

Communication au Forum « Mobilités pour l'insertion » de Saint-Nazaire, les 6 et 7 octobre 2005

Eric Le Breton

Sociologue, Maître de conférence, Université de Rennes 2/RESO

**Directeur scientifique du programme « Mobilités pour l'Insertion » de
l'Institut pour la ville en mouvement**

Je vous propose une intervention autour de deux points

Je voudrais d'abord décrire les difficultés de mobilité que rencontrent aujourd'hui les populations précarisées.

Et ensuite, je voudrais proposer quelques idées montrant que la mobilité participe de la socialisation des personnes.

En guise d'introduction, je rappelle que l'importance des mobilités émerge aujourd'hui à la combinaison de deux fragmentations

Ces deux fragmentations sont bien connues ; ce qui l'est moins, ce sont les effets de leur croisement

La première fragmentation est celle des territoires : les agglomérations s'étalent et les territoires ruraux s'émiettent.

De ce fait, les distances que nous devons parcourir tous les jours pour travailler, faire les courses, etc. s'allongent : de 20 km/j/p en 1975 à près de 40 km en 2000

La seconde fragmentation est celle du travail. L'emploi « classique » : emploi à vie, à temps plein et aux horaires bureaux, perd du terrain.

Par contre, les emplois atypiques : les CDD, le travail à temps partiel, le travail en horaires décalés, le travail intérimaire, le travail de nuit et de week-end augmente

Le CDI est encore majoritaire aujourd'hui, aux alentours de 60% de l'emploi salarié. Mais les deux tiers des embauches des dernières années se sont effectuées dans le cadre de « formes d'emplois atypiques » ou "emplois précaires"

Or les emplois atypiques imposent des mobilités dispersées et désynchronisées : un travail intérimaire suppose d'aller dans une zone d'activité pendant 15 jours et dans une autre après ; un travail de caissière impose d'aller au travail le matin, de rentrer chez soi et de retourner au travail faire la soirée.

D'autre part, l'emploi atypique concerne surtout les personnes peu qualifiées : moins on est qualifié, plus on a de « chance » de travailler dans le cadre d'un emploi précaire.

Le travail précaire, sous toutes ses formes, se développe dans tous les milieux professionnels, y compris chez les cadres de haut niveau, mais il frappe beaucoup plus fort chez les personnes qui n'ont aucune qualification.

C'est là que se noue le problème, puisque ce sont les personnes les moins qualifiées qui doivent être les plus mobiles. Or, ce sont aussi ces personnes qui ont les plus faibles moyens de mobilité.

Rappelons que 4% des ménages les plus fortunés n'ont pas de voiture, contre plus de 50% chez les ménages les plus modestes.

Voilà comment, depuis les années 1970, la fragmentation des territoires combinée à la fragmentation du travail complique considérablement la vie quotidienne des populations déjà désavantagées sur le plan de la formation, du revenu ou des conditions de logement.

Ces populations qui combinent toutes les difficultés, on les connaît bien aujourd'hui : les personnes issues de l'immigration ou supposées telles, les femmes isolées avec enfants et les jeunes sans qualification.

Je voudrais de manière très schématique éclairer la nature des difficultés de mobilité qu'elles rencontrent.

Du côté des personnes issues de l'immigration, la mobilité et l'appropriation du territoire sont compliquées par les problèmes de maîtrise de la langue, par des difficultés à comprendre comment nos villes françaises sont organisées, comment elles fonctionnent mais aussi, dans le cas des femmes en particulier, par certaines conséquences de leur socialisation.

Nous avons rencontré plusieurs femmes, notamment celles accueillies par la fédération des maisons de quartier de Saint-Nazaire, qui sont nées et ont grandi dans des cultures qui assignent aux femmes des espaces très étroits et sous contrôle.

Ce sont des femmes qui pendant longtemps n'ont pas eu la possibilité, dans leurs pays d'origine, d'apprendre à utiliser l'espace public.

Puis elles arrivent en France dans le cadre de parcours qui ne sont généralement pas faciles. Et là, elles doivent se lancer à la recherche de travail et de formation, ce qui suppose de pouvoir accéder à l'espace public. Mais à ce moment, l'apprentissage de base leur fait défaut et elles sont dans l'incapacité d'accomplir ces démarches.

Une autre population subit de plein fouet cette double fragmentation, celle **des femmes isolées avec enfants**. Elles sont confrontées à deux difficultés particulières.

La première est liée bien sûr à la présence des enfants. Elever seules des enfants, sans beaucoup d'argent, sans moyen de mobilité autonome et maintenir en même temps une activité professionnelle est impossible pour beaucoup d'entre elles – ou plus exactement, est impossible dans la durée. J'ai en tête l'exemple d'une femme qui a trouvé un emploi de caissière en périphérie de Nancy. Elle est nouvelle dans le magasin et elle doit donc prendre les horaires des travail les difficiles. Pendant les premières semaines de travail elle confiait ses deux fils à la télévision, et le samedi au club de foot. Mais ça l'inquiétait et elle me disait :

"J'étais inquiète pour les enfants. J'ai cherché le même travail plus près de chez moi mais j'ai pas trouvé. J'ai quand même démissionné. C'était bête mais j'en pouvais plus."

