

**Zeitschrift:** Domaine public  
**Band:** - (2009)  
**Heft:** 1845

**Artikel:** Les familles ont besoin d'une politique du temps : un tableau des rapports difficiles entre vie professionnelle et épanouissement personnel, et des pistes pour faciliter une vie familiale harmonieuse  
**Autor:** Levy, René  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1013994>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 19.11.2024

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

que l'on puisse dire.

Pourtant, beaucoup d'économistes (notamment les auteurs du livre *Freakonomics* – c'est aussi le titre français –, qui tiennent un blog auprès du *New York Times* et dont cet article s'inspire largement) et d'ingénieurs spécialisés plaident depuis longtemps pour cette solution.

L'idée lancée par Moritz Leuenberger n'est pas vraiment nouvelle. Un magistrat presque aussi expérimenté que lui – un certain Jules César – avait déjà interdit aux chars de circuler de jour pour tenter de réguler la circulation infernale de la ville éternelle. Depuis, de l'eau a coulé sous les ponts du Tibre sans que les problèmes de circulation n'aient été vraiment résolus. Plus près temporellement de nous, plusieurs Etats américains ont rendu payantes les voies supplémentaires créées sur des axes routiers très utilisés, avec un certain succès.

Nos sociétés modernes considèrent la mobilité comme un droit fondamental. Mais aujourd'hui, ce droit est mis à mal: l'axe Lausanne - Genève, par exemple, est très encombré sur rail comme sur route. Les temps de parcours augmentent

considérablement aux heures de pointes; les trains sont bondés et le moindre incident crée des grosses perturbations.

La gratuité actuelle est donc largement une illusion. Les utilisateurs payent déjà un prix différencié selon l'heure pour l'utilisation des moyens de transport, même pour les routes: pas en espèces sonnantes et trébuchantes mais en précieuses minutes (voir l'article suivant).

L'introduction d'une taxe sur la mobilité pose d'abord la question de son montant. S'il est trop bas, les moyens de transport continuent à être encombrés à l'heure de pointe. S'il est trop élevé, les habitudes changeront trop radicalement. L'idéal est de fixer le prix en temps réel en fonction de l'état effectif du trafic, ce que la technologie rend tout à fait possible.

Pour peu que le prix soit juste, l'effet incitatif est réel: les utilisateurs qui le peuvent voyagent à d'autres moments ou renoncent à des déplacements inutiles. La taxe sur la mobilité bénéficiera donc d'abord à ceux qui souffrent le plus des embouteillages parce qu'ils n'ont d'autres choix que de voyager à cette heure. Les

études menées sur les voies payantes américaines ont démontré que les personnes disposant d'un revenu plus faible n'hésitaient pas à passer à la caisse pour pouvoir gagner du temps. Autre résultat à première vue surprenant: ces voies sont en proportion plus utilisées par les femmes. Car devinez quelle moitié de la population souffre le plus de perdre du temps dans les embouteillages à ces moments cruciaux de la journée que sont l'heure du petit-déjeuner et les instants précédant le repas du soir! Gagner du temps a un prix et la plupart des gens sont prêts à le payer.

L'introduction d'une telle taxe inciterait non seulement chacun à remettre en question les nécessités et les horaires de ses déplacements – et donc le dogme de la mobilité à tout prix (DP 1844) – mais entraînerait d'autres modifications. A commencer par la flexibilisation d'une organisation du travail souvent héritée en Suisse du XIXème siècle ou de l'armée dans son fonctionnement. Comme si le développement du secteur tertiaire, la généralisation de l'informatique et la féminisation de l'emploi n'avaient jamais existé.

## Les familles ont besoin d'une politique du temps

*Un tableau des rapports difficiles entre vie professionnelle et épanouissement personnel, et des pistes pour faciliter une vie familiale harmonieuse*

Invité: René Levy (13 novembre 2009)

La vie familiale traditionnelle est née dans la bourgeoisie des 18e et 19e siècles et a connu son apogée au milieu du 20e siècle. Pourvoir à l'entretien

d'une femme entièrement engagée dans la vie familiale, privée, était devenu une marque de réussite sociale pour les hommes. Dans la

mesure où cet idéal se réalise, il se bâtit non seulement sur une ségrégation plus ou moins stricte des sphères d'activité masculine et féminine, mais

également sur la dépendance financière et sociale de la femme. Les solutions intermédiaires – activité professionnelle féminine réduite et non interrompue – n'y font pas fondamentalement exception car grâce au statut mineur du travail à temps partiel et à la discrimination salariale directe et indirecte, la prépondérance masculine demeure assurée.

