

Les raisons de l'assignation territoriale
Quelques éléments d'appréhension des comportements de
mobilité de personnes disqualifiées

Eric Le Breton

5 et 6 décembre 2002

Je commence par poser le problème que nous avons traité dans le cadre d'un programme de l'IVM, puis je formule quatre idées, quatre pistes de recherche.

1. Depuis une bonne dizaine d'années maintenant, des chercheurs et des opérateurs de l'action publique ont mis en évidence qu'il existait un rapport entre la mobilité des personnes et la qualité de leur intégration sociale.

L'hypothèse est la suivante : plus un individu est mobile, mieux il est inséré socialement ; à l'inverse, un individu qui n'est pas très mobile court le risque d'être moins bien inséré dans la société, voire d'être exclus. En d'autres termes, la mobilité serait aujourd'hui un élément central du « capital social » des individus.

L'hypothèse est intéressante mais en fait, la mobilité est souvent réduite aux équipements de transports et notamment, quand il s'agit de populations modestes, la question est réduite aux transports collectifs.

L'hypothèse est alors reformulée, de manière plus ou implicite : si des populations sont socialement exclues, c'est qu'elles n'ont pas suffisamment accès aux transports collectifs ; ou alors qu'elles ont accès à des transports collectifs inadaptés à leurs besoins sur le plan des horaires et des tracés de lignes ou encore des prix du transports collectifs.

On voit bien que ce constat oriente l'action des pouvoirs publics qui essayent de mailler toujours plus finement les territoires, et qui proposent des aides financières pour que les plus pauvres puissent accéder aux transports collectifs au meilleur prix.

Mais cette idée selon laquelle l'accès au transport collectif suffirait à ouvrir largement les individus sur la ville et ses ressources et donc à les insérer socialement est contredite par une observation : il existe en effet des populations qui vivent des situations d'exclusion sociale alors même qu'elles vivent dans des environnements très bien desservies par les lignes de bus, de métro ou de RER.

Pour notre part, nous avons mené des enquêtes auprès de personnes accueillies par des structures d'insertion par l'économique.

Et parmi ces personnes, celles qui habitent sur les communes de Paris ou de Lyon se plaignent de difficultés en matière de mobilité au moins autant que les personnes qui habitent en milieu rural. Cette plainte est confirmée par les travailleurs sociaux que nous avons également rencontrés, qui observent que les publics qu'ils accueillent au cœur de grandes agglomérations rencontrent des difficultés de mobilité très marquées, très fortes.

C'est donc une situation à priori paradoxale : des populations ne sortent pas d'enclaves piétonnes très étroites, alors qu'elles disposent de transports collectifs excellents et qu'à Paris comme à Lyon pour s'en tenir à ces deux villes, elles peuvent profiter de tarifs sociaux tels que les « chèques mobilité ».

Pour éclairer cette situation paradoxale, nous avons décidé de laisser de côté la question des équipements de transports (TC et voiture), et nous avons formulé l'hypothèse, l'idée que les pratiques de mobilité dépendent plus généralement de la manière dont on s'approprie l'espace.

Alors concernant les populations disqualifiées, quelle sont leurs modalités d'appropriation de l'espace qui expliquent le fait qu'ils soient aussi peu mobiles ?

Je voudrais évoquer 4 dimensions.

1) Un premier élément apparaît dans le registre des compétences à la mobilité. Le terme de compétence étant pris dans un sens très large.

D'abord, les populations disqualifiées ont plus d'autres populations des problèmes de santé, qui sont un premier facteur de limitation de la mobilité. Par exemple, des surcharges pondérales, traumatismes liés à des accidents divers et variés, des usures physiques qui font que les personnes ne peuvent pas marcher longtemps, que l'on ne peut pas rester debout longtemps ; mais, la santé recouvre aussi l'altération des capacités psychomotrices : perte de l'équilibre, difficultés à coordonner les gestes, etc. des choses que le rapport Lazarus a bien pointé.

Le problème des compétences se pose aussi dans un registre culturel, à travers la maîtrise de la langue : des personnes ne maîtrisent pas suffisamment la langue ou ont peur de ne pas la maîtriser

suffisamment pour comprendre des annonces sonores, pour lire des plans de rue ou pour formuler des demandes de renseignements.

Mais la question de la compétence, on la trouve aussi dans l'ordre des représentations et de la capacité à s'approprier un espace urbain. Les personnes issues de l'immigration (sur-représentées parmi les populations en situation de précarité) ou les personnes originaires de milieux ruraux ont leur propres codes d'appropriation de l'espace. Mais ces codes peuvent être en décalage par rapport aux codes d'organisation d'une grande ville. La ville est un territoire et comme tous les territoires, c'est un espace de normes. Certaines populations, qui ont été socialisées en milieu urbain, sont immédiatement en phase avec ces normes ; et d'autres, non ou pas tout de suite. La difficulté à s'approprier les normes urbaines peut participer du processus de disqualification.

2) Avec le deuxième élément, je poursuis dans le domaine des représentations de l'espace.

Avant d'être mobile physiquement, avant de s'engager dans un déplacement petit ou grand, il faut avoir une représentation du territoire où l'on va effectuer ce déplacement. On est mobile par la pensée avant d'être mobile par le corps ; pour le dire autrement, on ne peut être mobile par le corps que dans les limites d'un territoire maîtrisé par la pensée.

Sur ce plan, on observe que la manière dont les populations disqualifiées construisent mentalement les territoires freine ou empêche les mobilités.

