

Zeitschrift: Schweizerische Zeitschrift für Soziologie = Revue suisse de sociologie
= Swiss journal of sociology

Herausgeber: Schweizerische Gesellschaft für Soziologie

Band: 4 (1978)

Heft: 3

Artikel: Eine Zeit-Budget-Studie als Grundlage der Verkehrsplanung

Autor: Rothenbühler, Martin

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-814299>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 12.01.2026

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

EINE ZEIT-BUDGET-STUDIE ALS GRUNDLAGE DER VERKEHRSPLANUNG

Martin Rothenbühler

ZUSAMMENFASSUNG

Im November 1974 gelangte in der Schweiz erstmals die Methode der Zeit-Budget-Analyse im Rahmen eines umfassenden Planungsvorhabens zur Anwendung. Auf der Suche nach signifikanten Einflussgrössen auf das Verkehrsverhalten von Haushalten und Einzelpersonen wurden 5300 Personen in 2100 Haushalten befragt. Die Befragten hatten hierauf selbständig ihren Tagesablauf zu protokollieren. Die kleine Auswahl der präsentierten Resultate zeigt, dass die Methode zwar aufwendig, aber datenmässig ausserordentlich ergiebig ist. Eine sorgfältige Hypothesenbildung zu Beginn der Untersuchung dürfte die Auswertung wesentlich erleichtern. Die Ergebnisse der Studie wurden in gesamtschweizerische Verkehrsmodelle integriert und leisteten gute Dienste bei der Bewertung und Relativierung der Ergebnisse der Modellberechnungen, welche im Rahmen der schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption durchgeführt wurden.

RESUME

En 1974, une analyse du budget-temps fut réalisée pour la première fois en Suisse dans le cadre d'un projet de grande envergure. Afin de dégager les paramètres significatifs du comportement des familles et des individus en matière de transports, on a interrogé 5300 personnes, membres de 2100 ménages. Ces personnes interrogées devaient établir elles-mêmes un procès-verbal du déroulement de leur journée. Le choix de résultats présenté montre que cette méthode complexe est très féconde. Des hypothèses soigneusement formulées avant l'enquête facilitent grandement l'exploitation des réponses. Les conclusions de cette étude, introduites dans les modèles globaux de transport, se sont révélées très précieuses pour en évaluer et relativiser les résultats.

Die Analyse und die Prognose der Verkehrsbedürfnisse gehören zu den klassischen Fragestellungen der Verkehrsplanung. In den letzten 15 Jahren wurden zur Ermittlung des Verkehrsaufkommens Prognosemodelle entwickelt, von denen die sogenannten Gravitationsmodelle, welche in Anlehnung an das Gravitationsgesetz von Newton formuliert wurden, die bekanntesten sind. Die Soziologie hat sich dabei einerseits kritisch mit der wissenschaftstheoretischen und methodologischen Problematik solcher Prognoseverfahren auseinanderzusetzen, kann aber andererseits auch versuchen, mit der systematischen Ermittlung wichtiger Einflussgrössen und deren vertiefter Analyse zur Qualitätsverbesserung dieser Modelle beizutragen.

Diese Suche und Analyse massgebender Verhaltensparameter war denn auch die Aufgabe, die sich der Soziologie im Rahmen der Verkehrsmodellarbeiten für die schweizerische Gesamtverkehrskonzeption stellte. Dabei gelangte - unseres Wissens erstmals in der Schweiz - auch die Methode der Zeit-Budget-Analyse zur Anwendung (1). Ziel dieses Beitrages ist es, Anlage und Ergebnisse dieser Untersuchung zu referieren, welche im November 1974 durchgeführt und rund 2100 Haushalte bzw. 5300 Personen erfasste.

1. ZWECK DER UNTERSUCHUNG

Mit einer repräsentativen Haushaltsbefragung waren qualitative und quantitative Daten über die Teilnahme der einzelnen Haushaltsglieder am Werktagsverkehr zu beschaffen. Insbesondere interessierten dabei die Zusammenhänge zwischen Verkehrsverhalten und demografischen sowie sozioökonomischen Merkmalen der Haushalte. Angenommen wurde eine Abhängigkeit des Verkehrsverhaltens sozialer Gruppen von den übrigen Tätigkeiten im Tagesablauf. Gesucht waren statistisch signifikante Einflussgrössen auf das Verkehrsaufkommen pro Haushalt und pro einzelnes Haushaltsglied. Über eine Prognose der wichtigsten Einflussgrössen bis ins Jahr 2000 sollten Aussagen über die Entwicklung des Verkehrsaufkommens in den nächsten 20 Jahren ermöglicht werden.

2. METHODISCHES VORGEHEN UND UNTERSUCHUNGSVERLAUF

Die Studie wurde als Kombination einer konventionellen Befragung und einer Zeit-Budget-Erhebung durchgeführt. Die Zeit-Budget-Analyse liefert Angaben darüber, welche Tätigkeiten im Tagesablauf der Bevölkerung besonders häufig oder besonders selten auftreten, wieviel Zeit diese Tätigkeiten in Anspruch nehmen und welche Zusammenhänge zwischen dem Tagesablauf und den Arbeits- und Lebensbedingungen, dem

Bildungsniveau, den demografischen Merkmalen und anderen Faktoren, wie Wohnort etc. bestehen.

Dem Interesse an Zeit-Budget-Erhebungen liegt die Erkenntnis zugrunde, dass sich in der Verwendung der Zeit die gesellschaftlichen Bedingungen und insbesondere der Lebensstandard einer Gesellschaft widerspiegeln. Das Verhältnis zwischen Arbeitszeit und arbeitsfreier Zeit beispielsweise erlaubt Aussagen über das Verhältnis von Bedürfnisentwicklung und Bedürfnisbefriedigung; solche Informationen stellen wichtige Indikatoren der Lebensqualität in einer Gesellschaft dar (2). In diesem Sinn können Zeit-Budget-Daten auch zur Evaluation politischer Entscheide dienen: Wozu wird die im Gefolge von Arbeitszeitverkürzungen zusätzlich verfügbare Zeit verwendet? Welche Auswirkungen haben verkehrspolitische Massnahmen auf den Zeitaufwand für die Arbeits- und Ausbildungswege gehabt?

Der grosse Vorteil der Zeit-Budget-Methode besteht in der lückenlosen Erfassung aller Tätigkeiten der Auskunftsperson während einer bestimmten Zeitdauer (z.B. 18 oder 24 Stunden). Dadurch sind die ermittelten Daten in hohem Masse kontrollfähig; es kann bereits rechnerisch festgestellt werden, ob eine wichtige Tätigkeit vergessen wurde, oder ob die Dauer einer bestimmten Tätigkeit falsch angegeben wurde.

Ein wesentlicher Nachteil der Methode besteht in der starken zeitlichen Belastung sowohl der Auskunftsperson als auch des Befragers. Das Gelingen einer solchen Untersuchung dürfte primär davon abhängen, ob die Auskunftspersonen davon überzeugt werden können, dass ihre Angaben von hohem wissenschaftlichen und politischen Wert sind, und dass alle Angaben mit absoluter Diskretion behandelt werden (3). Den Problemen der Motivierung und Instruktion der Auskunftspersonen wurde deshalb in unserer Untersuchung besondere Beachtung geschenkt. Der Befragter konnte bei der Kontakt- aufnahme mit dem Haushalt einen erklärenden Brief des Präsidenten der Eidg. Kommission für eine schweizerische Gesamtverkehrskonzeption vorweisen und hatte darauf der Auskunftsperson den Zweck der Untersuchung und die Erhebungsmethode genau zu erklären.

Die Auswahl der Haushalte erfolgte mit einem mehrstufigen Zufalls-Stichprobenverfahren (Random Route). Die Stichprobe wurde ausserdem durch ein Muster "Gemeinden mit weniger als 2000 Einwohner im Berggebiet" ergänzt. In einem Erst- Interview wurden Angaben über den Haushalt und den Wohnort erhoben und nähere Instruktionen über das Ausfüllen des Tagesablaufbogens erteilt. Pro Haushalt hatten dann alle Personen ab 16 Jahren an einem bestimmten Stichtag ihren Tagesablauf von 06.00 bis 24.00 Uhr auf dem Tages-

ablaufbogen zu protokollieren. Der Tagesablauf der Kinder zwischen 6 und 15 Jahren war auf einem speziellen Bogen durch die Eltern festzuhalten.

Der Befrager hatte darauf dem Haushalt einen zweiten Besuch abzustatten, die Tagesablaufbogen einzusammeln und auf ihre Vollständigkeit zu kontrollieren. Sodann wurde pro Haushalt eine Person ab 16 Jahren nach einem Zufallsprinzip ausgewählt, deren Verkehrsbeteiligung aufgrund ihres Tagesablaufprotokolls in einem zweiten Interview detailliert analysiert wurde.

Erst- und Zweitinterview waren demnach persönliche, voll-standardisierte Befragungen, wobei die Tagesabläufe durch die Befragten selbst protokolliert wurden (self administrated questionnaire). Auf dem Tagesablaufbogen waren die hauptsächlich interessierenden Tätigkeiten (gesamthaft 43) und die Zeitkategorien (in Viertelstunden) vorgegeben. Diese teilweise Standardisierung reduziert zwar den Umfang der Auswertungsarbeiten, erhöht aber andererseits die Wahrscheinlichkeit ungenauer Angaben. Demgegenüber wäre die lückenlose und am wenigsten verfälschte Erfassung eines Tagesablaufes wahrscheinlich am ehesten durch ein genaues Tagebuch ohne vorgegebene Zeit- und Tätigkeitskategorien zu erreichen, was aber sehr grosse Auswertungsprobleme verursachen dürfte.

3. ERGEBNISSE

Obwohl alle erhobenen Daten auf Band gespeichert und somit jederzeit in beliebigen Kombinationen abrufbar sind, ist eine vollständige Auswertung bisher nicht erfolgt. Immerhin liegen eine Reihe von wichtigen Teilauswertungen vor (4). Im folgenden soll ein kurzer Ueberblick über die Art der mittels dieser Zeit-Budet-Untersuchung für die Bedürfnisse der Gesamtverkehrskonzeption beschafften Informationen gegeben werden.

Tabelle 1 gibt eine Uebersicht über die Tagesabläufe der erwachsenen Personen zwischen 16 und 75 Jahren. Die Zusammenstellung zeigt die absoluten Zeitanteile der verschiedenen Tätigkeitsbereiche, getrennt nach Geschlecht und Altersgruppen. Bei der Interpretation der Zahlen sind folgende Vorbehalte zu beachten:

- es handelt sich um ungewichtete Mittelwerte,
- die Bewohner von Gemeinden mit weniger als 2000 Einwohnern im Berggebiet sind in der Stichprobe leicht übervertreten,

Tabelle 1 Tagesabläufe Montag bis Freitag nach Altersgruppen (in Stunden)

	Männer 16-19- jährig	Frauen 16-19- jährig	Männer 20-64- jährig	Frauen 20-64- jährig	Männer 65-j. u.älter	Frauen 65-j. u.älter	gesamte Stich- probe
Anzahl berücksichtiger Tagesabläufe	186	154	1718	1873	212	208	4412*)
1 Schlafen, ausruhen, bettlägerig od. krank sein	8,3	8,7	8,5	8,7	9,8	10,1	8,8
2 Körperpflege (sich waschen, baden, ankleiden)	0,6	0,7	0,6	0,7	0,6	0,7	0,6
3 Essen, trinken zuhause	1,0	0,9	1,1	1,3	1,7	1,7	1,3
4 Haushaltarbeiten (kochen, putzen, waschen, nähen)	-	0,7	0,1	4,2	0,7	4,1	2,1
5 sich mit Kindern abgeben (Kinderpflege, Erziehung, spielen)	-	0,1	0,2	0,9	-	0,1	0,5
6 Aus- und Weiterbildung zuhause	0,9	0,8	0,2	0,1	-	-	0,2
7 sich entspannen, Gespräch, Lesen, Besuch empfangen, Hobby	1,1	1,2	1,3	1,4	2,5	1,9	1,4
8 Fernsehen, Radio hören, Musik hören	1,4	0,9	1,3	1,3	2,3	1,8	1,4
9 andere Tätigkeiten zuhause (Gärtnern, Reparaturen, Vereins-u. Heimarbeit)	0,3	0,1	0,8	0,9	1,6	0,9	0,8
A alle Tätigkeiten zuhause (oder in unmittelbarer Nähe des Hauses)	13,6	14,1	14,1	19,5	19,3	21,3	17,0
10 Arbeits- oder Schulweg	1,0	1,1	0,8	0,2	0,2	-	0,5
11 Fahrten und Wege zum Vergnügen, in der Freizeit	0,6	0,4	0,4	0,5	1,0	0,6	0,5
12 andere Wege und Fahrten (Einkauf, Geschäftliches)	0,2	0,2	0,4	0,5	0,4	0,5	0,5
B total unterwegs (mindestens 200m)	1,8	1,7	1,6	1,2	1,6	1,1	1,5
13 Berufliche Tätigkeit, Nebenerwerb inkl. Überstunden	4,2	3,7	6,3	1,5	1,6	0,1	3,5
14 Aus- und Weiterbildung auswärts	2,0	2,3	0,2	0,1	-	-	0,3
15 Essen und trinken auswärts	0,6	0,6	0,5	0,2	0,3	0,1	0,4
16 Einkaufen, Arztbesuch, Coiffeur, etc.	0,1	0,3	0,2	0,6	0,3	0,6	0,4
17 Bewegung und Sport treiben	0,4	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
18 Zusammentreffen in kleinem Kreis (2-4 Personen) auswärts	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,3
19 Zusammentreffen in grösserem Kreis (5 Personen u. mehr) auswärts	0,2	0,2	0,2	0,1	0,2	-	0,2
20 Verschiedene Veranstaltungen (Kino, Theater, Match, Versammlungen, Kirche)	0,4	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
21 andere Tätigkeiten auswärts	0,3	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2
C alle Tätigkeiten auswärts (ausserhalb des Hauses und dessen unmittelbarer Nähe)	8,6	8,2	8,3	3,3	3,2	1,6	5,5

*) inkl. 61 Personen ohne Altersangabe

- durch die viertelstundenweise Erhebung sind Verzerrungen bezüglich der effektiven Dauer einer Tätigkeit nicht ausgeschlossen;
- die Zeit zwischen 24.00 und 06.00 Uhr wurde generell als "Schlaf" eingesetzt, wodurch die durchschnittliche Schlafdauer eher zu hoch ausgewiesen wird;
- einzelne Zuordnungsprobleme bestanden durch die Beschränkung der Zahl der Tätigkeitskategorien;
- die relativ tiefen Werte für die Arbeitszeit (Zeile 13) erklären sich aus dem Umstand, dass in der Tabelle nicht nach Voll-, Teil- und Nichterwerbstätigen unterschieden wird.

Die Daten belegen auf eindrückliche Weise die Existenz geschlechtsspezifischer Rollendifferenzierung in allen Altersgruppen. Auffällig ist ferner der verhältnismässig hohe Zeitaufwand für den Arbeits- und Schulweg in der Altersgruppe der 16-19jährigen (5). Schliesslich deuten die Tagesabläufe der über 65jährigen Frauen auf Rückzugs- und Vereinsamungstendenzen hin.

Die Tabellen 2 und 3 zeigen Beispiele weiterer Auswertungsmöglichkeiten auf. Sie weisen darauf hin, dass das Datenmaterial, welches gemäss Untersuchungszweck als Grundlage für die Verkehrsplanung erhoben wurde, sich zusätzlich auch zur Analyse anderer gesellschaftlicher Fragestellungen heranziehen lässt, wie z.B. der besonderen Situation der Frau oder der unterschiedlichen Arbeitsbedingungen zwischen einzelnen Berufsgruppen.

Im Rahmen der weiteren Aufarbeitung der Untersuchungsergebnisse als Input-Grössen für die Verkehrsmodelle wurden mittels schrittweiser Regression lineare Prognosegleichungen für das Verkehrsaufkommen von Haushalten und Einzelpersonen erstellt. An die hierbei ermittelten Einflussgrössen ("Prädiktoren") wurde die Anforderung gestellt, dass sie einigermassen zuverlässig bis ins Jahr 2000 prognostizierbar sein müssen. Als Beispiele seien nachfolgend die ermittelten Prognosegleichungen für den täglichen Zeitaufwand in Minuten und die Anzahl Fahrten pro Tag in einem bestimmten Gebiet (z.B. Region) aufgeführt (6).

