

# **La mobilité quotidienne dans la vie précaire**

Eric Le Breton - mars 2002

**Note de recherche pour  
L'Institut pour la ville en mouvement – PSA Peugeot-  
Citroën  
et Abeille Aide et Entraide**

« Quand le loin est impossible, le proche est douloureux »  
Jack London, *Martin Eden*.

## Synthèse

### *La question traitée*

Cette note présente les résultats d'une enquête sur les pratiques de mobilité des personnes en situation de précarité sociale et professionnelle. Plus globalement, nous tentons d'appréhender (à titre exploratoire) les rapports entre les processus d'exclusion/inclusion et la mobilité urbaine. Nous faisons l'hypothèse d'un cercle vicieux : la désaffiliation, c'est-à-dire l'exclusion de la société salariale, donne lieu à un enfermement des personnes concernées sur des territoires très restreints ; et cet enfermement, dans ses dimensions pratiques et cognitives, contribue à maintenir les gens dans des situations de précarité. La mobilité quotidienne est donc une des dynamiques de l'exclusion. Toutefois, elle n'a pas le même statut que le logement, l'éducation ou la santé. En effet, la mobilité pas de sens pour elle-même. Mais rien n'est possible sans mobilité. La mobilité n'est pas un « contenu » mais le « contenant » de la vie quotidienne. Peut-on alors considérer que la perte de la mobilité est la forme la plus déterminante de l'exclusion sociale ?

### *Les connaissances disponibles sur le sujet*

Nous avons examiné trois *corpus* de recherches.

— D'une part, les approches sociologiques de l'exclusion, qui laissent entièrement de côté les questions de mobilité, sans doute parce que les politiques publiques d'assistance sont territorialisées : les frontières de l'action empêchent de penser la mobilité.

— D'autre part, la recherche urbaine qui examine dans l'espace des villes les phénomènes de ségrégation. Mais les résultats nous semblent incomplets. Le regard porte sur des dynamiques spatiales plutôt qu'humaines ; par ailleurs ce sont des statisticiens qui mesurent les pratiques de mobilité et l'on est là encore frustré de la compréhension du comportement des individus.

— Enfin, nous nous sommes intéressés à la sociologie de l'emploi qui réserve une certaine attention aux rapports entre la mobilité géographique et la mobilité sociale... ascendante. Rien sur la mobilité sociale descendante et sur l'exclusion.

### *Notre terrain d'enquête*

Nous avons travaillé avec une association intermédiaire, Abeille Aide et Entraide, menant son action sur 12 communes inscrites dans les dispositifs de la politique de la ville, au nord de l'Essonne. Nous avons exploité des données statistiques et réalisé des entretiens auprès des personnels de l'association, de leurs partenaires institutionnels (CCAS, mission locale et ANPE, services du conseil général, etc.) et auprès de personnes en difficulté participant aux actions de réinsertion sociale.

Précisons que le contexte urbain est singulier. Il s'agit d'un territoire de grande couronne, occupé essentiellement par un pavillonnaire du début du XX<sup>ème</sup> siècle et entrecoupé par des cités où résident la majeure partie des intervenants de Abeille Aide et Entraide.

### *Les résultats*

1) En premier lieu, nous appréhendons quelques caractéristiques partagées décrivant la mobilité de nos interlocuteurs.

— Ils pratiquent une mobilité que l'on dira « paysanne », effectuant la quasi-totalité de leurs déplacements à pied. La marche délimite un espace d'autonomie très restreint, et cela même lors que ces personnes résident dans un territoire largement pourvu en réseaux performants. Un homme sur 4 déclare posséder une voiture, mais rares sont celles qui roulent effectivement. Si la valeur instrumentale de la voiture est alors nulle, c'est une ressource importante dans la « conjuration de l'exclusion » en termes de présentation de soi. Les transports collectifs sont peu pratiqués et le cas échéant, en dernier recours. Les raisons classiques de l'offre inadaptée et des tarifs élevés sont évoqués. Mais il faut prendre aussi en compte la volonté des personnes de se démarquer d'un mode de transport dont l'usage les désigne comme des exclus. Plus les individus sont économiquement captifs des transports collectifs, plus ils sont socialement tentés de s'en détourner.

— La mobilité est vécue comme un risque multiforme : risque de se perdre quand on ne parle le français et que l'on a aucune expérience de la ville ; risque de rencontrer les voisins que l'on veut éviter ; risque de l'agression ; risque d'être contrôlé sans titre de transport ou, pour la voiture, sans assurance ni certificat de contrôle technique.