Pour ces femmes, les problèmes de mobilité sont amplifiés de façon très disqualifiante par les difficultés à faire garder ses enfants.

Le second problème est en définitive assez proche de celui que j'évoquais concernant les femmes issues de l'immigration. Avant de divorcer ou de se séparer, ces femmes ne travaillaient pas et ne pratiquaient qu'un espace domestique : le domicile et quelques lieux de proximité, liés à la vie de la maison et des enfants : concrètement, l'école, le jardin public, le supermarché...

Ce sont des femmes qui n'avaient, en tant que conjointe, que peu de pratiques de mobilité autonome et une faible familiarité avec l'espace public.

Après le décès du conjoint ou la séparation, voilà des femmes qui doivent simultanément se former à l'emploi et se former à l'espace public. Ça fait trop à la fois et la surcharge d'apprentissage décourage.

Un dernier regard sur les jeunes sans qualification, ceux qui sont accueillis par les missions locales et les PAIO.

De prime abord, ce sont des jeunes comme tous les autres. Ils ont des pratiques de loisir, de fréquentation des copains qui les amènent à passer une bonne partie de leur temps dans l'espace public, ils se rendent chez les uns, chez les autres, ils vont au bistro, bref, ils sont à priori très mobiles. Et d'une certaine manière ils ressemblent beaucoup à d'autres catégories de jeunes, les étudiants ou ceux qui travaillent.

A un détail près. C'est que leur liberté d'aller et de venue ne s'exerce que sur des périmètres très étroits. Je pense à des jeunes de la mission locale de Royan qui ne sont *jamais* allés à Bordeaux, à La Rochelle, à Saintes ou à Angoulême.

Donc des jeunes qui pratiquent une mobilité assez libre, oui, mais sur des territoires extrêmement réduits dont ils ne sortent jamais

- parce qu'ils n'ont pas d'argent pour passer le permis de conduire et disposer d'une voiture avec l'essence, le contrôle technique, l'assurance ;
- parce qu'ils appartiennent à des milieux sociaux dans lesquels les voyages de vacances ou les week-end sont rares. Rappelons qu'en 2003, un tiers des ménages français n'ont aucune mobilité de loisirs ou de vacances.

Et il n'y a même plus le service militaire pour que les jeunes hommes fassent le voyage initiatique qu'ils faisaient avant...

Cette assignation des jeunes à des territoires réduits est invisible jusqu'au jour où il s'agit de partir en formation ou à la recherche d'un emploi au-delà du territoire habituel.

Là, deux possibilités.

- Soit le jeune décline parce que plus loin il ne connaît pas, il n'a jamais essayé et donc il a peur ;
- - Soit il accepte, il se lance et ça ne marche pas parce que ce sont des jeunes qui n'ont pas eu l'occasion d'apprendre la mobilité autonome, l'appropriation de territoires différents.

Je pense à un jeune homme qui pendant très longtemps est resté sur son territoire, et qui un jour a eu l'opportunité d'un travail dans une ville inconnue. Il est parti mais il est vite rentré "chez lui" et me disant : "Je suis resté même pas six mois. J'y arrivais pas, j'étais trop largué. C'était bizarre, je n'arrivais pas à me retrouver".

Voilà un jeune qui n'était mentalement pas équipé pour s'adapter à un territoire inconnu.

La mission locale d'Argentan a réalisé en 2003 une enquête auprès de 4 000 jeunes, hommes et femmes. La mobilité est le plus important des problèmes qu'ils rencontrent, avant le logement, l'argent, la famille, l'isolement.

Ces trois populations ont des pratiques de mobilité et des rapports différents aux territoires. Mais au final, elles se retrouvent dans une situation identique :

D'une part, ce sont des personnes qui, mois après mois, année après année, sont assignées à de minuscules territoires de l'ordre du quartier en ville, de l'ordre du village ; territoires au sein desquels le mode de déplacement dominant est la marche.

D'autre part, ce sont des personnes qui sont dans l'obligation d'organiser ou de réorganiser leur vie quotidienne en fonction de ce qu'elles peuvent trouver sur ces petites enclaves où elles sont assignées. Donc elles vivent un processus de réduction du champ des possibles et en même temps de prise d'habitude de cette limitation.

Cette limitation sous contrainte des activités quotidiennes est relativement longue à se mettre en place, mais une fois qu'elle s'est mise en place, elle est très difficile à faire évoluer.

Et les travailleurs sociaux se retrouvent face à des personnes qui refusent une formation ou un job à cinq kilomètres de chez elles ; parce que cinq kilomètres, c'est mentalement aussi loin que l'Amérique.