Für ein Prognosegebiet mit voraussichtlich N Personen (älter als 6 Jahre) gelten die folgenden Gleichungen:

Tabelle 2 Hausarbeiten erwerbstätiger und nichterwerbstätiger Frauen (in Stunden)

	nichterwerbstätig ohne Kind(er)	nichterwerbstätig mit Kind(ern)	erwerbstätig ohne Kind(er)	erwerbstätig mit Kind(er)
Haushaltarbeiten (Kochen, Putzen, Waschen, Nähen)	4,8	5,1	4,1	4,3
Sich mit Kindern abgeben (Kinder- pflege, Erziehung, Spielen)	0,2	1,6	0,2	1,2
Einkaufswege	0,6	0,6	0,4	0,5
Einkaufen, Arztbesuch, Coiffeur etc.	0,6	0,6	0,6	0,5
Total	6,2	7,9	5,3	6,5

Tabelle 3 Arbeitszeiten und Arbeitswege nach Stellung im Beruf (in Stunden)

	Arbeiter (mit und ohne Lehre), Handwerker (unselbstständig)	Angestellte, Beamte, Lehrer	Freie Berufe, Selbständigerwerbende, Unternehmer, Direktoren
Berufliche Tätigkeit (inkl. Ueberstunden und Nebenerwerb)	7,2	6,9	5,6
Arbeitswege	0,9	0,9	0,7
Total	8,1	7,8	6,3

$$ZT \approx N (24,0 + 1,35 \cdot \overline{ALP} - 0,019 \cdot \overline{ALPQ}) + 30,4 \cdot VMFV \\ - 7,9 \cdot OGK2 - 13,3 \cdot OGK3 - 10,4 \cdot DORF$$

$$VT \approx N (0,82 + 0,067 \cdot \overline{ALP} - 0,00094 \cdot \overline{ALPQ}) + 1,21 \cdot VMFV \\ - 0,35 \cdot OGK3 - 0,34 \cdot DORF$$

wobei:

ZT = gesamter Zeitaufwand pro Tag und Person in einem bestimmten Prognosegebiet (in der Stichprobe durchschnittlich 47,1 Minuten)

VT = gesamte Anzahl Fahrten pro Tag und Person in einem bestimmten Prognosegebiet (in der Stichprobe 1,98 Fahrten)

ALP = Mittleres Alter der Personen im Prognosegebiet (in der Stichprobe 34,7 Jahre)

ALPQ = Mittelwert des Quadrates des Alters der Personen im Prognosegebiet (in der Stichprobe 1569,2 Jahre)

VMFV = Anzahl Personen im Prognosegebiet, welche über ein Motorfahrzeug gelegentlich oder ständig verfügen (in der Stichprobe 40%)

OGK2 = Anzahl Personen, welche im Prognosegebiet in Orten mit 50'000 bis 99'999 Einwohnern wohnen (in der Stichprobe 9%)

OGK3 = Anzahl Personen, welche im Prognosegebiet in Orten mit 10'000 bis 49'999 Einwohnern wohnen (in der Stichprobe 17%)

DORF = Anzahl Personen, welche im Prognosegebiet in Orten mit weniger als 10'000 Einwohnern wohnen (in der Stichprobe 39%).

Das Verkehrsaufkommen in einem bestimmten Gebiet lässt sich mit den Faktoren "Altersstruktur der Bevölkerung", "Verfügbarkeit über ein Motorfahrzeug" und "Einwohner pro Ortsgrößenklasse" soziologisch keineswegs befriedigend erklären, auch wenn die Standardabweichungen der Regressionskoeffizienten statistische Zusammenhänge belegen. Zur verkehrssoziologischen Theorienbildung tragen solche Gleichungen denn auch wenig bei. Die empirische Sozialforschung wird hier zum reinen Zulieferer der verkehrsplanerischen Simulationsmodelle (7).

Aufschlussreicher hinsichtlich der soziologischen Theoriebildung sind die Ergebnisse der ebenfalls durchgeführten Varianz- und Klassifikationsanalysen zur Abklärung des potentiellen Einflusses demographischer und sozioökonomischer Faktoren auf das Verkehrsaufkommen. Die Klassifikationsanalysen dienen zur Quantifizierung der Effekte

Tabelle 4 Zusammenhang zwischen demografischen und sozioökonomischen Einflussfaktoren und dem Verkehrsaufkommen der Haushalte an Werktagen

Einflussgrösse	alle Fahrt- zwecke a)	Arbeits- oder Schulweg	Fuss- gänger	Benützung öffentl. Verkehrs- mittel	Benützung von Perso- nenuauto		Benützung von Mofa, Velo	
					I	II	I	II
Wohnortsgrösse	3	3	3	(1)	1	4	4	0
Haushaltseinkommen	3	4	3	3	1	(1)	1	3
Berufsstatus Haushaltsvorstand	4	4	4	4	2	3	3	4
Alter Haushaltsvorstand	4	4	4	4	4	4	3	4
Verfügbarkeit über Motorfahrzeug	4	4	4	4	4	4	4	4
Wohnlage b)	1	3	2	3	1	4	0	2
Siedlungsart c)	0	2	0	0	4	2	2	(1)

Legende: I = Zeitaufwand pro Tag für Verkehr

II = Anzahl Bewegungen pro Tag

a) Fahrtzwecke: Arbeits- oder Schulweg; Einkauf; Geschäftsfahrt; Freizeit- oder Vergnügungsfahrt.

b) Wohnlage: Ortszentrum; Ortsrand; ausserhalb des Ortes.

c) Siedlungsart: geschlossene Überbauung; offene Überbauung; Streubauweise.

Signifikanzklassen:

0 :	0.1	$\leq p$
(1) :	0.05	$\leq p < 0.1$
1 :	0.01	$\leq p < 0.05$
2 :	0.001	$\leq p < 0.01$
3 :	0.0001	$< p < 0.001$
4 :		$p \leq 0.0001$

der einzelnen Faktoren, während mit den Varianzanalysen untersucht wird, inwieweit sich die Ergebnisse der Stichprobe verallgemeinern lassen.

Tabelle 4 gibt einen vereinfachten Ueberblick über die wichtigsten Ergebnisse dieses Untersuchungsteils. Zur Ermittlung der hier nur summarisch wiedergegebenen Zusammenhänge zwischen demografischen und sozioökonomischen Faktoren und dem Verkehrsaufkommen von Haushalten wurden insgesamt 207 Klassifikations- und Varianzanalysen gerechnet (8). Ueberdies wurde die gegenseitige Abhängigkeit der Einflussgrössen in allen möglichen Kombinationen mittels χ^2 -Tests überprüft. Die Resultate dieser χ^2 -Tests sind in Tabelle 5 in Form von Signifikanzklassen zusammengestellt.

Aus Tabelle 4 geht beispielsweise hervor, dass die Grösse des Wohnorts eines Haushaltes mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit in einem Zusammenhang damit steht, wie lange (Kolonne 4 I) und wie oft (Kolonne 4 II) die Haushaltsmitglieder öffentliche Verkehrsmittel an Werktagen benutzen. Je grösser der Wohnort, desto häufiger und länger werden öffentliche Verkehrsmittel benutzt. Tabelle 5 relativiert nun allerdings diese Aussage dadurch, dass sie eine gegenseitige Abhängigkeit von Ortsgrösse und Erschliessungsqualität mit öffentlichen Verkehrsmitteln aufzeigt.

Erstaunlich ist der offensichtlich geringe Einfluss der Wohnlage und der Siedlungsart auf das Verkehrsaufkommen; andererseits bestätigen die Resultate die Vermutungen, wonach das Haushaltseinkommen, der Beruf und das Alter des Haushaltvorstandes von grossem Einfluss auf das Verkehrsaufkommen eines Haushaltes sind.

Der Tabelle 4 kann ebenfalls entnommen werden, dass der Motorisierungsgrad des Haushaltes (d.h. die Zahl der pro Haushalt verfügbaren Autos und Motorräder) einen starken Zusammenhang mit dem Verkehrsaufkommen des Haushaltes hat. Dabei kann der Anteil der Motorräder als gering vernachlässigt werden. Die Stärke und Art des Einflusses von ausgewählten Haushaltsmerkmalen auf die Zahl der verfügbaren Autos pro Haushalt sind in Tabelle 6 zusammengestellt. Keine oder nur schwache Einflüsse gehen von der Wohnlage, den Einkaufsmöglichkeiten für den täglichen Gebrauch und von der Erschliessungsqualität der öffentlichen Verkehrsmittel (Ausnahme: Frequenz des öffentlichen Verkehrs in Spitzenzeiten) aus. Hingegen erweisen sich wiederum die Haushaltsgrösse, die Grösse des Wohnorts, das Haushaltseinkommen, das Alter und der Beruf des Haushaltvorstandes und die Siedlungsart als einflussreich auf die Verfügbarkeit über ein oder mehrere Motorfahrzeuge.

Tabelle 5 Signifikanz der Zusammenhänge zwischen verschiedenen Haushaltsmerkmalen

Liste sämtlicher analysierter Haushaltsmerkmale	Gruppe der wichtigeren Haushaltsmerkmale							
	FGR	EKH	AMV	AGV	BSH	OGK	SIA	WOL
Haushaltsgrösse	FGR							
Einkommen	EKH	4						
Vorh. Motor-Fz.	AMV	4	4					
Alter Vorstand	AGV	4	4	4				
Beruf Vorstand	BSH	4	4	4	4			
Ortsgrösse	OGK	4	4	4	1	4		
Siedlungsart	SIA	4	4	4	3	3	4	
Wohnlage	WOL	3	2	1	4	1	1	4
Zahl OeV-Mittel	AOV	2	0	0	0	0	4	4
Bus/Tram/Postauto	OVT	1	1	0	0	4	4	4
Bahn	OV3	0	1	0	0	1	4	0
Frequenz OeV	FOV	4	3	3	0	4	4	4
Distanz OeV	DOV	2	0	0	0	0	4	4
Distanz Einkauf	DEM	0	0	0	0	0	3	4
Zahl Lebensm.	AKL	0	1	0	0	0	4	3
Zahl Freizeitm.	AFR	(1)	(1)	0	0	4	4	4
Durchmischung	DUM	2	3	(1)	2	4	2	4

Legende: AOV = Angebot an öffentl. Verkehrsmittel in 1km Umkreis

OVT = Distanz zur nächsten Bus-, Tram-, Postautohaltestelle (in km)

OV3 = Distanz zum nächsten Bahnhof (in km)

FOV = Frequenz der öffentl. Verkehrsmittel in Spitzenzeiten

DOV = Distanz zur nächsten Haltestelle eines öffentl. Verkehrsmittel (zu Fuss, in Minuten)

DEM = Distanz zur nächsten Einkaufsmöglichkeit für den tägl. Bedarf (zu Fuss, in Min.)

Legende: AKL = Qualität der Einkaufsmöglichkeiten (forts.)

AFR = Anzahl der Freizeitmöglichkeiten innerhalb von 15 Fußminuten

DUM = Durchmischung Wohnen, Gewerbe, Büros, Industrie

Signifikanzklassen:

0	0.1	$\leq p$
(1)	0.05	$\leq p < 0.1$
1	0.01	$\leq p < 0.05$
2	0.001	$\leq p < 0.01$
3	0.0001	$< p < 0.001$
4		$p \leq 0.0001$

Tabelle 6 Einflüsse auf die Verfügbarkeit der Haushalte über Autos

Einflussgrösse	Signifikanzklasse *) der Unterschiede zwischen Anzahl verfügb. Autos pro Haushalt	1 Auto und Zweitwagen	überdurchschnittlich unterdurchschnittlich	Die Zahl der Haushalte mit einem oder mehreren verfügbaren Autos ist überdurchschnittlich
Haushaltsgrösse	4	(1)	bis 2 Pers./Haushalt	über 2 Pers./Haushalt
Wohnortsgrösse	4	1	über 50 000 Einwohner	unter 50 000 Einwohner
Haushaltseinkommen	4	4	bis 2'500.-/Monat	über 2'500.-/Monat
Alter d. Haushaltvorstandes	4	4	bis 24 und über 55 J.	zwischen 25 und 54 J.
Beruf d. Haushaltvorstandes	4	4	Student,Arbeiter,Pens.	Angestellte, leitende Angst., freie Berufe, Unternehmer
Siedlungsart	4	3	geschlossen Ortszentrum	aufgelockert Ortsrand, ausserhalb des Ortes
Wohnlage	1	1	-	-
Angebot öff. Verkehrsmittel in 1km-Umkreis	0	0	-	-
Frequenz der öff. Verkehrsmittel in Spitzenverkehrszeiten	4	1	über 6 mal pro Std.	unter 2 mal pro Std.
Distanz zur nächsten Haltestelle öff. Verkehrsmittel	0	0	-	-
Distanz zur nächsten Einkaufsmöglichkeit für den tägl. Bedarf	0	0	-	-

* gleiche Signifikanzklasse wie in Tabl. 5

Diese Ergebnisse sind, vor allem auch auf dem Hintergrund der in Tabelle 5 dargestellten Interdependenzen, zwar kaum als besonders spektakulär zu bezeichnen. Aber es dürfte sich doch um den ersten Versuch handeln, diese Zusammenhänge mit gesamtschweizerischen Daten zu belegen.

Aus unserer Untersuchung geht jedenfalls eindeutig hervor, dass die Verfügbarkeit über Motorfahrzeuge sehr stark von der sozioökonomischen Lage eines Haushaltes abhängt, und dass im November 1974 noch ungefähr ein Drittel aller schweizerischen Haushalte nicht "motorisiert" war. Von den Haushalten mit einem monatlichen Einkommen unter Fr. 2'100.-- waren sogar 63% nicht "motorisiert": Dafür besass jeder vierte Haushalt mit einem monatlichen Einkommen von über Fr. 4'000.-- einen Zweitwagen.

SCHLUSSBEMERKUNGEN

Die Zeit-Budget-Analyse ist eine zwar kostspielige, aber datenmässig ausserordentlich ergiebige Methode. Ihre Anwendung im Rahmen eines klassischen "Household-Surveys" erlaubte nicht nur, die bestehenden statistischen Datenlücken befriedigend zu füllen, sondern ermöglicht auch Fortschritte in Richtung auf eine vertiefte soziologische Analyse des Verkehrs in der Schweiz. Dabei ist für zukünftige ähnliche Unternehmen zu empfehlen, dass der sorgfältigen Hypothesenbildung zu Beginn der Untersuchung grosse Bedeutung zugemessen wird. Dies kann die Auswertung wesentlich vereinfachen und den Berg von nicht direkt verwertbarem Material reduzieren.

Martin Rothenbühler

3323 Bäriswil

ANMERKUNGEN

1. Die Untersuchung wurde von Claire Baumgartner und Jörg Oetterli, Mitarbeiter im Stab GVK-CH, konzipiert und betreut. Mit der Durchführung wurde die SCOPE AG, Institut für Markt- und Meinungsforschung Luzern (Projektleiter: Rudolf Weber) beauftragt. Die analytisch-statistischen Auswertungen besorgten Willi Maurer und Albert Leibacher von der Wirtschafts-Mathematik AG Zürich.
2. Vgl. Peter Förster: Analyse des Zeitbudgets, in: Walter Friedrich (Hrsg.): Methoden der marxistisch-leninistischen Sozialforschung, Berlin (DDR), 1971, S.161-172; Klaus Weber: Ein Verfahren zur Er-

hebung von Zeitbudgets in Form von Tagesablaufschilderungen, Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, 1970, S.62-74; Gerhard Lippold et al.: Das Zeitbudget der Bevölkerung, Berlin 1970; Szalai M.A. (Hrsg.): The use of time. Daily activities of urban and suburban populations in twelve countries. The Hague, 1972.

3. Vgl. Förster, op.cit., S.166.
4. SCOPE AG, Institut für Markt- und Meinungsforschung, Haushaltsbefragung über den Werktagsverkehr. (Auftrag GVK-CH Nr. 46, Luzern, 1975, Bd. I Kommentar, 96S.; Bd. II Tabellen, 420S.); Wirtschafts-Mathematik AG, Statistische Analyse der Haushaltsbefragung, 1974 (Aufträge GVK-CH Nr. 59 und 94, 1975 und 1976, 2 Bde.); Almanach der Schweiz. Hrsg. Soziologisches Institut der Universität Zürich, Bern, 1978, S. 48, 51, 153; Klaus Sorgo, Siedlungseinflüsse auf die individuelle Regulierung von Fortbewegungsaktivitäten. Diss. Zürich 1978, passim.
5. Diese Feststellung deckt sich auch mit den Ergebnissen aus der Eidgenössischen Volkszählung von 1970. Vgl. dazu: Baumgartner C., Beutler W., Hidber C. und Oetterli J.: Die Pendlermobilität in der Schweiz. Eine Stichproben-Auswertung der Pendlerdaten aus der Volkszählung 1970 (Arbeitsunterlage GVK-CH Nr. 15, Bern 1974, S. 34ff.).
6. Vgl. Maurer W., Leibacher A.: Statistische Analyse der Haushaltsbefragung 1974, II. Teil (Auftrag GVK-CH Nr. 94 an die Wirtschafts-Mathematik AG 1976, S. 13ff.).
7. Vgl. in diesem Heft: Oetterli J.: Soziologische Beiträge zur schweizerischen Gesamtverkehrskonzeption, Ziffer 2: "Die Beziehungen zwischen Soziologie und konventioneller Verkehrsplanung". Den bisher eingehendsten Diskussionsbeitrag zu dieser Frage lieferte Höttler R.: Soziologische Verkehrstypologie. Probleme und Aspekte bei der Entwicklung einer empirisch gestützten soziologischen Verkehrstypologie als mittelfristiges Prognoseinstrument für den Individualverkehr. Diss. Berlin, 1975.
8. Für Einzelheiten wird auf die Darstellungen von Maurer W., Leibacher A., op.cit. verwiesen. Aus dieser Arbeit stammen auch die Tabellen 5 und 6.

LITERATUR

Almanach der Schweiz (1978): Hrsg. vom Soziologischen Institut der Universität Zürich, Bern.

Baumgartner C., Beutler W., Hidber C., Oetterli J. (1974): Die Pendlermobilität in der Schweiz. Eine Stichproben-Auswertung der Pendlerdaten aus der Volkszählung 1970 (Arbeitsunterlage GVK-CH, Nr. 15, Bern 1974).

Förster P. (1971): Analyse des Zeitbudgets. In: Friedrich W. (Hrsg.): Methoden der marxistisch-leninistischen Sozialforschung, Berlin (DDR), S. 161ff.