Or, beaucoup de choses ont changé. Les femmes renoncent moins volontiers à sacrifier leur autonomie en faveur de la famille. Cette dernière nécessite souvent deux revenus pour être financièrement viable. La sécurité de l'emploi masculin a été minée par une succession de récessions, l'exportation de places de travail en raison de la globalisation et des mesures de rationalisation en vue d'une rentabilité élevée. L'individualisation progressive des conditions de vie et la difficulté à mobiliser des appuis extérieurs (parenté, amis, voisins) font que les familles, souvent, ne peuvent compter que sur elles-mêmes. Enfin, la durée de vie disponible pour la procréation diminue. Les couples, surtout les femmes et les hommes qui peuvent aspirer à une mobilité professionnelle grâce à leurs qualifications, repoussent le moment de la parentalité, s'approchant ainsi de la barrière biologique.

L'augmentation du nombre des divorces, la baisse de celui des naissances, les conditions de plus en plus problématiques du développement des adolescents (incivilités, violence) s'inscrivent dans ce contexte. La Suisse n'est pas seule à connaître cette évolution. Les

analyses de ces phénomènes dans d'autres pays européens sont donc aussi pertinentes pour la Suisse, notamment le septième rapport allemand sur la famille. Basé sur de nombreuses études empiriques, ce rapport aboutit à deux conclusions fondamentales.

D'une part, la vie familiale peine de plus en plus à se développer dans de bonnes conditions face aux évolutions actuelles et aux pressions qu'elles engendrent sur la vie quotidienne. La plupart des familles ne sont pas capables d'y résister avec leurs seules ressources propres.

D'autre part, la situation des familles peut être améliorée à condition d'actionner simultanément trois leviers. Premièrement, *des appuis financiers ciblés* qui permettent aux deux parents de profiter d'interruptions professionnelles et de déléguer une part de leurs obligations familiales. Deuxièmement, *des institutions d'appui* (crèches, écoles à plein temps) dont l'utilisation ne dépende pas du revenu professionnel de la famille. Et, troisièmement, *des changements institutionnels* qui relèvent de la «*politique des temps*» et que l'on connaît en Allemagne et en Italie. Les deux premiers leviers manquent largement en Suisse, bien que discutés depuis assez longtemps. Quant à la politique des temps, elle n'a encore guère été abordée dans notre pays.

Le temps disponible est une ressource non extensible. Un individu ou une famille ne peut en général pas en user pour plusieurs objectifs à la fois. Le travail familial et le travail

professionnel notamment sont des vases communicants: le temps investi dans l'un n'est pas disponible pour l'autre.

Les parents dépendent d'un enchevêtrement de contraintes temporelles tels que les horaires scolaires, les heures d'ouverture des magasins, des services et des administrations publiques, les horaires du travail. La situation qui prévaut aujourd'hui est basée essentiellement sur la disponibilité d'une personne adulte, en règle générale la femme, pouvant assurer une série de prestations pour la famille, exclusivement accessibles pendant les heures de travail. Cette situation ne résulte pas d'une politique délibérée. Elle constitue l'héritage de rythmes sociaux de la réalité familiale d'autrefois.

Une politique des temps contemporaine, favorable aux familles, doit prendre en compte la réalité familiale d'aujourd'hui. Par exemple en négociant, surtout sur le plan local, mais aussi à des échelles plus globales (p.ex. conventions collectives), des arrangements et des rythmes des temps sociaux qui permettent une vie familiale harmonieuse sans péjorer la situation de certains de leurs membres (enfants, mère). Des expériences pratiques sur le plan communal – par exemple à Brême ou Hanau en Allemagne ainsi que dans des pays nordiques (Hollande, Danemark, Suède) ou en Italie – témoignent que de telles politiques sont possibles.

*René Levy est ancien professeur de sociologie à l'Université de Lausanne*