Pour les populations que nous avons enquêtées, l'espace est construit en terme de ruptures, d'interdictions et de ségrégation.

Quelles sont ces ruptures ?

Rupture avec le pays d'origine où l'on ne retourne pas ou très rarement ;

Rupture, pour les hommes surtout, avec les lieux et les trajets qu'ils pratiquaient lorsqu'ils travaillaient, avant que ne surviennent le licenciement, le chômage et la disqualification ;

Et les ruptures les plus partagées avec la commune, le quartier, la maison que l'on habitait à l'époque d'une vie familiale et conjugale remise en cause par l'abandon, des divorces, des séparations, des disputes durables avec la famille que l'on ne voit plus...

Toutes les ruptures du parcours biographiques des exclus sont aussi, se traduisent dans des ruptures de territoires.

En plus de ces ruptures liées à l'histoire du sujet, il y a des interdictions sociales :

Les interdictions faites aux femmes de sortir de chez elles, ou du quartier ; ces interdictions sont imposées par les cultures d'origine mais aussi par le contrôle social dans la cité ou dans les quartiers : une femme ne peut se promener tranquillement dans son quartier qu'à la condition de gommer tous les attributs de la féminité – la mobilité d'une femme en tant que femme est problématique.

Les interdictions à la mobilité sont enfin liées à la ségrégation. La ségrégation n'est pas seulement un fait théorique ou macro-sociologique ; c'est aussi une réalité de la vie quotidienne. Les populations disqualifiées distinguent nettement les territoires où elles sont « chez elles », où elles peuvent circuler sans contrainte, les territoires où elles ne sont « chez elles » mais où elles peuvent aller à certaines conditions (notamment la condition de ne pas y rester trop longtemps : par exemple on va à l'ANPE ou à la préfecture dans tel quartier, mais on le quitte de suite après pour revenir dans « son » quartier) ; et puis il y a des territoires où ces populations considèrent ne pas avoir le droit d'aller.

Ces ruptures, interdictions morales, ségrégations se traduisent en frontières qui sont invisibles mais très opérantes.

Pour les personnes qui nous intéressent, la ville n'est pas un territoire solidaire, continu, où tout est potentiellement accessible. Au contraire, c'est un territoire bardé de zones à éviter, de zones interdites, de repoussoirs, de territoires douloureux.

Ces frontières limitent les mobilités.

J'aborde plus rapidement deux autres éléments qui contribuent à la limitation des mobilités.

3) Il faut prendre en compte la dimension collective et notamment la dimension familiale des mobilités.

Un tiers des personnes que nous avons enquêtées n'a ni permis de conduire, ni voiture, ni deux roues, ni abonnement au transport collectif : rien.

Le fait que chaque personne soit peu autonome dans sa mobilité impose des dépendances collectives très fortes.

Les déplacements piétons sont très consommateurs de temps et cela oblige à arbitrer en continu entre ce que l'on peut faire tout seul et ce que l'on doit faire avec les autres membres de la famille.

Par exemple, une mère de famille qui n'a que la marche doit choisir au jour le jour entre accepter une mission de travail ou une formation ou s'occuper de ses enfants ou aller faire des courses dans un super-discount éloigné mais qui est le seul auquel elle a économiquement accès.

De la même manière, le membre de la famille qui dispose d'une voiture (12% de notre échantillon) ne peut pas l'utiliser selon son bon vouloir, comme un outil de sa liberté individuelle. Il doit se mettre en continu à la disposition des autres membres de la famille qui n'ont rien.

On peut parler de « mobilité dépendante » pour décrire ce genre de situation particulière, l'idée étant que le déficit de mobilité de chacune des personnes se transforme en une contrainte pour le ménage.

Pour le dire autrement, la pauvreté impose des mobilités collectives.

Et réciproquement, le fait que les mobilités soient collectives contribue à maintenir les personnes dans des situations de précarité.

4) Dernier élément, on observe que l'assignation des femmes est nettement plus marquée que l'assignation des hommes. **Ce qui revient à dire que les mobilités dépendent du genre, et la manière dont la mobilité participe de l'exclusion diffère nettement pour les hommes et les femmes.**

L'espace de la vie quotidienne des femmes est exclusivement un espace piéton ; les hommes ont accès à des territoires un peu plus étendus.

Mais il y a un autre élément frappant de différenciation entre hommes et femmes : les hommes expriment beaucoup plus que les femmes le sentiment de connaître et de pouvoir se repérer dans des territoires qu'ils ne pratiquent pas. Un peu comme si les hommes avaient une capacité de « dépaysement » plus forte que les femmes.

Même si les hommes ne sont pas plus mobiles que les femmes, ils se sentent mieux adaptés, mieux préparés à la mobilité.

Ce qui distingue dans un couple l'homme de la femme, ce n'est la proximité à la station de métro, mais ce sont des éléments qui relèvent de la socialisation, des apprentissages, des rôles sociaux, des règles d'accès à l'espace public.

Je conclus sur deux remarques

Ce qui vient d'être dit montre que « l'immobilité » des populations disqualifiées n'est pas une contrainte pour eux, mais un choix rationnel. Le fait de rester dans un territoire très étroit c'est une ressource :

C'est une ressource cognitive : on reste dans l'espace connu, balisé, repéré, construit autour de routines ;

C'est une ressource symbolique : on ne risque pas d'éprouver la honte d'être désigné comme le pauvre ou l'habitant des cités.

C'est une ressource socio-économique : on peut assurer à moindre coût les tâches de la vie quotidienne.