- Höttler R. (1975): Soziologische Verkehrstypologie. Diss. Berlin.
- Lippold G. et al. (1970): Das Zeitbudget der Bevölkerung. Berlin.
- Maurer W., Leibacher A. (1976): Statistische Analyse der Haushaltsbefragung 1974, II. Teil (Auftrag der GVK-CH Nr. 94 an die Wirtschafts-Mathematik AG, 1976).
- SCOPE AG Institut für Markt- und Meinungsforschung (1975): Haushaltbefragung über den Werktagsverkehr (Auftrag GVK-CH Nr. 46, Luzern 1975).
- Sorgo K. (1978): Siedlungseinflüsse auf die individuelle Regulierung von Fortbewegungsaktivitäten. Diss. Zürich.
- Szalai M.A. (Hrsg.) (1972): The use of time. Daily activities of urban and suburban populations in twelve countries. The Hague.
- Weber K. (1970): Ein Verfahren zur Erhebung von Zeit-Budgets in Form von Tagesablaufsbildungen. In: Kölner Zeitschrift für Soziologie und Sozialpsychologie, S. 62-74.

STRUCTURE SOCIALE ET SYSTEME DES LOISIRS*

Christian Lalive d'Epinay,
Etienne Christe, Michel Bassand

RESUME

Cet article se développe à partir de deux questions.

1. Dans quelle mesure les pratiques des loisirs organisent-elles ces derniers en un système qui reproduit la logique de la structure sociale des sociétés industrielles avancées?
2. Dans quelle mesure, au sein de ces sociétés, peut-on parler d'un "mode de destruction" distinct de son mode de production et de la structure sociale qui lui est liée?

Par l'analyse de données d'une enquête auprès d'un échantillon représentatif de la population suisse, les auteurs mettent en évidence:

- l'organisation sociale du système des loisirs;
- son accès inégalitaire;
- son homologie avec la structure sociale.

Ils indiquent également l'enjeu de la détention d'un véhicule privé, condition de participation au système de loisir en même temps qu'objet de loisir.

Ils concluent en signalant que, contrairement aux affirmations des prophètes de la civilisation des loisirs, la logique de la consommation est subordonnée à celle de l'appareil de production.

ZUSAMMENFASSUNG

Diese Arbeit geht von den folgenden zwei Fragestellungen aus:

1. In welchem Umfang lassen sich bei den Formen der Freizeitgestaltung Regularitäten erkennen, in denen sich die sozio-strukturellen Merkmale fortgeschritten Industriegesellschaften widerspiegeln?

* Avec la collaboration de Christiane Grandmousin. La recherche utilisée ici a été effectuée dans le cadre d'un mandat reçu de la "Commission pour une conception globale des transports", Berne.

2. Inwiefern lässt sich innerhalb dieser Gesellschaften eine von ihrer Sozialstruktur und ihren Produktionsverhältnissen dissoziierte Form von "Konsumtionsverhältnissen" erkennen?

Auf Grund einer Repräsentativbefragung bei der schweizerischen Bevölkerung gelingt es den Autoren

- die soziale Organisation der Freizeitaktivitäten
 - ihre ungleiche Zugänglichkeit für verschiedene Bevölkerungsgruppen
 - ihre Homologie zur Sozialstruktur
- deutlich zu machen.

Im besonderen wird auf die Voraussetzungen und Rahmenbedingungen für den Besitz eines eigenen Autos hingewiesen, das einerseits selbst ein Freizeitgut darstellt, andererseits auch eine Voraussetzung für die Teilnahme an anderen Freizeittätigkeiten bildet.

Als Schlussfolgerung ergibt sich, im Gegensatz zu den von den "Propheten der Freizeitgesellschaft" oft propagierten Thesen, dass die konsumptiven Verhaltensweisen weiterhin vom System der Produktionsverhältnisse abhängig bleiben.

* * *

La sociologie du loisir a connu de larges développements dans l'après-guerre. Associée à l'étude du temps libre et, plus généralement, des "budgets-temps", elle a mobilisé des équipes internationales de chercheurs et provoqué d'imposantes enquêtes empiriques (1).

Pourtant, depuis 1970, ces travaux sont passés au crible d'une critique acérée. M. F. Lanfant (1972) intitule la conclusion de son manuel "Une théorie du loisir est-elle possible?" et répond par la négative. Au terme de la rédaction d'une thèse d'Etat, C. Busch (1975) choisit de lui donner ce titre éloquent: "La sociologie du temps libre existe-t-elle?".

Pour notre part, nous n'entrerons pas ici dans le débat sur la possibilité et sur le statut d'une sociologie du loisir. Nous constatons simplement qu'à partir d'un certain moment dans l'histoire des sociétés occidentales se développe une problématique du "temps libre" et des "loisirs". Ces termes s'imposent dans le vocabulaire,

ils deviennent des valeurs, orientent des revendications, se cristallisent dans des juridictions.

Que le "temps libre" et les "loisirs" constituent ou non une branche particulière de la sociologie ne nous intéresse guère; d'ailleurs, nous n'avons que faire de ce morcellement de la sociologie. En revanche, l'un et l'autre sont passionnants parce qu'ils sont des enjeux centraux dans les rapports sociaux contemporains. "Loisirs", "temps libre": mots chargés s'il en est! Mots de dénonciation: revendiquer du temps libre, n'est-ce pas proclamer le caractère aliéné du temps de travail salarié? Mots de rêve: le loisir n'est-il pas choix, liberté, plaisir?

Comme tout langage, ce vocabulaire est ambigu; il voile la réalité des pratiques sociales en même temps qu'il prétend les éclairer et qu'il se veut porteur d'espérance de nouvelles pratiques. Ces mots disent bien la nature profonde du travail dans la société industrielle, son caractère de contrainte, la dépossession de soi qu'il impose aux travailleurs. Le dévoilement s'opère dans le cadre d'une revendication: l'aspiration à un "espace" qui serait celui de la possibilité, de la liberté, celui des pratiques de repossession de soi. La revendication presque séculaire des "trois fois huit heures" veut aménager dans la journée la coexistence du temps nécessaire à l'animal humain (temps de récupération), du temps aliéné (travail) et du temps repossédé (loisir).

Mais ce qui, dans les revendications ouvrières, était espérance, appel à la lutte pour la transformation sociale, devient idéologie et dogme chez les théoriciens. Au lieu de prendre les mots pour des révélateurs de problématique d'action sociale, ces mêmes mots sont, si l'on ose dire, pris à la lettre. Le loisir est dès lors décrété tel. La civilisation des loisirs devient l'objet de "théories" du futur immédiat, où l'on annonce l'irrésistible développement de l'homme libre, l'avènement de systèmes sociaux désaliénants et égalitaires (cf. Dumazedier, Fourastié, Kaplan).

Observons ce glissement de la signification sociologique des termes "loisirs" et "temps libre" entre l'usage qu'en font les travailleurs de la société industrielle et le contenu que définissent les "théoriciens". Pour les premiers, ces mots disent leur critique radicale de leur travail en même temps qu'ils proclament un espoir. Ils dénoncent des conditions sociales réelles en même temps qu'ils en appellent à des pratiques nouvelles, désirées. Mais celles-ci restent à forger. Les seconds par contre, les "théoriciens", s'ils reprennent à leur compte

la critique du travail, présentent la revendication et l'espoir comme des réalités réalisées: le "temps libre" et le "loisir" ne sont plus des problèmes sociaux pour l'analyste, ce sont des données concrètes. L'idéologie est alors reconstruite, l'illusion simplement déplacée.

Le sociologue - analyste des rapports sociaux - doit ainsi faire marche arrière. Ne pas prendre les mots au mot (car c'est alors se laisser prendre par le mirage du mot), mais interroger les mots sur ce qu'ils disent. Le pouvoir évocateur des vocables "loisirs" et "temps libre" est le signe des enjeux que constituent les phénomènes sociaux et culturels qu'ils désignent.

Le loisir-enjeu peut alors devenir un lieu privilégié de l'analyse sociologique contemporaine, non pas dans le but de constituer une discipline particulière, mais par le caractère transversal de cet objet dans la société contemporaine. Par son compagnonnage avec la problématique du travail, celle du loisir traverse la vie quotidienne entière. Elle est ainsi au cœur d'une anthropologie sociale. Mais en même temps, elle mobilise les différents pouvoirs de la société, les pouvoirs économique, politique, culturel qui cherchent à investir cette sphère.

L'étude du loisir est ainsi pour nous une matière d'aborder l'étude de la société dans sa dynamique de transformation d'une part, et dans celle de la reconstitution de son ordre social, d'autre part.

Notre manière de considérer les mots comme problèmes pour le sociologue et comme enjeux dans les rapports sociaux repose sur deux hypothèses.

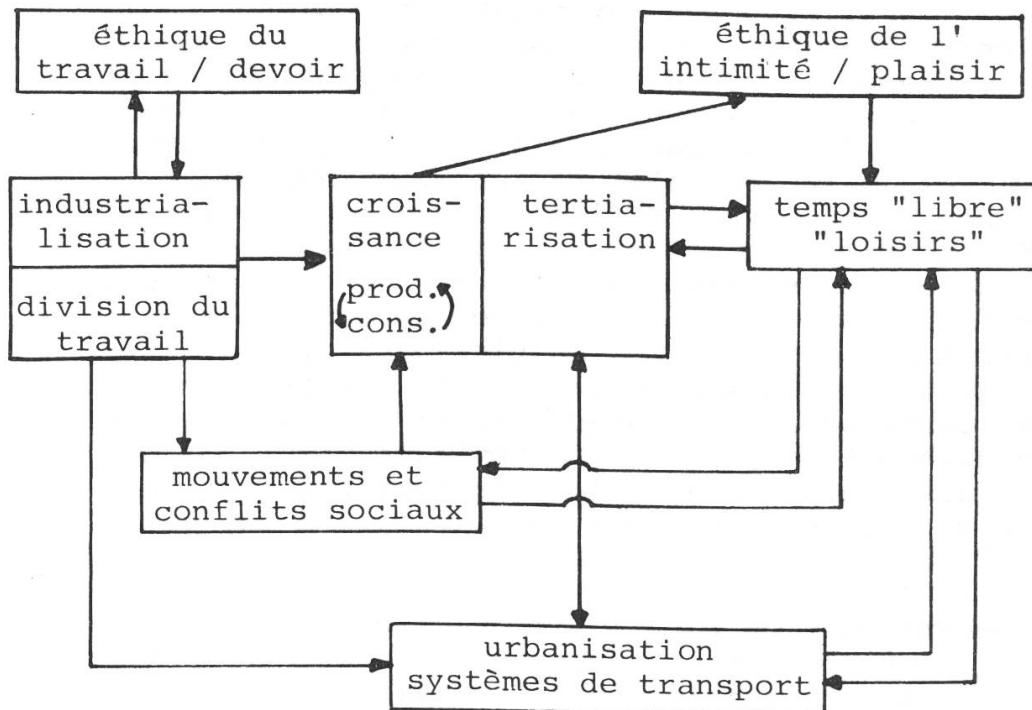
1. Ces mots ont une histoire. Vers la fin du 19ème siècle, ils reçoivent des acceptations et des utilisations nouvelles. Comme langage et comme phénomènes socio-culturels, ils résultent du processus d'une société qui se transforme en s'autoproduisant (2). Le loisir est ainsi la production par une "société en acte" (cf. Georges Gurvitch) de nouvelles normes et de nouvelles pratiques. Il est un indicateur du passage de la société industrielle ascendante à la société industrielle avancée (3). Sans entrer ici dans le détail de ce processus historique, nous en récapitulons dans un modèle (Graphique I) les principales dimensions.

La production du temps libre et des loisirs trouve son origine dans le développement industriel avec tout ce qu'implique ce processus: organisation scien-

tifique du travail, rationalisation, automatisation, etc... Ces éléments qui augmentent la productivité ne sont pas suffisants pour rendre compte de l'émergence du temps libre et des loisirs: sans les mouvements sociaux, le loisir n'aurait pas connu l'ampleur que nous lui connaissons aujourd'hui. Ajoutons que l'expansion de l'industrie, puis du secteur tertiaire, ont entraîné un vaste processus d'urbanisation n'impliquant pas seulement des polarisations économique et démographique, mais encore des ségrégations sociale, économique, démographique, aussi bien à l'intérieur des régions urbaines qu'entre les diverses régions d'une société. Des moyens de transport et de communication puissants sont des instruments vitaux pour relier ces régions et ces zones spécialisées. La part croissante de la consommation et l'organisation de la vie urbaine favorisent l'émergence d'un nouveau modèle culturel, qui affirme moins des devoirs que des droits: droits à l'intimité, à la sécurité, au plaisir, à la jouissance. De nouveaux besoins émergent, qui sont exploités et accentués par l'industrie des loisirs. Les loisirs et le temps libre sont ainsi devenus des valeurs culturelles et économiques qui contribuent à la spécialisation de l'espace et au développement de la mobilité spatiale. Nous n'avons pas la place, dans cet article, d'étayer plus le bien-fondé de ces propositions. Ce sera l'objet d'une autre publication.

2. Dès le moment où l'on pose l'historicité du loisir, on accepte que ce dernier, traduit dans les termes de "pratiques sociales de loisir" ou d'"activités de loisir", soit l'objet d'une approche sociologique. Quelles sont les contraintes, les conditionnements, les régularités des pratiques de loisir? Questions qui paraîtront non pertinentes à ceux pour qui le loisir est liberté. Ou alors, selon eux, questions qui ne peuvent porter que sur de faux loisirs et non sur le vrai loisir.

Sans doute l'interrogation sociologique sur "les lois du loisir" conduit-elle à la question philosophique du vrai loisir. Mais distinguons les temps, les niveaux et les efforts. Acceptons de nous limiter ici à la première interrogation et de mettre entre parenthèses la notion de loisir vrai ou faux, pour ne garder que celle de loisirs portés par les hommes, de loisirs pratiqués, aspirés, rêvés. Concrètement, soulignons une autre limitation de cet article, qui porte exclusivement sur les loisirs pratiqués dont nous interrogeons la nature sociale.

Graphique 1 - La production du "temps libre" et des "loisirs"

Le loisir, ou plutôt les pratiques de loisir, sont des actes consommatoires de signes culturels. Ces signes culturels ont pour lieu générateur la revendication hédoniste de la vie privée. Cette revendication construit des lieux de refuge: le foyer familial, lieu du repli en deçà de la routine quotidienne publique; l'évasion vers la nature au-delà de la semaine de travail et de l'univers urbain. E. Morin (1962, 1972) a excellemment décrit ce double mouvement et nous avons établi qu'en Suisse l'espace domestique et le lieu du week-end et des vacances sont les principaux supports des activités de loisir (Bassand. Lalive, Christe, Grandmousin, 1976,

p. 119 et s.). Ces deux espaces (l'espace du "chez soi" et l'espace du "mirage") sont chargés d'une signification symbolique identique, la rupture d'avec les contraintes de la quotidienneté. Mais leur jonction, la mobilité des personnes de l'une à l'autre n'est possible, dans les faits, que par l'existence d'un système de transports dont l'automobile privée est le centre. L'automobile est ainsi le troisième terme, le terme-liaison, de l'"utopie concrète" du loisir, en plus du "chez soi" et de l'"espace-mirage". L'accès à l'automobile est ainsi un besoin général dans notre société. Mais comment ce besoin est-il satisfait? Et comment devient-il par le jeu de sa satisfaction un agent de la restructuration sociale, c'est-à-dire un agent dans le processus par lequel une société reconstruit des hiérarchies, des stratifications, bref un ordre social?

Ce qui est vrai de l'automobile, moyen par excellence de loisir, mais aussi objet de loisir en soi, est vrai pour tous les loisirs. Voici notre seconde hypothèse: la pratique des groupes composant la structure sociale se saisit des loisirs et les modèle en un système. Ce système des loisirs reproduit la logique de la structure sociale, il lui est homologue. Et ainsi la pratique des loisirs est-elle une manière de reconstruire quotidiennement la structure sociale, de marquer les écarts, les ségrégations, de signaler aussi les tentatives de passage dans la pyramide sociale (cf. J. Baudrillard, 1970, 1972).

Les sociétés contemporaines sont sans doute encore construites à partir de leur appareil économique et c'est bien sûr dans le rapport à l'appareil de production que se constituent les fondements de la structure sociale, mais celle-ci se signale, se consolide, se reproduit aussi, se conteste parfois également dans ce jeu de consommation culturelle que commande le système des loisirs.

Tout cet article visera, à travers l'étude de l'appropriation de l'automobile puis à travers celle de l'accès au système de loisirs, à démontrer la hiérarchisation permanente du système social par la consommation culturelle.