— Le déficit de mobilité pour chacune des personnes se transforme en une contrainte pour le ménage. Sans voiture, une mère ne peut pas s'éloigner beaucoup de l'école des enfants. Dans les cas où une voiture est disponible, le chauffeur doit se mettre « au service » de ses enfants et conjointe, de la parentèle et des membres du réseau social. La pauvreté impose des mobilités collectives ou, pour le dire autrement, la mobilité des pauvres est collective. Cette dépendance pèse sur les segments basiques et incompressibles de la vie quotidienne : l'école des enfants, quelques courses et démarches administratives, quelques missions de travail ponctuelles.

— Dans de telles situations, l'immobilité devient une ressource

- symbolique : demeurer sur le territoire le plus proche épargne aux pauvres la honte et la stigmatisation d'être des « habitants des cités », des exclus, etc. ;
- socio-économique : la présence locale permet de participer aux réseaux de l'économie parallèle, celle du travail au noir, des services échangés, éventuellement des économies déviantes ;
- cognitive : on reste dans l'espace connu, balisé, repéré, construit autour de routines ;
- pratique car la proximité permet d'assurer les tâches de la vie quotidienne et de s'entraider au sein du ménage.

2) La relation entre la société salariale et la mobilité diffère n'est pas la même pour les hommes et les femmes.

— Les hommes ont pratiqué une mobilité salariale au cours de leur vie professionnelle, définie par les migrations alternantes mais aussi un type de mobilité familiale. La perte de l'emploi bouleverse cette configuration de mobilité quotidienne salariale. Les territoires pratiqués, amputés des migrations alternantes, se restreignent. Les moyens manquent pour entretenir la voiture. Certains la perdent. D'autres la conservent, mais le véhicule devient alors problématique. En tout cas, il n'est plus l'outil de l'autonomie du chef de famille, en même temps que la marque de son statut.

— Pour les femmes, la mobilité participe d'un affranchissement personnel. La mobilité représente le droit de sortir de la sphère domestique balisée par le logement, les magasins de pied d'immeuble et l'école des enfants. Elle est liée à la construction d'une nouvelle identité. La mobilité occasionnée par les premières missions ou la formation, est une ressource pour un ensemble d'apprentissages tels que la découverte de la ville, la sociabilité et l'identité autonome par le desserrement des rôles de conjointe et de mère.

3) Le lien entre la désaffiliation et la mobilité quotidienne participe de configurations associant plusieurs éléments tels que l'assignation résidentielle, la modification des rythmes de la vie quotidienne, la maximisation des dépendances familiales, l'émergence de sentiments subjectifs de risques (mobilité risquée, insécurité, etc.), et au final l'enfermement des personnes sur des territoires restreints. Ce processus est observable sur le plan des pratiques et dans un registre cognitif des représentations de la ville comme un lieu de ressources vécues comme étant de moins en moins accessibles.

#### *La suite des événements*

Cette enquête exploratoire doit être poursuivie par une seconde phase de recherche portant sur les pratiques de mobilité de populations identiques mais vivant dans des contextes urbains différents.

## Sommaire

<b>1. Introduction</b>	<b>6</b>	
1. 1. La question traitée		6
1. 2. Désaffiliation et mobilité urbaine. Une (rapide) revue de la littérature sur une impasse de la recherche	6	
1. 3. Notre démarche	12	
<b>2. L'enquête</b>	<b>13</b>	
2. 1. Le territoire d'action d'Abeille Aide et Entraide	13	
2. 2. L'association intermédiaire et son public	14	
2. 3. L'intervention des institutions locales dans l'aide à la mobilité	18	
<b>3. Quelques dimensions des mobilités du précaire</b>		<b>18</b>
3. 1. La mobilité paysanne	18	
3. 2. L'assignation aux territoires du proche	22	
3. 3. La mobilité risquée	26	
3. 4. L'espace est peu intelligible	27	
3. 5. La mobilité dépendante	29	
3. 6. L'immobilité est une ressource	30	
<b>4. Mobilité quotidienne, exclusion/inclusion</b>		
<b>Une approche en terme de carrière</b>		<b>31</b>
4. 1. Les hommes, désapprentissage et repli	31	
4. 2. Les femmes, de la marginalité à la conquête	34	
<b>Conclusion</b>	<b>37</b>	
<b>Bibliographie des ouvrages et articles cités</b>		<b>40</b>
<b>Annexes</b>		
Annexe méthodologique	42	
Carte de situation du territoire d'Abeille Aide et Entraide	43	
La population des intervenants de Abeille Aide et Entraide	44	