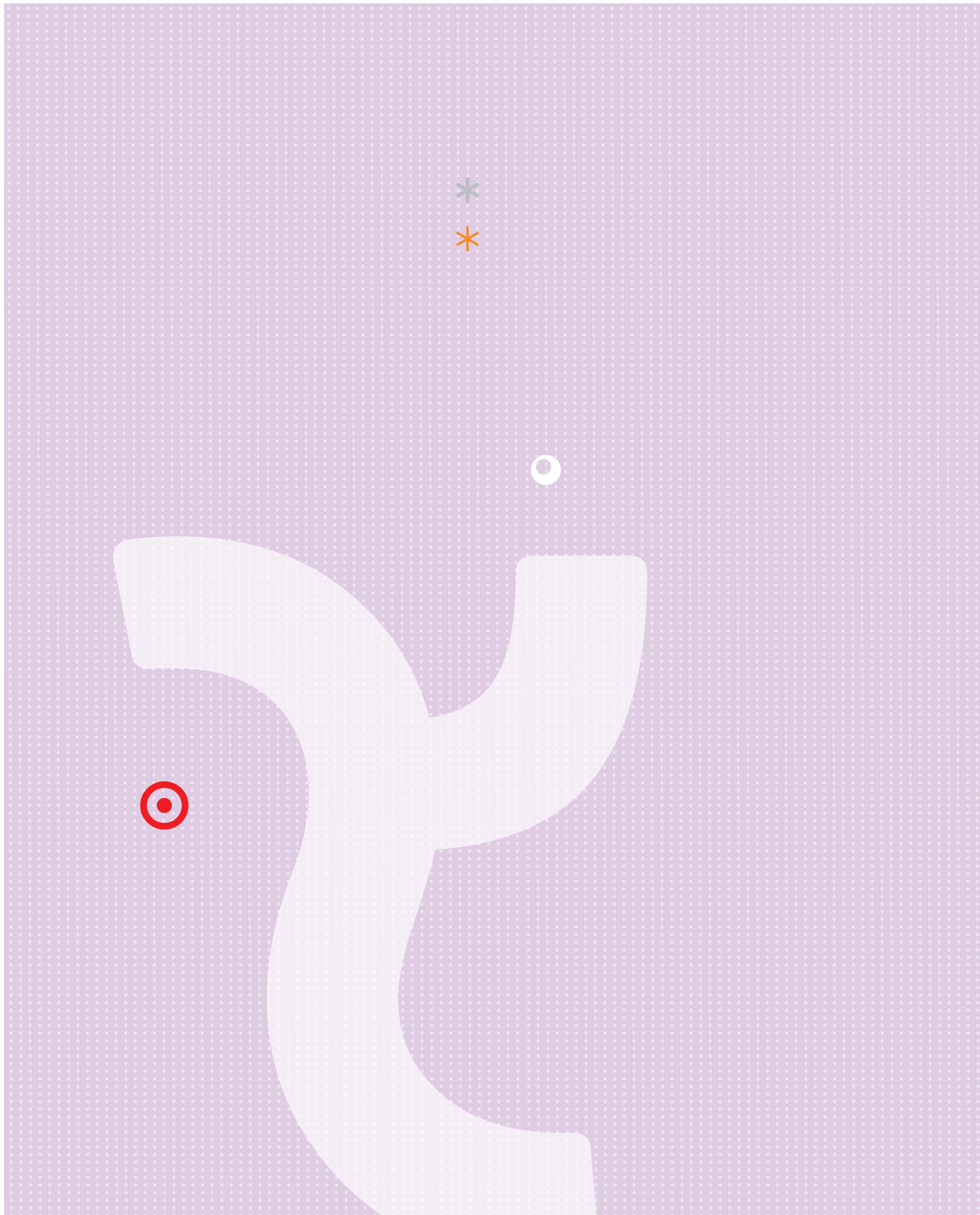
**Slices of (mobile) life**, E. Ravalet, S. Vincent-Geslin, V. Kaufmann, J. Leveugle, 2015, Editions Loco et Forum Vies Mobiles.

**Tranches de vie mobile**, E. Ravalet, S. Vincent-Geslin, V. Kaufmann, J. Leveugle, 2015, Editions Loco et Forum Vies Mobiles.

**Grandes mobilités liées au travail. Perspective européenne**, E. Ravalet, S. Vincent-Geslin, V. Kaufmann, G. Viry, Y. Dubois, 2015, Editions Economica.

**Des racines et des ailes. Les mobilités pendulaires, stratégie de conciliation entre vie privée et vie professionnelle**, S. Vincent-Geslin, 2012, Sociologies. <http://sociologies.revues.org/3945>

**High mobility in Europe, work and personal life**, G. Viry, V. Kaufmann (dir.), 2015, Editions Palgrave.



L'Agence  
de Développement  
et d'Urbanisme  
de l'Agglomération  
Strasbourgeoise

Directrice de publication : **Anne Pons, Directrice générale**  
Validation : **Yves Gendron, Directeur général adjoint**  
Responsable conférences : **Cathie Allmendinger**  
Équipe projet : **Cathie Allmendinger** (chef de projet),  
**Jean Isenmann, Estelle Meyer, Sophie Monnin,**  
**Pierre Reibel, Maryline Roussette**  
N° projet : **PTP 2015 - 1.5.1.3** - Photos : **Jean Isenmann**  
Mise en page : **Sophie Monnin**  
© ADEUS - Décembre 2015 - N° Issn : 2112-4167  
Les publications et les actualités de l'urbanisme sont  
consultables sur le site de l'ADEUS [www.adeus.org](http://www.adeus.org)