1. STRATIFICATION SOCIALE ET DICHOTOMIE SEXUELLE

Les analyses sociologiques utilisent le plus souvent une échelle continue des catégories professionnelles. Chaque groupe est installé à l'échelon qui est censé symboliser le mieux sa position dans la hiérarchie sociale. Cette représentation unidimensionnelle a toujours

été ressentie comme une commodité insatisfaisante, car en fait il n'existe pas une, mais plusieurs hiérarchies socio-professionnelles. En premier lieu parce que le mode de production capitaliste, si dominant soit-il, n'a pas réduit toute la force du travail au salariat. Cela explique, par exemple, que les petits commerçants, sans parler des agriculteurs à exploitation familiale, rompent toujours, par les résultats qu'ils apportent à quelque recherche que ce soit, le continuum socio-professionnel dans lequel on veut les faire entrer. En second lieu parce qu'au sein du mode capitaliste même se distinguent diverses filières, par exemple selon le secteur économique. Comment d'ailleurs hiérarchiser entre eux ouvriers et employés? Les limitations d'un continuum linéaire sont évidentes dans le cadre d'une recherche portant sur la relation au temps et sur les pratiques de loisirs. Paysans, cadres moyens, indépendants se hiérarchisent moins entre eux qu'ils ne se qualifient différemment. Aussi avons-nous été amenés à rechercher une représentation plus complexe, mais nous l'espérons plus fidèle, de la structure sociale. Nous nous proposons de tenir compte:

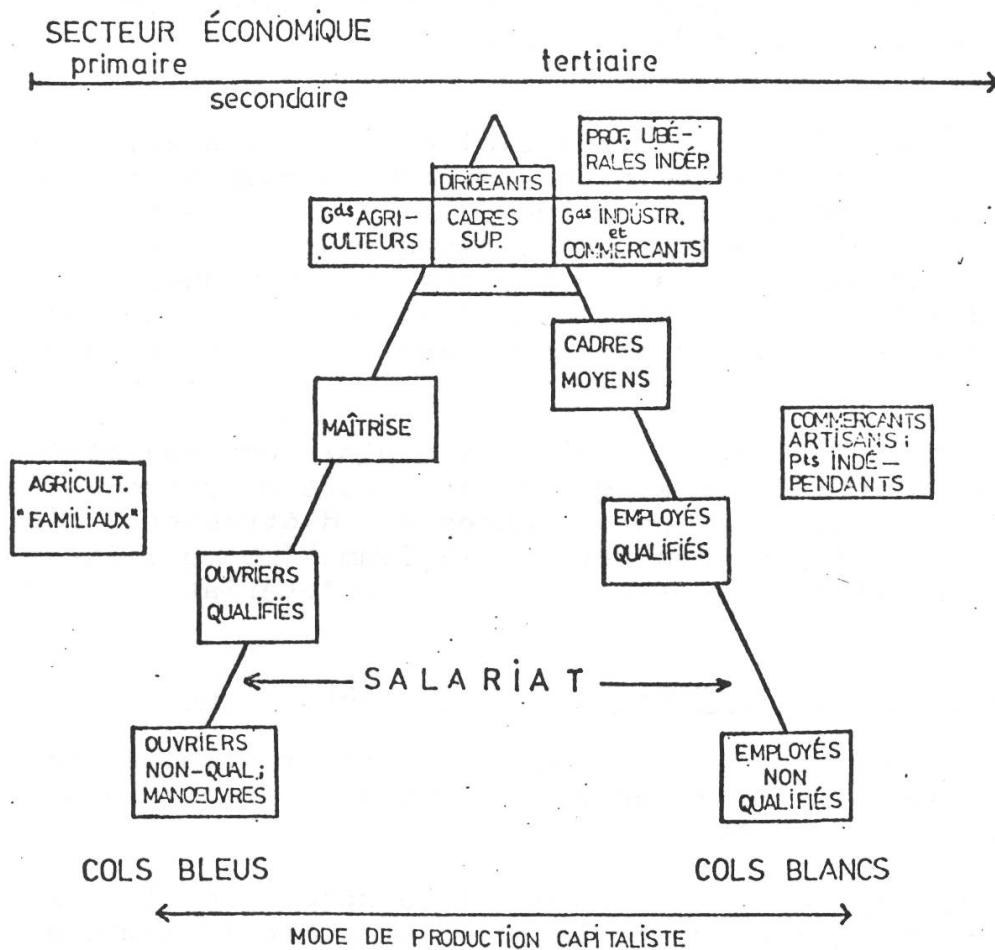
- du mode de rétribution du travail: travail "salarié" par rapport au travail "honoré";
- de la nature du travail: production, services, etc.;
- du degré de qualification du travail;
- de sa rémunération.

La structure sociale peut être alors représentée par un triangle isocèle qui englobe la totalité des groupes insérés dans le mode de production capitaliste. Un côté représente la hiérarchie ouvrière, l'autre celle des employés. Dans le petit triangle du sommet, on situera les cadres dirigeants. Débordant ce triangle, mais tout en lui appartenant fonctionnellement, on trouve les capitalistes.

A l'extérieur, sur la gauche, se situent les agriculteurs parmi lesquels il faut distinguer ceux dont la ferme est gérée sur le mode capitaliste des autres propriétaires d'exploitations familiales. Sur la droite, on place d'abord les professions libérales dont on dit que les services sont "honorés", puis les commerçants et les artisans.

La distinction de divers modes de travail ne doit pas faire oublier la prédominance (qu'indique la masse de la pyramide dans le graphique) du mode capitaliste qui organise le marché et structure la circulation des biens, des produits et des hommes.

Graphique 2 - Représentation de la structure socio-économique



Cette reconstruction théorique et graphique de la structure sociale, visualisée dans le Graphique 2, a l'avantage de préparer un passage de la notion de catégories socio-professionnelles aux notions de classes et de structures sociales. Les éléments sociologiques essentiels d'un regroupement des premières et de leur transmutation dans les secondes sont donnés.

Dans notre étude portant sur un échantillon de 1066 personnes représentatif de la population suisse âgée de 15 à 74 ans, des raisons pratiques - la taille de l'échantillon et la nécessité d'analyser des groupes suffisamment volumineux - nous ont amenés à simplifier ce premier schéma pour ne conserver que huit ensembles socio-professionnels. Le petit nombre des agriculteurs nous force à les regrouper tous ensemble. Pour la même raison, nous ne conservons qu'une catégorie dirigeante qui inclut les professions libérales. Les quelques contre-maîtres sont associés aux ouvriers qualifiés.

Le Graphique 3 donne la nouvelle représentation simplifiée. Il informe également sur la pondération des catégories dans la hiérarchie socio-économique, et sur la participation féminine à chacune de ces catégories (les chiffres sont calculés sur la base de la population active de notre échantillon).

Ces données illustrent très clairement la déqualification de l'activité féminine (les femmes composent un bon tiers de la population active (4)): plus la catégorie exige de qualifications, plus rares y sont les femmes. Notons que dans la classe ouvrière, les non-qualifiés sont des femmes pour moitié ou presque, alors que celles-ci sont quasiment absentes parmi les ouvriers qualifiés.

Si on observe d'une part que les emplois non qualifiés tendent à se réduire et que d'autre part on y trouve les plus fortes proportions de femmes (et d'étrangers, par ailleurs), on peut avancer que la femme (comme l'étranger) constitue l'essentiel du sous-prolétariat.

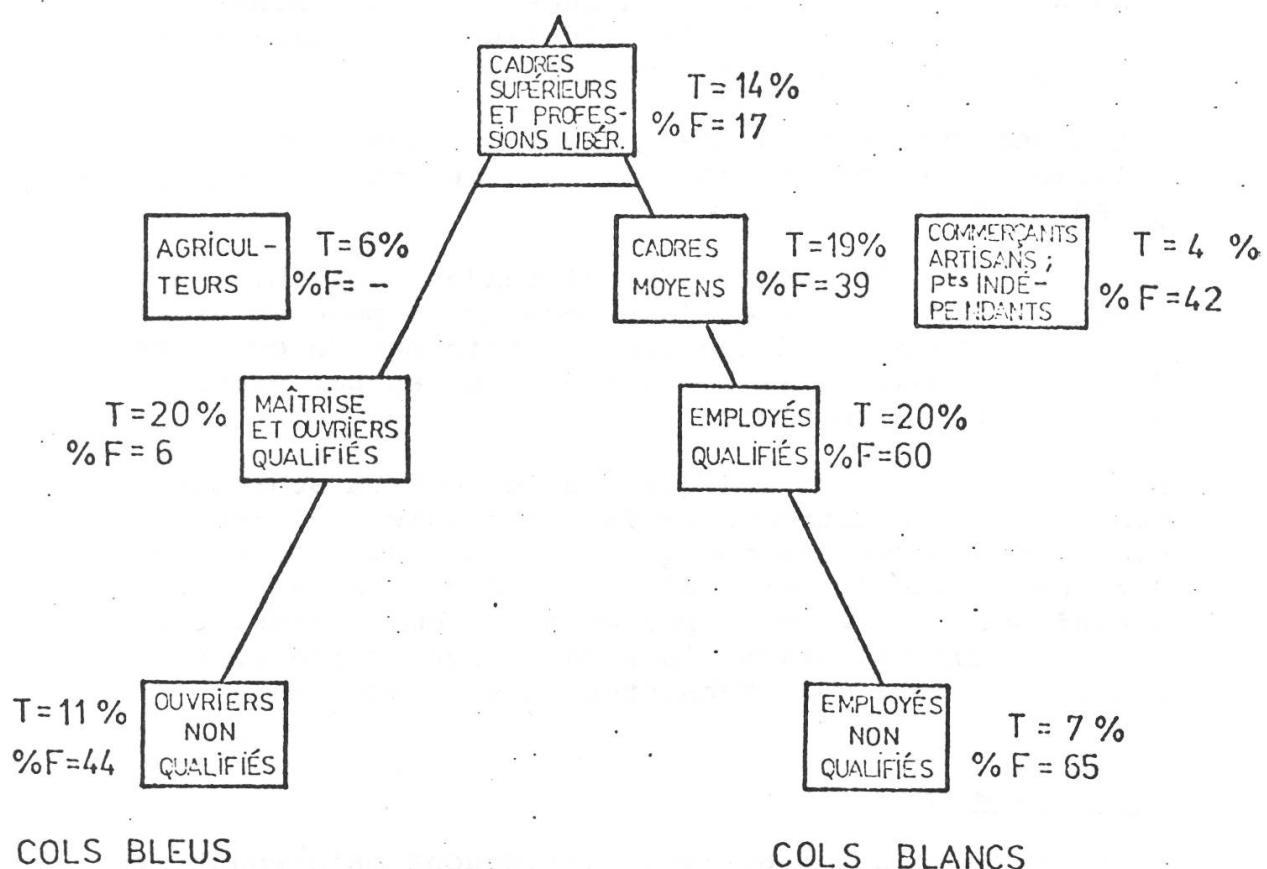
2. L'AUTOMOBILE ET LA REPRODUCTION DES INEGALITES

Les choix opérés dans nos sociétés ont privilégié, pour le transport des personnes, un système routier axé sur l'automobile privée.

Celle-ci s'associe étroitement à la sphère des loisirs. Ici, elle apparaît comme le moyen et comme le symbole de la libération du temps, de la possibilité d'utiliser ce temps "à loisir". De sa détention dépend la mobilité dans les grandes agglomérations et ainsi la variété des activités de loisir dans le courant des jours ouvrables. Elle sert aussi de courroie de transmission entre ces deux principaux espaces de loisir que sont d'une part l'espace familial, lieu du repli vespéral quotidien, et l'espace plus ou moins éloigné, lieu de l'évasion vers la nature lors des fins de semaines, lors des vacances.

Inutile d'insister plus encore sur ce fait, ce serait enfoncer une porte ouverte. Que ce fait soit devenu une valeur, que le véhicule-moyen soit aussi un symbole du désir, qu'il évoque en soi liberté, puissance, rupture des contraintes, nous amène à insister sur le fait qu'il s'agit là d'un choix de société. D'autres choix eussent été possibles. Il est clair que dans cet article, nous ne proposons pas la voiture comme l'idéal, ni la voiture pour tous comme une panacée. Nos travaux nous ont amenés à la conclusion que, sauf bouleverse-

Graphique 3 - Hiérarchie socio-professionnelle et dichotomie sexuelle



Légende

T = volume (en %) de la catégorie socio-professionnelle dans la structure sociale.

%F = taux de femmes dans la catégorie socio-professionnelle.

Exemple: Les employés non qualifiés représentent le 7% de la population active de notre échantillon. Les femmes en composent le 65%, les hommes le 35% restant.

ments globaux de notre civilisation, l'automobile (et ses avatars futurs) est et restera au coeur du système de transports. C'est un constat, non une option de notre part.

2.1 La hiérarchie socio-professionnelle

Dans notre questionnaire, la question était ainsi libellée: "Possédez-vous une (ou plusieurs) voiture(s)? y compris celle(s) de votre conjoint?"

Notre décompte nous amène à constater que, dans la population de vingt ans et plus, 41% des ménages ne disposent pas d'une voiture.

Quelles sont les conditions qui rendent possible la disposition d'un véhicule, dont nous avons posé en axiome qu'il est le moyen d'une large participation au système de loisirs, puisqu'il est érigé en moyen par excellence de la mobilité spatiale?

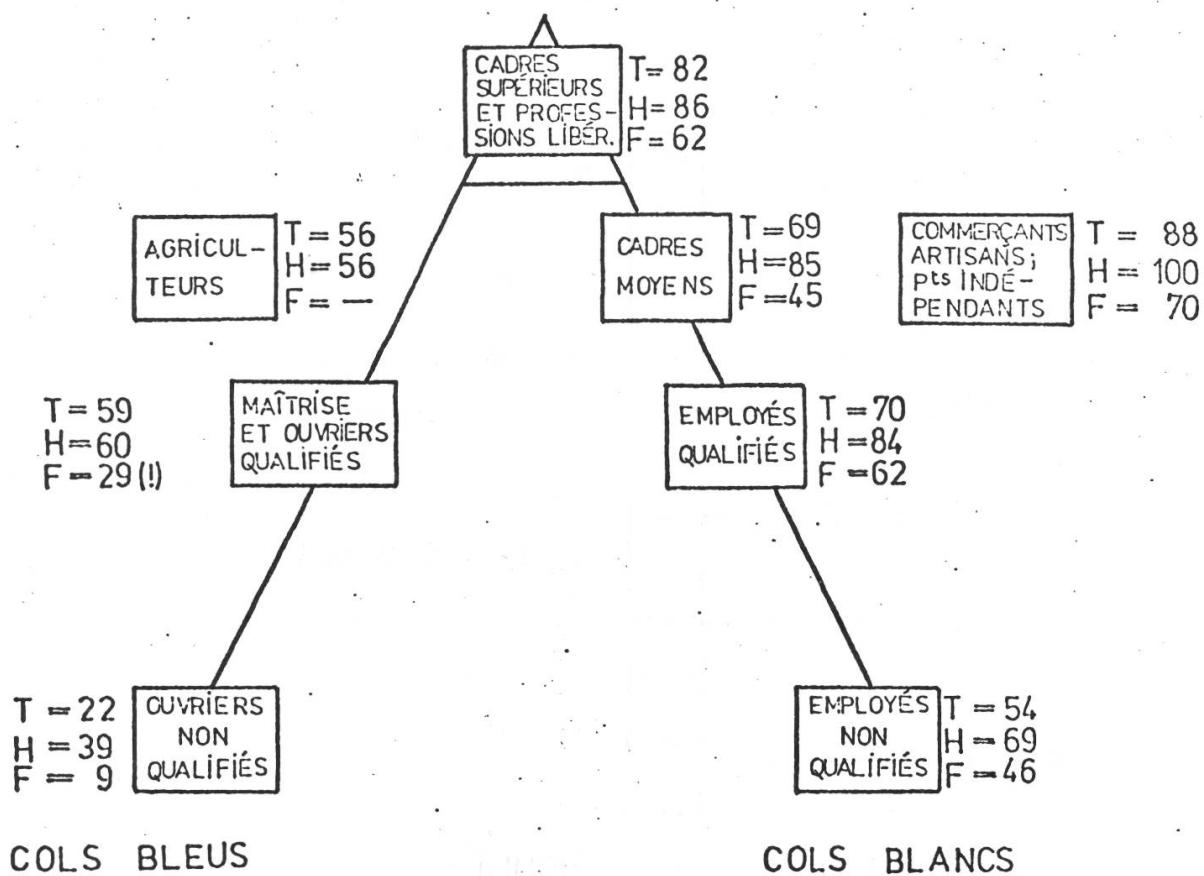
Le Graphique 4 nous indique que les écarts sont notables entre les extrêmes de la hiérarchie socio-économique: deux ouvriers non qualifiés sur dix seulement détiennent une voiture, alors que c'est le cas de huit à neuf sur dix cadres supérieurs ou commerçants. Les ouvriers non qualifiés mis à part, les écarts sont moins prononcés mais subsistent avec évidence.

2.2 Dichotomie sexuelle

Parmi la population active, distinguons maintenant les deux sexes (Graphiques 4 et 5). On constate que les femmes actives accèdent beaucoup plus difficilement à la détention de l'automobile: 46% d'entre elles en détiennent une (elles ou, le cas échéant, leur conjoint) contre 73% des hommes (eux, ou le cas échéant, leur conjointe).

L'amplitude maximale de l'écart est la même chez les femmes que chez les hommes dans la structure socio-économique: on constate 60% de différence entre le taux minimum et le taux maximum de propriétaires d'automobile. Mais les minima et les maxima ne se situent pas sur les mêmes paliers de l'échelle, selon qu'il s'agit des femmes ou des hommes. Alors que dans la population masculine le minimum est de 40% (ouvriers non qualifiés) et le maximum possible se rencontre chez les indépendants, dans la population féminine on part presque du minimum absolu (9% chez les ouvrières sans qualification) pour plafonner à 70%.

Graphique 4 - Hiérarchie socio-économique, dichotomie sexuelle et détention d'une automobile



Légende

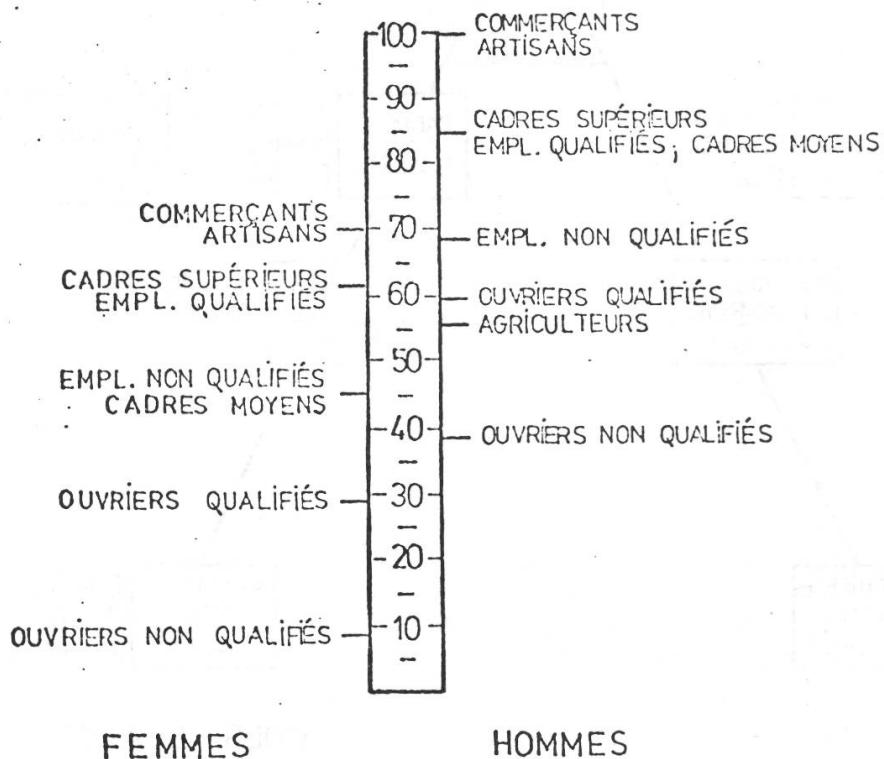
T = taux de propriétaires (ou co-propriétaires) d'un véhicule dans la catégorie socio-professionnelle

H = idem, dans la population masculine de la catégorie socio-professionnelle

F = idem, dans la population féminine de la catégorie socio-professionnelle

! = nombre < 5

Graphique 5 - Taux de propriétaires d'automobiles selon la catégorie socio-professionnelle et selon le sexe



Ainsi, on observera que si l'on tient compte et du sexe et de la hiérarchie socio-professionnelle pour étudier l'accès à la voiture, on aboutit non pas à un constat de concentration des situations autour d'une moyenne, mais au contraire à un constat d'extrême diversité, donc ici d'extrême inégalité, puisque toute l'échelle est utilisée.

2.3 L'effet de génération

Un dernier facteur sera considéré ici, car il introduit une autre perspective: l'âge.

Tableau 1 CLASSES D'AGE ET DETENTION D'UNE VOITURE

Classes d'âge	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74
% de détenteurs de voiture*	47	67	80	80	74	66	70	44	27	30	20

*) La personne enquêtée ou son conjoint

L'ensemble de la population (active et non-active) est considéré ici, dans les tranches d'âge allant de 20 à 74 ans compris.

Le Tableau 1 peut être décomposé en trois parties.

1. De 20 à 30 ans, augmentation des détenteurs de voiture. Cela correspond à l'entrée dans la vie active, l'accès à un salaire permettant l'acquisition du véhicule.
2. Les personnes de 30 à 55 ans sont dans leur très grande majorité (les trois quarts environ) détenteurs d'un véhicule. Les plus forts taux concernent des personnes de 30 à 40 ans.
3. Une cassure brutale à 55 ans.

Arrêtons-nous sur ce dernier point. L'âge ne doit pas être interprété comme une donnée biologique, comme si à partir de 55 ans et sous l'effet du vieillissement, on était amené à renoncer à son véhicule. L'âge est ici un indicateur de génération. Notre enquête a été menée en 1975. Les hommes de 55 ans et plus avaient donc franchi la quarantaine en 1960 lors du début du "boom" de l'automobile. Leurs habitudes de vie n'incluaient pas l'utilisation de cet objet jusqu'alors très élitaire. L'acquérir supposait un nouvel apprentissage.

En revanche, les générations de moins de 40 ans en 1960 sont les "générations de l'automobile". Elles n'ont pas eu à s'y habituer; elles ont grandi avec le développement de cette industrie, elles en ont intériorisé le besoin qu'elle diffusait.

Avec l'inévitable disparition des générations d'avant l'automobile, avec également l'évolution de la situation professionnelle de la femme et la transformation de son image de soi (mais ces derniers processus seront plus longs, plus incertains que le premier), la répartition des véhicules selon l'âge avant tout et selon les sexes en partie, tendra à s'égaliser. L'effet le moins influençable est sans doute celui de la structure socio-économique.

L'âge marque donc des différences, mais celles-ci ne doivent pas être interprétées principalement en termes d'inégalités (quoiqu'il y en ait par exemple du point de vue du revenu), mais avant tout en termes de spécificité. Le désir, comme le besoin de voiture n'est pas un trait caractéristique de la culture propre des générations d'avant-guerre.

3. STRUCTURE SOCIALE ET SYSTEME DES LOISIRS

3.1 Préliminaires

Notre propos n'est pas ici de considérer chaque loisir "per se"; il n'est certes pas inutile de construire une classification des loisirs en fonction de caractéristiques qui leur seraient intrinsèques. Ce que nous visons à saisir et décrire ici, ce sont les pratiques de loisirs. Quel système de loisirs est proposé à une population? Quelles sont les caractéristiques sociales qui ouvrent plus largement l'accès à ce système ou qui rétrécissent le spectre des activités possibles?

Notre objectif est donc de mettre en regard les personnes enquêtées, agrégées selon leurs attributs sociaux, et les loisirs pratiqués; ce qui conduit à mettre à jour la construction du système des pratiques de loisirs par le système social.

Quels attributs sociaux avons-nous retenus pour rendre compte du système social? Ils sont de cinq ordres:

- les agrégats socio-démographiques: construits à partir du sexe, de l'âge, de l'état-civil et du nombre d'enfants à la maison;
- les agrégats socio-économiques: catégories socio-professionnelles (combinées avec le sexe et l'activité: hommes actifs, femmes actives, ménagères classées selon le CSP du conjoint), les tranches de revenu;
- les agrégats socio-culturels: le niveau de scolarité, la langue, la religion;

- les agrégats socio-écologiques: taille démographique de la commune de domicile, son type (partie d'une agglomération ou non);
- enfin des agrégats supplémentaires, tels par exemple la population distribuée selon la détention de deux ou plusieurs voitures, d'une seule, et enfin des non-propriétaires de voiture.

Nous avons également construit une liste de cinquante activités de loisir (plus une "autre") que l'on trouvera en annexe. Il faut, bien sûr, tenir compte de l'intensité de la pratique de chacune de ces activités. Dans le cas de seize loisirs, observant des fréquences très variées, nous avons opéré la distinction entre une pratique régulière et une pratique occasionnelle, ces adjetifs étant qualifiés en fonction de la spécificité de chaque loisir.

L'analyse factorielle des correspondances (A.C.) permet la description de tables de dépendance, donc de tables où deux ensembles d'informations sont mis en correspondance. Ces ensembles sont ici les agrégats sociaux d'une part, les pratiques de loisirs d'autre part. Et un tableau indiquant les taux de pratique de chacun des 67 loisirs par chacun des 85 agrégats sociaux retenus a été soumis à l'A.C.

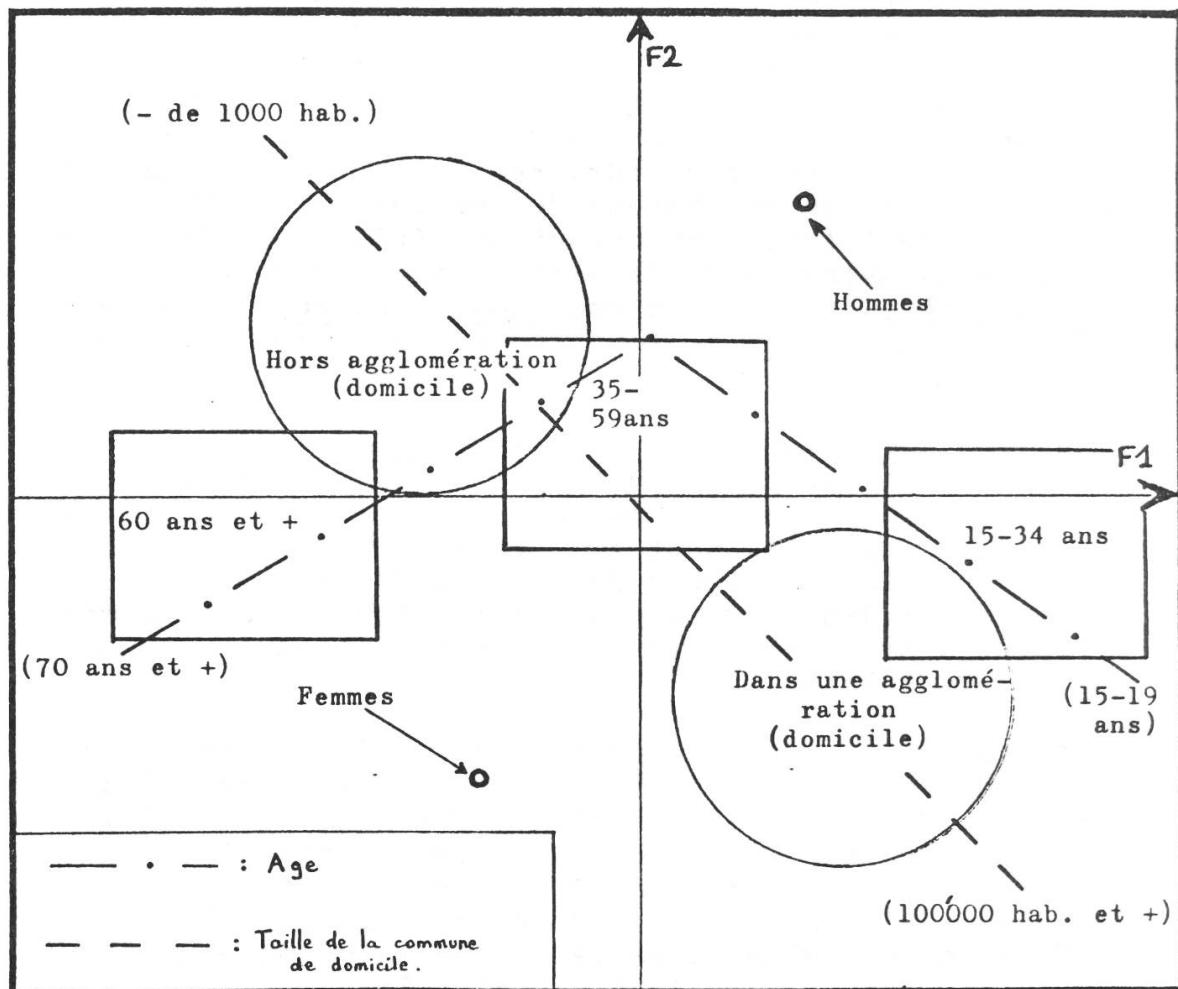
La présentation qui suit se base sur l'étude des trois premiers facteurs fournis par cette analyse (avec des pourcentages respectifs de variance expliquée de 30%, 17% et 9%). L'âge intervient massivement dans la construction du premier axe factoriel, sur lequel les classes d'âge quinquennales s'ordonnent de la plus âgée à la plus jeune. Le sexe, la taille de la commune de domicile et la zone d'habitat exercent leur influence sur la construction des deux premiers axes. Les attributs socio-économiques sont constitutifs d'un troisième.

3.2 Une typologie des pratiques de loisirs

De cet espace tridimensionnel émerge également une classification des loisirs (5).

Pour la clarté de l'exposé, nous la décrirons et l'analyserons à partir du graphique "positionnant" pratiques de loisirs et agrégats sociaux dans le premier plan factoriel; en outre, nous dédoublerons ce graphique en donnant d'abord la représentation simplifiée des determinations sociales de la typologie des loisirs (cf. graphique 6).

Graphique 6 - Les déterminations sociales d'une typologie des loisirs (plan schématisé d'une analyse des correspondances)



Commentaire

Représentation stylisée du tableau fourni par l'ordonnateur. On ne retient que les principaux paramètres. Les grands rectangles et cercles délimitent des ensembles de points d'un paramètre donné (par exemple, dans le rectangle "35-59 ans" sont situés les points représentant chacune des classes d'âge quinquennales comprises entre ces deux âges).

Rappelons qu'interviennent dans cette construction des paramètres d'ordre socio-démographique et d'ordre socio-écologique. Est-ce à dire que les autres attributs sont de peu d'influence? Les catégories socio-professionnelles sont "absorbées" par l'opposition hommes/femmes dans cette représentation. Cela, une fois encore, souligne l'importance du clivage par sexe dans le système social, son autonomie à l'égard des systèmes du travail ou mieux encore combien la cristallisation sociale des rôles sexuels influence ensuite la structure socio-professionnelle. Mais si les attributs socio-économiques n'interviennent pas ici en premier chef, on sait qu'ils le font sur un autre axe, exigeant une analyse complémentaire.

Parmi les attributs culturels, distinguons la scolarité de la langue et de la religion. Dans ce premier graphique, la scolarité s'associe aux générations, donc à l'âge, tant l'entrée du système scolaire s'est élargie au fil des décennies.

Mais la langue, comme la religion, n'ont qu'un poids insignifiant. Voici qui ne manque pas d'intérêt: l'éventail des loisirs pratiqués ne varie donc pas selon les appartenances linguistiques et religieuses.

En revanche, nous observons que la culture des loisirs (ou la dimension "loisirs" de la culture) est profondément déterminée par le phénomène urbain, sa dynamique, son expansion vers les campagnes et les montagnes, la réorganisation de ses régions en fonction des besoins du système urbain.

Quelle est alors cette organisation des loisirs qui résulte de leur "mise en correspondance"? Le graphique 7 en donne la représentation schématique. En effet, la localisation des points correspondant aux loisirs autorise le regroupement en cinq types dont trois peuvent être dédoublés en sous-types.

1. Les activités domestiques (TV, radio, lecture, etc.).
2. Les activités de plein air (jardinage, promenade, excursion, camping, chasse, pêche, etc.).
3. Les activités sociales (inviter et être invité, restaurant, café, foire et fêtes villageoises, jeux de société, etc.). Ici on distingue entre les pratiques sociales régulières et les pratiques sociales occasionnelles.
4. Les activités sportives qui se décomposent en deux sous-ensembles:

- les activités à caractère élitaire (équitation, navigation, tennis, etc.) qui occupent une position distincte sur le graphique;
- les activités sportives populaires (actives: natation, gymnastique, cyclisme; passives: participation à des manifestations sportives) dont l'ensemble chevauche dans le graphique d'autres types de loisir.

La pratique du ski et des sports d'équipe font la transition entre ces deux sous-ensembles, ce qui nous rend attentifs par ailleurs à la place particulière de la pratique du ski dans notre pays.

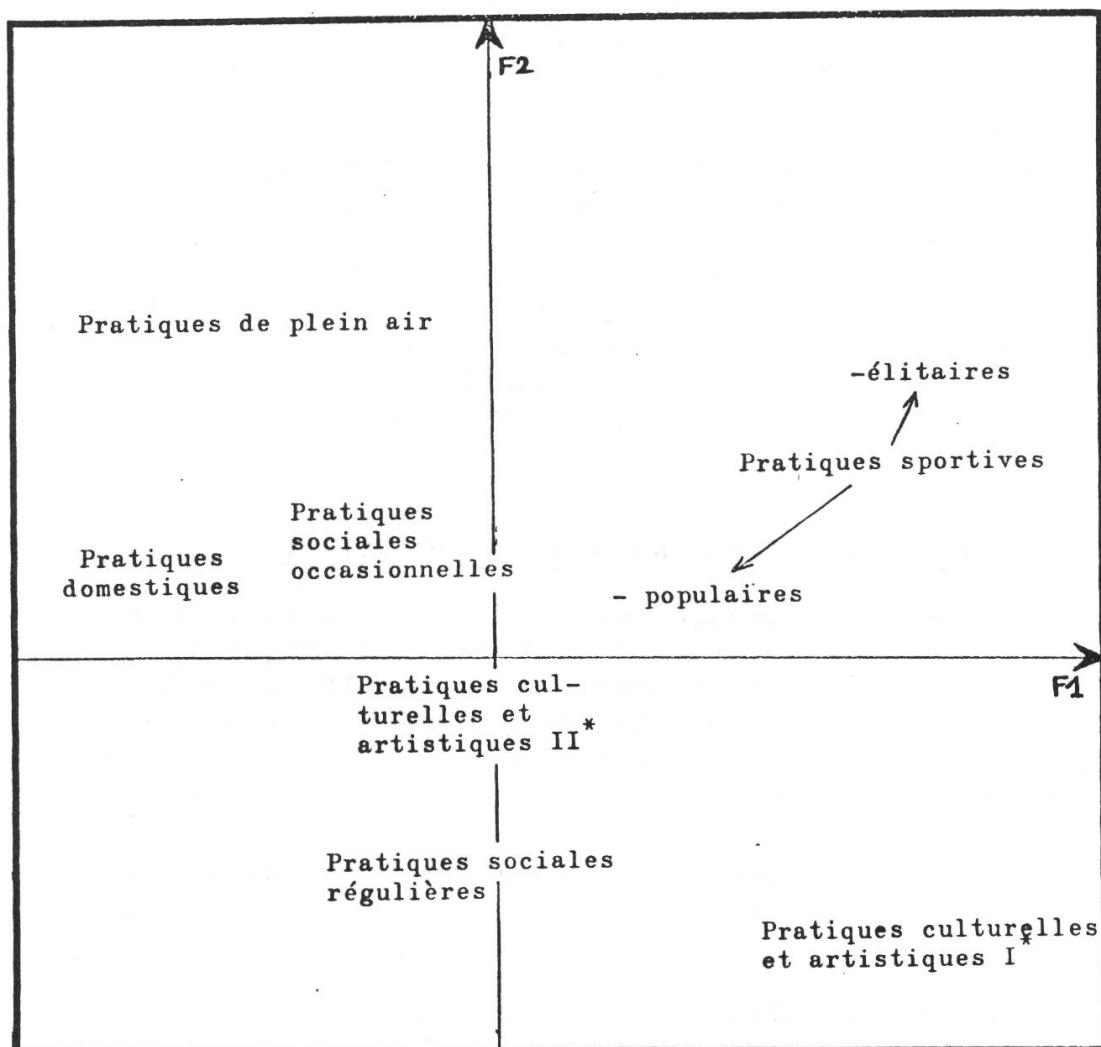
5. Les activités culturelles artistiques enfin, parmi lesquelles il convient de distinguer:

- les activités de production artistiques culturelles (faire du théâtre, de la peinture, suivre des cours, etc.), et
- les actitivés de consommation artistiques et culturelles (aller au cinéma, au théâtre, etc.).

Répétons que cette typologie ne découle pas d'une logique intrinsèque. Au contraire, elle est induite par une socio-logique. Elle découle du rapport des acteurs sociaux aux loisirs possibles. Mais alors, comment énoncer cette socio-logique? Pour dégager cet énoncé, il faut maintenant observer des "correspondances" des deux ensembles d'informations que l'analyse de correspondance met en perspective. Il s'agit donc de superposer les graphiques 6 et 7 qui ne sont d'ailleurs que le dédoublement d'un graphique original unique (6).

Cette double confrontation apporte une clé de lecture du graphique qui est fondamentale. L'ensemble des loisirs présente une structure analogue à celle d'un éventail se déployant de gauche à droite sur le graphique (en gros suivant l'axe donné par le facteur 1). Cela signifie que les catégories sociales ont accès essentiellement à la partie de l'éventail située sur la gauche de leur position, et pas seulement aux loisirs les plus proches de celle-ci. En termes plus concrets, le fait que les jeunes se situent à l'extrême droite du graphique, au-dessous de l'axe horizontal, ne signifie pas qu'ils ne pratiquent pas de loisirs domestiques ou sociaux; ce fait indique avant tout qu'ils sont des plus adeptes de loisirs culturels artistiques actifs. En revanche, les femmes et surtout les personnes âgées ne sortent que rarement de cette fraction de l'éventail des loisirs constitué par les types domestiques, les actes occasionnels de sociabilité et de plein air. Aussi

Graphique 7 - Typologie des pratiques de loisir (plan schématisé d'une analyse des correspondances)



* Pratiques culturelles et artistiques

- I production artistique ou forte fréquence d'assistance à des spectacles (concert, théâtre, cinéma)
- II consommation culturelle à caractère plutôt occasionnel (moins d'une fois par mois)

peut-on dégager cette proposition: les agrégats sociaux se différencient entre eux non seulement (peut-être non principalement) par la spécificité de leurs loisirs, mais avant tout par un accès plus ou moins restrictif au système des loisirs. Certains puissent dans la totalité de l'éventail, d'autres n'accèdent qu'à certaines de ses branches.

Cette analyse nous amène à la conclusion suivante: c'est la pratique sociale qui organise les divers loisirs en un système, d'où nous émettons l'hypothèse que la logique de ce dernier reproduit la logique propre au système social. Finalement, ce premier plan de l'analyse des correspondances nous enseigne qu'être jeune, être un homme et habiter dans une agglomération urbaine sont des attributs qui favorisent l'accès à l'ensemble du système des loisirs.

3.3 Des inégalités d'accès au système de loisir

Le troisième axe dégagé par l'analyse des correspondances est construit avant tout par les attributs socio-économiques: statuts socio-professionnels et catégories de revenu. Mais on se souviendra que les status socio-professionnels ont été introduits en tenant compte du sexe, ce qui décompose la population enquêtée en trois ensembles:

- ménagères classées selon le statut socio-professionnel de leur époux,
- femmes actives,
- hommes actifs (7).

Comme précédemment, nous décomposons le plan graphique formé par les facteurs 1 et 3 afin d'indiquer d'abord quels sont les attributs sociaux dégagés. L'axe horizontal qui correspond au facteur 1 est construit, souvenons-nous, avant tout autour du sexe et de l'âge. L'axe vertical exprime la structure socio-économique et l'on observe que tant la pyramide des professions, les catégories de revenu, la détention de véhicules et les niveaux de formation scolaire se développent selon des courbes ascendantes parallèles (la courbe de la scolarité est un peu plus inclinée parce qu'influencée par l'âge).

Observons plus en détail les trois hiérarchies socio-professionnelles exprimées par trois courbes. Elles évoquent l'image d'une pyramide tronquée: à la base, les trois arêtes sont très éloignées l'une de l'autre, alors

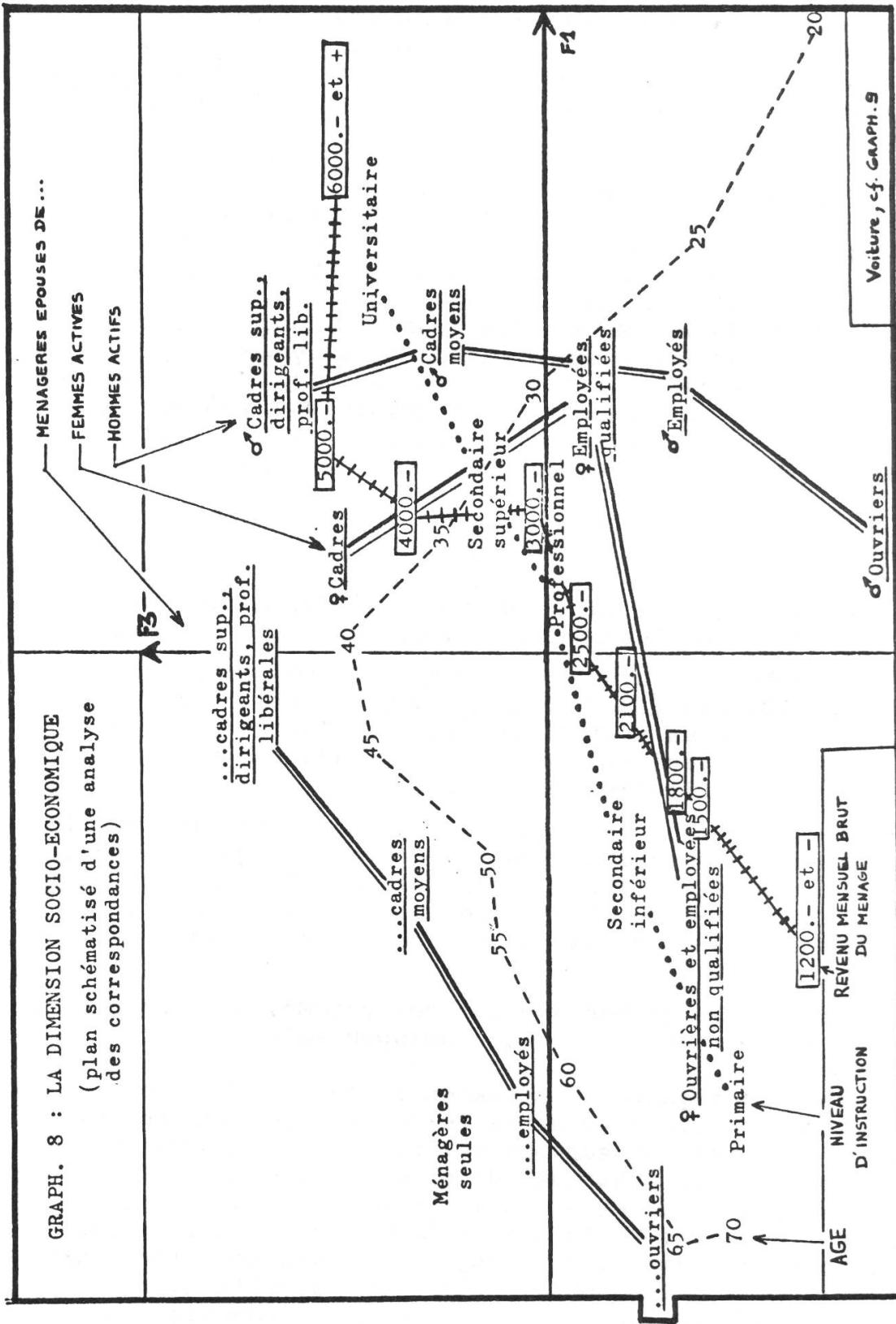
qu'elles sont assez proches au sommet. Remarquons aussi que les femmes actives des emplois non qualifiés sont proches des ménagères dont le mari a un statut professionnel identique. En revanche, dès que l'emploi se qualifie, la courbe des femmes actives se rapproche de celle des hommes.

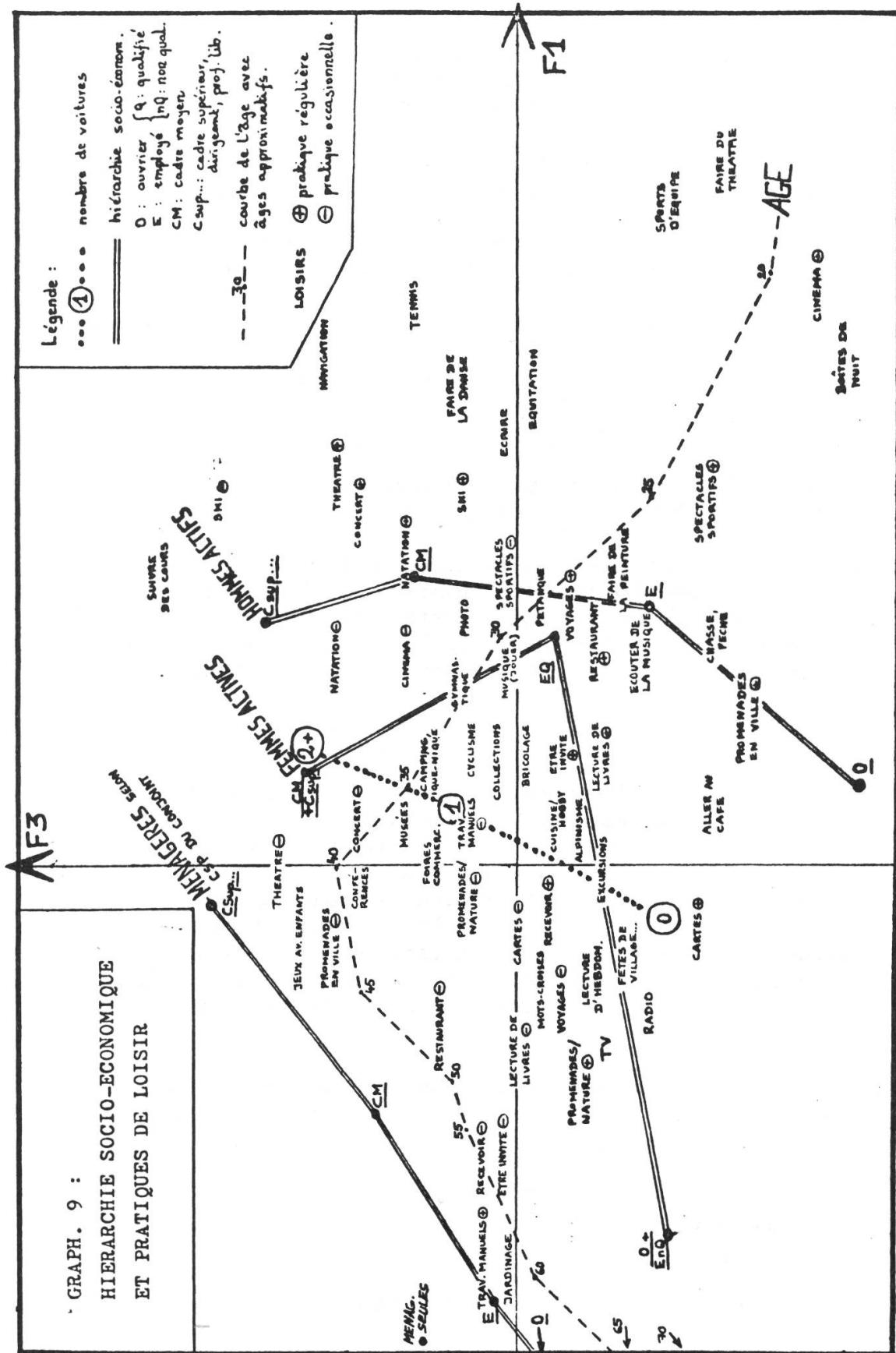
Dans le dernier graphique (Graphique 9), nous garderons les trois courbes des catégories socio-professionnelles, ainsi que celle de l'âge et nous situerons les loisirs. Le système des loisirs se déploie comme dans l'autre plan, de gauche à droite, mais ici selon un axe incliné ascendant. Cette présentation nous permet de compléter la conclusion antérieure. L'accès au système des loisirs est d'autant plus large et varié que l'on occupe une position plus élevée dans la structure socio-économique, que l'on est inséré dans la vie active, que l'on est un homme, et que l'on appartient au monde urbain.

De cette analyse, nous tirerons les propositions suivantes:

1. La pratique sociale conduit à l'édification de l'hétérogénéité des loisirs en un véritable système.
2. L'accès à ce système est conditionné par la position que les individus occupent dans la structure sociale. Plus on a un statut élevé, plus l'accès est libre. Notons cependant que les jeunes adultes y ont un accès privilégié également.
3. Ce système de pratique (et de régulation des pratiques) est aussi un système de valeurs qui influence l'univers des aspirations. Il contribue à renforcer le système social en marquant les différences, les positions et en signalant également les faits de mobilité.
4. Pour avoir un bon accès à ce système, la disposition d'un véhicule privé est indispensable.

Nous avons signalé l'influence de la structure socio-professionnelle mais aussi celle de l'âge sur le système du loisir et sur son accès. Il est frappant d'observer que les pratiques de production et de consommation culturelles et artistiques sont le fait et des jeunes de moins de 30 ans et des classes dirigeantes. Il en va de même de certaines pratiques sportives: ski, navigation, par exemple. Cela nous rappelle qu'une des valeurs de l'univers du loisir est la jeunesse. Dans cette relative similitude des positions de la classe dirigeante et des jeunes adultes, ne faut-il pas voir cet effort de ceux qui en ont les moyens pour paraître jeunes en adoptant dans une certaine mesure les modèles des jeunes?





CONCLUSION

Au centre de cet article se trouve la question de savoir dans quelle mesure la structure sociale - ensemble des groupements que définit l'appareil économique - organise la pratique des loisirs en un système et quel type de relations s'établit entre elle et ce système? Nous prenons comme référence l'idée d'une relation d'homologie. En adoptant cette perspective, nous mettions à l'épreuve ces doctrines de la "civilisation de consommation" ou "des loisirs" qui annoncent la concrétisation d'une société de la participation et la réduction des inégalités. Notre démarche permet d'observer si et dans quelle mesure les hiérarchies et les inégalités qui se construisent dans le mode de production marquent également le mode de consommation (dont font partie les loisirs) de notre société en s'y reproduisant.

Dès lors, d'un point de vue méthodologique, il convenait de répondre à deux questions:

1. Les "dimensions" sociales autour desquelles s'organise le système de loisirs sont-elles bien les "dimensions" fondamentales de la structure sociale? Pour pouvoir parler d'homologie, la réponse doit être positive, car si tel n'était pas le cas, il apparaîtrait dès lors que le système des loisirs répond, partiellement en tout cas, à une logique organisatrice indépendante de celle de la structure sociale.
 2. Les inégalités du système de loisir reproduisent-elles l'ordre hiérarchique inégalitaire du système social? Si tel n'est pas le cas, on pourrait alors avancer l'hypothèse que la consommation culturelle, loin d'avoir sur la structure sociale un effet de renforcement, exerce sur elle un effet compensatoire puisqu'une hiérarchie inégalitaire du mode de production serait en quelque sorte tempérée par une hiérarchie inégalitaire différente du mode de consommation.
- I. L'analyse effectuée (A.C.) nous a amenés à constater que le système des loisirs était modelé par les quatre dimensions suivantes:
- urbain / rural,
 - la dichotomie sexuelle,
 - l'échelle des âges,
 - la hiérarchie socio-économique.

Les autres facteurs analysés ont révélé n'exercer que des influences faibles ou dérivées, comme par exemple l'appartenance linguistique ou la croyance religieuse, attributs culturels pourtant si décisifs dans d'autres périodes de la civilisation ou au sein d'autres cultures.

Les quatre dimensions ainsi dégagées sont bien pour nous les dimensions constitutives de la structure sociale des sociétés industrielles avancées. Celles-ci se construisent dans les villes avant de reconstruire l'espace rural selon les besoins de l'univers urbain. Elles aménagent à leur manière ces paramètres d'origine biologique que sont le sexe et l'âge. Avant même de définir la hiérarchie socio-économique, la société du travail dit productif décrète la distinction, entérinée par tous les recensements, entre la population active (dont l'activité a un effet sur le PNB) et la population non active. Ce décret est en fait une négociation qui porte sur l'âge et sur le sexe. Il délimite une classe d'âge - la jeunesse - de non producteurs, ou plutôt de producteurs en formation. Il constitue aussi une autre classe, celle des retraités, les personnes âgées. Le graphique 8, qui met en relation la hiérarchie socio-économique et l'âge, signale ce découpage principal des classes d'âge en trois ensembles: les jeunes, producteurs en formation; les producteurs retraités; les actifs.

La définition économique d'une population non active donne un contenu à la dichotomie sexuelle. Elle appelle ménagères (mot qui n'a pas de masculin) ces femmes qui sont le repos du producteur-homme. Ainsi la dichotomie sexuelle est-elle qualifiée par une définition de société.

Et la hiérarchie intermédiaire entre celle des ménagères et celle des hommes (actifs par définition) que constituent les femmes actives, cette hiérarchie illustre bien dans son rapport aux pratiques de loisirs, l'écartellement de ces femmes entre deux modèles, celui du producteur et celui de la ménagère (cf. Graphique 9).

Non seulement le système des loisirs est construit à partir des quatre dimensions fondamentales de la structure sociale des sociétés industrielles avancées, mais constatons qu'en plus il n'est que marginalement influencé par les variables non-pertinentes de cette structure sociale.

II. Les graphiques répondent à l'évidence à la deuxième question. Le système des loisirs, à l'image de la structure de la production, entérine la prédominance des catégories sociales supérieures, la pyramide socio-professionnelle et l'échelle des salaires s'y reproduisant sans surprise aucune. Ce système se caractérise aussi par le primat de l'homme sur la femme, ou plus précisément par le fait que c'est le mâle des classes supérieures qui présente le modèle le plus réalisé d'accès au système de loisirs. Les données analysées suggèrent que les femmes qui connaissent une réussite professionnelle adoptent des modèles masculins de loisirs plus qu'elles ne les redéfinissent.

Le seul élément de distance entre la structure sociale liée à la production et la structure sociale des loisirs réside dans cette relation entre le système de loisirs des jeunes et celui des classes supérieures (cf. Duvignaud, 1975). Bien que ce clan d'âge soit défini par la nature du système de production, ainsi que nous venons de le voir, il semble profiter de son "errance sociale" (errance entre la famille d'origine et la famille de procréation, entre l'école et le métier) pour organiser de manière originale ses activités quotidiennes. Il semble en outre que cette organisation devienne modèle (quête et nostalgie?) pour les catégories sociales supérieures.

Roger Bastide (1970) avait montré comment les classes dirigeantes blanches brésiliennes s'appropriaient en la réacculturant, en la "civilisant", la culture populaire noire, religieuse et profane. Ce modèle d'analyse pourrait servir à l'approfondissement de cette relation entre les pratiques de loisir des jeunes et celles des catégories supérieures.

Cette étude met en évidence l'inadéquation des notions de société de consommation ou de civilisation des loisirs, si par elles on entend définir le lieu organisateur du système et des pratiques sociales. Notre société demeure une société de la production économique. Son mode de production et sa structure sociale décident de l'organisation du mode de consommation et du système social de loisirs qui leur sont homologues. Si, en s'inspirant de Georges Bataille et de Jean Baudrillard, l'on veut utiliser la notion de "mode de destruction" dont les loisirs seraient un élément important, alors il nous faudrait conclure que, dans nos sociétés, il n'existe pas de mode de destruction autonome à l'égard du mode de production, ou alors il faudrait dire que le mode de destruction, c'est le mode de production lui-même.

Enfin, si les expressions de société de consommation ou de civilisation des loisirs visent à décrire une réduction des inégalités, alors, pour notre part, nous constatons que le système des loisirs se définit lui-même par une hiérarchie des formes de participation. La distribution de la détention d'une automobile constitue le paradigme de cette structure inégalitaire (cf. les graphiques 4 et 5). (8).

OUVERTURE: INEGALITE ET DIFFERENCE

A ce stade, il convient d'interrompre cette démarche pour viser à resaisir le même objet sous une autre perspective. Non plus celle des inégalités de la consommation de loisirs - son système est maintenant fixé, et des mesures relativement précises effectuées - mais celle des différences et des spécificités. Non plus une approche en termes d'étendue et de quantité, mais une étude de la qualité et de la signification. Faire de la danse ne se pratique ni dans les mêmes lieux, ni avec les mêmes gens, ni n'a la même signification selon que l'on a 18 ans ou que l'on est un employé de banque dans la trentaine. La télévision n'est pas vue de la même manière parmi les ouvriers et chez les universitaires (et nous ne sommes pas convaincus par le stéréotype selon lequel les premiers seraient plus marqués par cet appareil).

La question serait ici de savoir comment chaque groupe social négocie la part du système de loisirs à laquelle il a accès. Comment, dans une dialectique d'acculturation et de contre-acculturation, il s'approprie sa fraction de culture de masse pour en faire sa sous-culture propre? Alors réapparaissent les spécificités culturelles au sein d'une société inégalitaire et de classes. Mais pour les voir et pour être à même d'en rendre compte, la sociologie de l'enquête par questionnaire standardisé doit accepter l'aide de l'anthropologie et de l'ethnologie sociales. (A titre d'exemple, cf. Hoggart, 1970).

Mais c'est là musique d'avenir ...

Christian Lalive d'Epinay
 Etienne Christe
 Département de sociologie
 Université de Genève
 1211 Genève 4

Michel Bassand
 EPFL
 1007 Lausanne

NOTES ET REFERENCES

1. Par exemple, les activités du comité de recherche de l'AIS "Sociologie du loisir et de la culture", animé par J. Dumazedier; la revue *Society and Leisure*; la grande enquête internationale sur les budgets-temps (cf. M.A. Szalai et al., 1972).
2. Avec E. Morin (1973), nous distinguons la production d'une société par elle-même, de la reproduction sociale qui désigne le processus de reproduction du système culturel dans chacun des individus. Dans cet article, nous nous concentrons sur certains aspects de la production de la société.
3. Nous préférons ces termes - pourtant maladroits - à ceux de société de consommation, des loisirs, post-industrielle. Sans nier l'extraordinaire rupture de ce milieu de siècle, il nous apparaît que nous sommes toujours dans une société régie par son appareil de production, et que celui-ci conserve un fondement industriel. Aussi préférions-nous, à ce stade de notre réflexion, distinguer deux phases et non deux types de sociétés.
4. Les femmes composent le 34% de la population active. Ce taux n'a guère bougé depuis 1930 (cf. Recensements fédéraux).
5. Pour une discussion des typologies des loisirs, cf. Bassand et Lalive, 1974, p.72-78. Notre typologie n'est pas sans point de rencontre avec celles proposées par Wippler (1968) et Kämäräinen et Eronen (1968) sur la base d'analyses factorielles, à cette différence que ces chercheurs ne mettent pas les pratiques de loisirs en regard des attributs sociaux des pratiquants.
6. Rappelons quelques-unes des clés de lecture des graphes fournis par l'A.C. La représentation simultanée des deux ensembles de caractéristiques analysés offre la possibilité d'une étude des correspondances qui s'établissent entre ces ensembles.

L'application de l'A.C. au tableau croisant 67 pratiques de loisirs et 85 groupes sociaux permet de mettre en évidence:

- Les similitudes (ou les dissimilitudes) entre pratiques de loisirs, compte tenu des caractéristiques sociologiques de leurs adeptes: plus deux points "loisir" sont proches, plus les pratiquants de ces deux loisirs ont "en moyenne" les mêmes caractéristiques sociologiques.
- Les similitudes (ou les dissimilitudes) entre agrégats sociaux, du point de vue de la distribution de leurs pratiques de loisir: plus deux points "agrégat" sont proches, plus les deux groupes sociaux qu'ils représentent auront "en moyenne" des pratiques de loisir similaires.
- Les pratiques de loisir les plus caractéristiques d'un groupe social donné: plus un point "agrégat" est proche d'un point "loisir", plus cette pratique de loisir aura "en moyenne" une place importante dans les pratiques de ce groupe, comparativement à celle qu'elle occupe dans les pratiques des autres groupes.

- Les caractéristiques sociologiques liées principalement à une pratique de loisir donnée: plus le point représentant une pratique est proche d'un point "agrégat", plus le groupe représenté par ce dernier point aura "en moyenne" un taux de pratique important de ce loisir, comparativement aux autres groupes.

La lecture des graphes doit également tenir compte de la position des points par rapport à l'origine des axes factoriels: plus un point est éloigné de l'origine, plus il est "en moyenne" significatif.

(Le terme "en moyenne" plusieurs fois utilisé ci-dessus fait référence à un ensemble de conditions, d'effets combinés, etc. qu'il nous est impossible de développer dans le cadre de cet article. Nous renvoyons le lecteur intéressé à l'ouvrage de J.-B. Benzecri: L'analyse des données, 2 tomes, Dunod, Paris, 1973).

Pour comprendre les descriptions et analyses présentées, il faut en outre savoir que le nombre moyen de loisirs pratiqués varie d'un agrégat à l'autre. Si hommes et femmes ont quasiment le même nombre moyen d'activités (la moyenne générale est de 12.7 activités pratiquées), ce nombre se situe par exemple entre 9.5 (ouvrier non qualifiés) et 16.1 (cadres supérieurs) pour les différentes catégories socio-professionnelles, non distinguées selon le sexe, ou encore entre 8.6 (70 ans et plus) et 14.6 (20-24 ans) pour les classes d'âge.

7. Cette décomposition de notre échantillon en trois ensembles exige en contre-partie un regroupement de certains statuts socio-professionnels, ceci afin d'avoir un nombre suffisant d'individus dans chaque position. D'autre part, elle nous conduit à éliminer ici agriculteurs (pas de femmes), industriels et commerçants (trop petits ensembles, une fois subdivisés selon le sexe).

Cette manipulation technique ne nous satisfait guère du point de vue de notre modèle théorique de la pyramide sociale (cf. Graphiques 1 et 2). Cette analyse est en cours de réélaboration pour l'ouvrage en préparation.

8. Nous ne prétendons pas conclure sur la diminution ou l'augmentation des inégalités - ce à quoi notre démarche ne nous autorise pas - mais indiquer la nature inégalitaire sui generis du système des loisirs.

BIBLIOGRAPHIE

- Bassand M., Lalive d'Epinay C. (1974): Loisir et mobilité spatiale. Etat des connaissances et problématique. Genève/Berne.
- Bassand M., Lalive d'Epinay C. avec la collaboration de Christe E. et Grandmousin C. (1976): Loisirs, vacances et mobilité spatiale. (rapport final). Genève/Berne.

- Bastide R. (1970): *Le prochain et le lointain*. Paris, Cujas.
- Bataille G. (1967): *La part maudite*. Paris, Ed. de Minuit.
- Baudrillard J. (1970): *La société de consommation*. Paris, Gallimard.
- Baudrillard J. (1972): *Pour une critique de l'économie politique du signe*. Paris, Gallimard.
- Busch M.C. (1975): *La sociologie du temps libre existe-t-elle?* Paris/La Haye, Mouton.
- Dumazedier J. (1974): *Sociologie empirique du loisir. Critique et contre-critique de la civilisation du loisir*. Paris, Le Seuil.
- Duvignaud J. (1975): *La planète des jeunes*. Paris, Stock.
- Fourastie J. (1965): *Les 40'000 heures*. Paris, Lafont.
- Hoggart R. (1970): *La culture du pauvre*. Paris, Ed. de Minuit.
- Kämäräinen K., Eronen M. (1968): *Semaine de travail plus courte et augmentation du loisir dans la société urbaine*. Lahti, Institut de recherche de Tampere.
- Lanfant M.F. (1972): *Les théories du loisir*. Paris, PUF.
- Loewenstein M. (1955): "The fun morality". In: Read M. et Loewenstein M.: *Childhood in Contemporary Cultures*. Chicago, University of Chicago Press.
- Morin E. (1962): *L'esprit du temps. Essai sur la culture de masse*. Paris, Grasset.
- Morin E. (1972): "La culture de masse". In: *Encyclopaedia Universalis*. t.5, p. 228-232.
- Morin E. (1973): *Le paradigme perdu: la nature humaine*. Paris, Le Seuil.
- Szalai M.A. et al. (1972): *The use of Time. Daily Activities of Urban and Suburban Populations in Twelve Countries*. Paris/La Haye, Mouton.
- Touraine A. (1969): *La société post-industrielle*. Paris, Denoël-Gonthier.
- Touraine A. (1973): *Production de la société*. Paris, Le Seuil.
- Wippler R. (1968): *Sociale determinanten van het vrijetijdsgebruik*. Assen, Van Gorcum.

N = 10666

	<u>Ensemble</u>		<u>Hommes</u>	<u>Femmes</u>	
1. Concert, opéra	A	8	6	9	23
	B	12	10	16	14
2. Théâtre	A	9	8	9	25
	B	13	10	18	16
3. Cinéma	A	19	22	17	27
	B	10	10	32	10
4. Conférences		24		25	24
5. Musées		22		20	24
6. Foires comm.		10		13	8
7. Manifs sportives	A	10	18	5	13
	B	12	16	34	8
8. Promen./ville	A	18	14	21	35
	B	12	9	23	14
9. Promen./nature	A	35	31	38	59
	B	23	25	56	21
10. Jardinage		32		26	36
11. Excursions		26		34	21
12. Camping		21		23	19
13. Chasse, pêche		6		13	0
14. Voyages	A	8	9	7	42
	B	31	27	36	35
15. Gymnastique		20		16	23
16. Natation	A	21	20	22	
	B	10	10	30	33
17. Tennis		8		10	6
18. Cyclisme		6		5	6
19. Alpinisme		5		7	3
20. Ski	A	18	24	13	
	B	10	12	36	9
21. Equitation		2		2	
22. Navigation		5		8	3
23. Sports d'équipe		.5		8	2
24. Recevoir	A	43	37	47	
	B	21	21	58	68

	<u>Ensemble</u>		<u>Hommes</u>	<u>Femmes</u>	
25. Etre invité	A	32	28	35	58
	B	23	22	50	23
26. Restaurant	A	14	15	31	12
	B	17	15	30	32
27. Café		32	40		26
28. Boîtes, etc.,		7	9		6
29. Fêtes de village		23	24		21
30. Cartes, etc.	A	15	17		14
	B	11	10	27	11
31. Mots-croisés		20	13		26
32. Pétanque		10	14		7
33. Jeux av. les enfants		29	25		32
34. Faire théâtre		1.5	2		1
35. Faire musique		14	14		13
36. Dessin		9	8		10
37. Faire danse		1.5	0		3
38. Faire photo		22	30		16
39. Écrire		5	5		5
40. Bricolage	A	16	28		8
	B	13	21	49	5
41. Travaux manuels	A	34	2		58
	B	7	1	3	69
42. Cuisine-hobby		22	20		23
43. Cours		14	15		13
44. Lecture bebdos		46	44		47
45. Lectures livres	A	36	27		43
	B	16	15	42	60
46. Collections		11	13		9
47. Ecoute musique		39	37		40
48. Radio		54	54		54
49. T.V.		59	61		57
50. Ne rien faire		24	22		23
51. Autre		3	5		2

ANNEXE - TABLEAU I : LES ACTIVITES DE LOISIR : LISTE ET CRITERES DE FREQUENCE

Activité	Critère de fréquence retenu	
	A. pratique régulière	B. pratique occasionnelle
1. Concert, opéra		
2. Théâtre	{ au moins 1 fois par mois	{ qq. fois l'an
3. Cinéma		
4. Conférences, réunions, etc.		
5. Visite de musées, monuments historiques, expositions, etc.		{ au moins 1 à 2 f. par an
6. Visite de foires commerciales, etc.		
7. Manifestations sportives (match, etc.)	{ au moins 2 à 3 f. par mois	{ 1 f. par mois ou qq. fois par an
8. Promenade en ville , lèche-vitrines	{ au moins 1 f. par semaine	{ qq. fois par mois
9. Promenade dans la nature (avec ou sans cueillette)		{ (1 f. minimum)
10. Jardinage	{ au moins 1 f. par semaine	
11. Excursion en montagne		
12. Camping, pique-nique		{ au moins qq. fois par an
13. Chasse, pêche		
14. Voyage (en Suisse, à l'étranger, en Europe)	{ au moins 1 f. par mois	{ 1 à 2 f. par an
15. Education physique, gymnastique, athlétisme, judo, etc.		{ au moins 1 f. par semaine
16. Natation	{ au moins 1 f. par semaine	{ qq. fois par mois
17. Tennis, ping-pong		{ (1 f. minimum)
18. Cyclisme amateur		
19. Alpinisme		{ qq. fois par an
20. Ski	{ au moins 2 à 3 f. par mois	{ 1 f. par mois ou qq. fois par an
21. Equitation		
22. Navigation (à moteur, à voiles, canoë, kayak, etc.)		{ au moins 1 à 2 fois par an
23. Sports d'équipe		{ au moins 1 f. par semaine
24. Recevoir des amis, des voisins, des parents (avec ou sans repas)		
25. Etre invité chez des amis, des voisins, des parents (avec ou sans repas)	{ au moins 2 à 3 f. par mois	{ 1 f. par mois ou qq. fois par an
26. Aller manger au restaurant		

NOTE : pour les activités sportives, on tient compte de la saison, s'il y a lieu (ex. : le ski).

ANNEXE - TABLEAU I (suite) : LES ACTIVITES DE LOISIR : LISTE ET CRITERES DE FREQUENCE

Activité	Critère de fréquence retenu	
	A. pratique régulière	B. pratique occasionnelle
27. Aller au café, au bar (boire un verre par exemple)	(au moins 1 f. par mois	
28. Aller dans une boîte de nuit, un dancing, au café-concert, etc.	{ au moins 1 à 2 f. par an	
29. Fréquenter les fêtes villageoises (vogues, kermesses, bals, etc.)		
30. Jouer aux cartes, aux échecs, au scrabble, etc.	{ au moins 1 f. par mois { qq. fois par mois qq. fois par an	
31. Faire des mots-croisés	(au moins 1 f. par mois	
32. Jouer à la pétanque, aux boules, au bowling, etc.	(au moins 1 f. par an	
33. Jouer avec les enfants	(au moins 1 f. par semaine	
34. Faire du théâtre	(au moins 1 à 2 f. par an	
35. Faire de la musique, du chant	(au moins 1 f. par semaine	
36. Faire de la peinture, du dessin, de la sculpture	(au moins 1 à 2 f. par an	
37. Faire de la danse classique, moderne, de l'expression corporelle, de la rythmique, etc.	{ au moins 1 f. par semaine	
38. Faire de la photographie, du cinéma-armateur	{ au moins 1 à 2 f. par an	
39. Ecrire (des nouvelles, des articles, des poèmes, des romans, etc.)		
40. Faire du bricolage, des réparations (mécanique, menuiserie, ferronnerie, entretien de la voiture, etc.)	{ au moins 2 ou 3 f. par mois	{ 1 f. par mois ou qq. fois par an
41. Faire des travaux manuels (décoration, tricotage, couture, tissage, poterie, macramé, céramique, crochet, arrangements floraux, etc.)		
42. Cuisine-hobby	(au moins 1 f. par mois	
43. Suivre des cours (de langue, professionnels)	(au moins 1 f. par an	
44. Lire des hebdomadaire, des revues, etc.	(au moins 1 f. par semaine	
45. Lire des livres	{ plusieurs fois par semaine	{ moins souvent (jusqu'à au moins 1 ou 2 f. par an
46. Faire une collection (de timbres, d'objets, d'oeuvres d'art, etc.)		{ au moins 1 ou 2 f. par an
47. Ecouter de la musique (disques, cassettes, etc.)	{ plusieurs fois par semaine	
48. Ecouter la radio		
49. Regarder la télévision		
50. Ne rien faire, faire la sieste, se bronzer, etc.		
51. Autre	{ au moins 1 f. par semaine	

Proportion de pratiquants de loisir dans une classe donnée		SELON LA CLASSE D'AGE (%)											
		15-19 ans N = 76	20-24 ans N = 85	25-29 ans N = 122	30-34 ans N = 123	35-39 ans N = 106	40-44 ans N = 100	45-49 ans N = 90	50-54 ans N = 67	55-59 ans N = 73	60-64 ans N = 74	65-69 ans N = 66	70 & ans N = 82
1. Concert, opéra	A	7	20	13	21	7	16	5	20	9	18	8	17
	B	13	8	9	15	12	22	8	24	6	31	7	14
2. Théâtre	A	7	19	8	13	12	27	16	24	11	19	4	28
	B	12	5	10	15	15	25	25	31	10	24	14	32
3. Cinéma	A	50	60	37	53	21	34	12	25	13	25	6	15
	B	19	14	16	13	13	21	9	21	4	14	9	11
4. Conférences	A	13	18	25	29	31	29	19	32	26	26	33	33
5. Musées	A	17	21	14	24	19	32	19	32	26	24	29	23
6. Foires comm.	A	4	9	7	11	15	11	15	11	17	13	11	5
7. Manifs sportives	A	28	45	12	29	13	28	13	27	9	22	7	10
	B	17	17	15	28	13	14	13	26	11	22	8	18
8. Promenade / ville	A	28	38	29	41	19	34	15	34	13	28	15	23
	B	10	12	9	12	15	15	13	15	11	22	14	21
9. Promenade / Nature	A	11	33	26	49	26	53	42	60	31	62	32	42
	B	22	23	27	27	18	60	31	62	32	58	28	60
10. Jardinage	A	11	12	21	21	24	34	43	43	31	37	44	57
11. Excursions	A	24	29	20	31	36	34	36	34	27	30	26	19
12. Camping	A	24	27	28	27	28	28	23	28	22	24	12	5
13. Chasse, pêche	A	8	5	7	10	11	11	2	4	5	4	7	9
14. Voyages	A	11	24	8	41	10	36	11	40	7	35	8	7
	B	13	33	26	36	29	40	28	35	26	33	43	46
15. Gymnastique	A	40	27	19	20	27	12	18	19	19	16	12	13
16. Natation	A	37	49	26	44	25	39	26	40	27	33	21	16
	B	12	18	14	14	14	14	11	11	10	16	9	10
17. Tennis	A	22	12	12	11	11	11	5	4	4	2	3	1
18. Cyclisme	A	13	5	6	6	6	9	4	2	6	3	5	5
19. Alpinisme	A	4	6	2	2	2	7	8	6	3	4	7	5
20. Ski	A	42	58	22	39	25	40	28	31	17	10	18	22
	B	16	17	14	13	12	40	12	40	14	12	7	5
21. Equitation	A	7	5	2	2	5	2	5	2	-	2	-	-
22. Navigation	A	7	8	8	9	8	9	8	4	3	3	-	6
23. Sports d'équipe	A	18	8	5	5	5	11	3	1	3	3	-	-
24. Recevoir	A	31	51	49	68	52	65	41	63	33	59	34	57
	B	4	8	19	13	22	22	26	31	26	40	36	75
25. Etre invité	A	37	45	39	57	38	56	34	57	25	52	23	53
	B	4	10	18	57	18	56	23	57	27	52	37	58

ANNEXE - TABLEAU III (suite) : LES ADEPTES DES ACTIVITES DE LOISIR

Proportion de pratiquants de loisir dans une classe donnée	SELON LA CLASSE D'ÂGE (%)											
	15-19 ans N = 76	20-24 ans N = 85	25-29 ans N = 122	30-34 ans N = 123	35-39 ans N = 106	40-44 ans N = 100	45-49 ans N = 90	50-54 ans N = 67	55-59 ans N = 73	60-64 ans N = 74	65-69 ans N = 66	70 & + ans N = 62
26. Restaurant	A 10 18 B 8 15	23 38 16 16	16 32 34 31	14 33 39 22	12 32 5 6	8 20 24 16	9 20 1 1	25 30 31 31	23 34 3 3	11 27 16 24	11 20 9 24	13 18 5 23
27. Café	A 41 B 15	49 27	34 16	31 7	39 6	22 5	31 1	31 3	36 -	16 24 24 23	9 23 -	5 22 1
28. Boîtes, etc.	A 37 B 23	31 32	27 21	19 16	27 24	24 16	16 19	19 19	19 -	18 18 18 18	26 -	7 7
29. Fêtes de village	A 30. B 26	Cartes, etc.	33 21	11 27 11 21	13 24 16 16	9 29 16 18	12 20 5 18	25 30 23 16	23 34 11 26	11 27 16 22	11 20 9 22	13 18 5 15
30. Mots croisés	A 17 B 17	Pétanque	18 12	12 5	14 14	9 8	9 8	19 19	7 7	4 4	2 2	-
31. Jeux av. les enfants	A 22 B 21	33. Jeux av. les enfants	21 38	47 47	56 56	39 39	24 24	21 21	18 18	18 18	11 11	4 4
32. Faire du théâtre	A 3 B 4	34. Faire du théâtre	4 4	4 4	- -	- -	- -	- -	- -	- -	- -	-
33. Faire musique	A 30 B 17	35. Faire musique	19 20	15 7	14 11	14 10	14 7	19 2	8 6	8 6	14 10	6 10
34. Dessin	A 9 B 9	36. Dessin	2 2	2 1	1 1	2 2	2 1	1 1	- -	- -	- -	5 5
35. Faire danse	A 37. B 9	37. Faire danse	2 2	1 1	1 1	2 2	2 1	1 1	- -	- -	- -	-
36. Faire photo	A 38. B 20	38. Faire photo	26 30	26 24	28 28	26 26	28 28	28 22	11 11	12 12	17 17	2 2
37. Ecrire	A 39. B 12	39. Ecrire	8 7	6 6	6 6	2 2	2 2	5 5	3 3	4 4	2 2	2 2
38. Bricolage	A 40. B 13	40. Bricolage	18 16	12 19	12 31	24 35	21 17	19 38	20 10	12 8	16 10	5 9
39. Travaux Manuels	A 41. B 10	41. Travaux Manuels	28 14	42 30	38 35	35 40	46 47	9 40	45 9	49 13	- -	4 34
40. Cuisine-hobby	A 42. B 26	42. Cuisine-hobby	28 28	20 20	20 21	21 21	21 24	24 12	19 8	22 15	24 4	11 11
41. Cours	A 43. B 26	43. Cours	28 28	20 20	21 21	21 24	21 24	24 12	19 8	22 15	4 4	1 1
42. Lecture hebdos	A 44. B 33	44. Lecture hebdos	58 41	58 42	53 47	38 47	51 40	59 40	54 9	51 13	50 -	55 44
43. Lecture livres	A 45. B 48	45. Lecture livres	58 40	58 41	53 51	38 34	51 33	52 45	28 12	48 17	40 15	35 34
44. Collections	A 46. B 16	46. Collections	58 13	58 9	53 9	38 8	51 17	52 12	59 12	54 17	50 15	55 51
45. Ecoute musique	A 47. B 71	45. Ecoute musique	58 65	58 44	53 45	37 45	51 37	48 28	40 28	36 36	30 29	15 15
46. Radio	A 48. B 46	46. Radio	58 48	58 44	53 54	59 54	59 46	59 46	55 46	61 61	55 55	61 61
47. T.V.	A 49. B 42	47. T.V.	58 47	58 48	53 59	64 60	60 61	73 78	73 78	65 61	60 65	59 59
48. Ne rien faire	A 50. B 26	50. Ne rien faire	27 27	23 23	23 21	23 21	21 21	21 21	16 16	16 28	33 33	21 21
49. Autre	A 51. B 3	51. Autre	3 6	3 3	3 3	3 3	3 3	5 5	6 1	1 -	3 3	1 1

Activités d'e loisir :	H O M M E S A C T I V I S				F E M M E S A C T I V I S				M E N A G E R E S			
	Ouvriers N = 126	Employés N = 65	Cadres moyens N = 73	Cadres sup. Prof. libér. N = 72	Ouvrières et empl. non qual. N = 84	Employées N = 75	Cadres moyens & sup. qualifiées N = 67	Cadres sup. Prof. lib. N = 55	Ouvriers N = 64	Employés N = 52	Cadres moyens N = 49	épouses de conjoints N = 39
1. Concert, opéra	A 3 B 6	4 12 8	14 5 24	8 31 11	5 11 6	12 23 11	25 49 24	11 25 14	4 14 9	4 14 10	4 24 20	3 26 23
2. Théâtre	A 2 B 4	6 9 11	20 11 25	14 39 9	5 14 9	19 26 7	19 43 24	10 24 14	2 14 12	6 17 11	6 12 11	5 28 23
3. Cinéma	A 23 B 6	29 14 14	35 11 11	18 29 11	11 16 5	33 39 16	17 33 17	54 71 21	13 21 8	8 17 9	21 15 14	2 10 8
4. Conférences	A 11	28	36	35	19	25	31	21	8	15	33	40
5. Musées	A 10 B 6	23 12 12	26 18 18	31 21 18	13 17 6	17 46 10	22 66 10	9 21 6	29 21 15	22 10 7	22 29 10	31 8
6. Foires com.	A 6	12	18	21	6	10	10	6	3	4	10	7
7. Manif. sportives	A 12 B 11	23 40 17 19	19 38 21	10 31 21	6 11 5	7 21 14	4 21 12	28 49 21	7 6 6	6 11 4	6 20 14	- 2
8. Promenade/ville	A 14 B 7	21 2 20 2	12 14 14	17 35 18	28 42 14	27 36 9	16 28 12	28 39 11	10 25 12	16 25 15	16 25 15	13 23 10
9. Promenade/nature	A 29 B 23	52 26 54 19	43 62 36	31 67 15	37 52 15	25 49 24	43 69 26	15 40 25	41 48 23	48 73 25	43 67 24	46 44 20
10. Jardinage	A 31 B 33	34 26 34 26	25 27 27	21 32 32	31 19 19	23 16 17	16 12 15	12 29 24	52 29 22	50 25 17	43 21 17	42 18 17
11. Excursions	A 19 B 22	29 28 31	27 31	25 13 13	17 13 13	17 15 15	22 24 24	22 29 24	50 14 14	42 21 18	42 18 17	56 22 13
12. Camping	A 19	29	27	25	13	17	15	22	17	37	24	56 26 13
13. Chasse, pêche	A 19 B 33	6 6 26	9 9 27	14 - 14	- - 14	- - 14	9 2 14	2 9 11	- - 9	- - 9	- - 8	3 3
14. Voyages	A 7 B 22	29 28 31	14 45 37	10 47 31	6 37 31	15 52 37	11 57 46	9 29 20	3 8 38	2 42 34	2 32 30	46 54 36
15. Gymnastique	A 6	25	19	14	10	25	31	35	14	21	31	40 13
16. Natation	A 16 B 3	20 19 9	34 29 15	17 33 16	19 8 8	29 45 16	27 43 16	37 48 11	14 37 11	8 17 9	25 31 17	31 45 21
17. Tennis	A 4 B 13	5 4 34 8	5 3 29 37	5 19 25	2 8 8	2 7 8	2 7 8	20 57 12	2 2 3	2 4 3	2 4 4	5 5
18. Cyclisme	A 2 B 7	5 2 42 8	3 3 29 37	1 8 50	6 2 8	7 17 13	6 17 30	6 20 27	3 6 3	4 4 17	4 4 21	2 3
19. Alpinisme	A 6 B 20	9 6 34 42	1 6 29	1 8 50	8 7 2	3 7 13	6 17 30	6 20 12	2 3 3	2 2 17	2 2 21	8 10
20. Ski	A 13 B 7	8 4 42	1 8 37	1 2 25	1 2 8	1 7 13	1 7 30	1 7 12	3 6 3	4 2 4	4 14 21	5 5
21. Equitation	A 2 B 7	2 2 42	1 1 8	1 1 2	1 - 1	1 3 -	1 3 3	1 5 3	- - 3	- - 19	- 4 47	- 4 3
22. Navigation	A 7 B 18	5 45 29 62	6 20 67	4 67 39	1 1 1	1 3 1	1 6 3	1 8 6	1 3 3	2 2 3	2 9 6	3 3
23. Sports d'équipe	A 5 B 21	19 45 28 55	4 20 26	1 11 32	1 1 51	1 53 51	1 51 73	1 38 41	1 19 17	1 6 52	1 65 67	39 62
24. Recevoir	A 27 B 16	33 45 29 62	39 67 28	33 61 28	1 11 11	1 11 64	1 11 22	1 38 3	1 20 20	1 27 27	1 86 79	23 62
25. Etre invité	A 21 B 16	28 37 27	51 51 25	29 56 31	17 69 11	25 47 17	25 53 23	33 56 23	28 53 28	42 53 28	42 62 65	28 51 23

Activités de loisir :	H O M M E S A C T I F S				F E M M E S				A C T I V I T E S				M E N A G E R E S , épouses de			
	Ouvriers N = 126	Employés N = 65	Cadres moyens N = 73	Cadres sup. N = 72	Ouvrières et empl. non qual. N = 84	Employées qualifiées N = 75	Cadres moyens & sup. yens & sup. N = 67	Apprentis et étudiants N = 85	Ouvriers N = 64	Employés N = 52	Cadres moyens N = 49	Ouvriers N = 52	Cadres sup. N = 55	Cadres prof. lib. N = 55	sans cc. joint. N = 39	
26. Restaurant	A 13 B 14	27	20	31	22	19	41	18	20	16	36	18	24	13	10	14
27. Café	A 46 B 11	41	33	33	26	6	7	7	21	22	42	8	21	29	18	31
28. Boîtes, etc	A 29 B 9	19	12	17	20	13	19	11	21	13	15	8	5	2	4	3
29. Fêtes village	A 14 B 9	23	17	26	18	5	13	19	9	7	25	8	33	22	25	10
30. Cartes, etc.	A 14 B 14	14	14	21	14	6	6	4	21	31	10	10	14	12	19	23
31. Mots-croisés	A 12 B 17	17	12	6	4	4	4	10	10	15	8	8	18	6	4	5
32. Pétanque	A 20 B 21	21	33	40	19	19	17	13	17	13	18	8	50	40	53	15
33. Jeux av. enfants	A 1 B 5	5	1	2	1	3	1	1	3	1	5	1	5	-	-	-
34. Faire théâtre	A 9 B 14	14	16	10	8	8	8	8	19	29	8	19	11	16	14	13
35. Faire musique	A 6 B 12	12	4	8	6	6	6	15	16	20	20	16	20	10	8	5
36. Dessin	A - B -	-	-	1	-	-	-	4	4	7	-	-	-	4	6	-
37. Faire danse	A 21 B 26	26	41	49	13	20	19	20	19	25	9	25	9	23	20	8
38. Faire photo	A - B 2	2	6	14	6	6	4	4	8	15	3	4	4	4	2	5
39. Écrire	A 29 B 19	48	29	49	25	44	19	28	4	4	3	12	23	8	17	10
40. Bricolage	A 3 B 2	5	5	3	3	3	3	3	56	43	49	13	14	3	4	8
41. Travaux manuels	A 16 B 17	17	34	18	21	11	67	11	17	60	18	67	11	24	72	59
42. Cuisine-hobby	A 9 B 14	14	21	31	6	6	6	6	21	25	11	11	3	10	16	3
43. Cours	A 36 B 43	43	38	63	43	43	43	44	44	43	41	41	50	56	51	36
44. Lecture hebdos	A 20 B 16	36	29	40	32	52	32	53	45	58	55	54	52	28	12	18
45. Lecture livres	A 12 B 6	6	14	22	10	7	7	10	7	10	15	6	14	8	7	15
46. Collections	A 38 B 51	34	31	43	29	37	45	45	37	45	66	42	35	39	49	26
47. Ecoute musique	A 56 B 64	55	61	61	50	54	40	58	40	58	46	61	56	63	47	51
48. Radio	A 19 B 22	22	21	22	27	21	27	25	25	28	33	33	23	23	27	23
49. T.V.	A 6 B 3	3	4	3	1	1	1	1	1	1	6	6	3	-	-	5
50. Ne rien faire	A 6 B 6	22	21	22	27	25	28	28	25	25	23	23	23	23	27	23
51. Autre	A 19 B 6	22	21	22	27	25	28	28	25	25	23	23	23	23	27	23