Cette population, pour ma part je la désigne comme celle des insulaires, des gens qui vivent un peu comme sur de petites îles dont ils ne peuvent pas sortir.

Personne n'est actuellement en mesure de dire quelle est l'importance numérique de la population dont l'intégration sociale est gênée par des empêchements de mobilité. C'est un travail qu'il faut mener.

On connaît bien le nombre de personnes qui ont tel et tel type de problème de logement, ou de santé; Mais rien concernant les empêchements de mobilité

En attendant, je voudrais fixer quelques ordres de grandeur en combinant plusieurs sources qui se chevauchent sans doute pour partie, mais c'est mieux que rien.

Il faut rappeler d'abord que selon l'enquête Handicap – Incapacité – Dépendance presque 6 millions de personnes ont en 2003 des problèmes d'accessibilité quotidienne.

Autre source, une enquête de 2003 réalisée par l'Inspection générale des affaires sociales et le Conseil général des Ponts et chaussées évalue à 4,5 millions la population rurale ayant des problèmes de mobilité quotidienne. Ce chiffre intègre les personnes âgées mais aussi tous ceux qui sont coincés en campagne sans voiture.

Enfin, troisième approche, si l'on additionne les allocataires de minima sociaux et leurs ayants-droits, on atteint en 2003, à peu près 6,5 millions de personnes. Un tiers d'entre eux, enquêtés par le ministère du Travail, déclare des difficultés de mobilité.

Et 15% des Rmistes disent que ce sont spécialement les problèmes de mobilité qui les empêchent de retourner à l'emploi.

Ces chiffres sont insatisfaisants bien sûr mais ils permettent d'approcher qu'une population importante rencontre des difficultés de mobilité disqualifiantes et cela aussi bien en ville, dans le périurbain et en campagne

Il faut dire enfin que cette population des insulaires risque d'augmenter, notamment parce que des ménages modestes s'installent dans le péri-urbain lointain. Le transport leur coûte très cher. Sitôt que ces ménages perdent un salaire, ils sont dans des situations d'isolement dans des banlieues lointaines où il n'y a pas grand chose.

Quelques éléments maintenant sur la mobilité comme un cadre de socialisation

Je viens d'évoquer les mobilités des femmes et des jeunes sans qualification. Quand on s'intéresse à cette question, on voit que la mobilité relève pour une part importante de l'apprentissage et d'une manière plus générale de la socialisation.

On peut aborder cette question en utilisant une notion que l'on trouve du côté de la psychologie de l'environnement, celle « d'espace personnel ». L'idée est que l'espace que nous occupons mentalement dépasse largement les limites de notre corps.

C'est-à-dire que nous avons mentalement le sentiment que notre domicile, notre quartier, notre ville ou notre village sont en quelque sorte une partie de nous-mêmes.

- Parce que ce sont des espaces avec lequel nous éprouvons un sentiment de familiarité très fort,
- parce que ce sont des espaces que nous maîtrisons de manière très fine sur le plan de leurs organisations et de leurs règles de fonctionnement
- de sorte que ce sont des espaces dans lesquels nous sommes à l'aise pour faire ce que nous avons envie de faire.

Certaines personnes ont un espace personnel qui est extraordinairement étendu. Ces personnes qui depuis des années passent d'un moyen de transport à l'autre, fréquentent des villes, des régions, des pays très différents peuvent avoir le sentiment d'être chez elles dans des endroits très éloignés et très différents les uns des autres.

L'espace personnel des insulaires est au contraire extrêmement étroit, réduit.

- Une femme qui n'a pas le droit de regarder à la fenêtre depuis chez elle,
- -d'autres qui habitent Saint-Nazaire ont peur d'aller à Nantes, ont peur de franchir le pont,
- d'autres personnes qui ont se sentent perdus – et le sont effectivement - quant elles sortent de leurs quartiers ou de leurs villages

sont des personnes qui ont des espaces personnels extrêmement réduits.

L'espace personnel c'est quelque chose qui est susceptible de s'élargir ou bien de se réduire. J'ai rencontré des hommes qui ont longtemps travaillé qui avaient

des espaces personnels confortables et qui ont été ensuite mis en chômage ; quand on discute avec eux, on comprend que leur espace personnel s'est réduit au fur et à mesure que le chômage durait.

Que dire sur ce mouvement d'élargissement ou de réduction de l'espace personnel ?

D'abord, que c'est quelque chose de lent, de progressif : une modification dans un sens ou un autre, c'est une affaire de mois ou d'année. Prenons le cas de personnes qui habitent au cœur de Paris et qui n'utilisent jamais le métro parce qu'elles ne comprennent rien à cet environnement bruyant, agité, surinvesti de signes de toutes sortes.... ; il va falloir des mois pour réconcilier avec les transports collectifs ; les animateurs des ateliers mobilité de la RATP peuvent en témoigner.

Ensuite, l'espace personnel c'est quelque chose qui est inscrit profondément dans l'appareil cognitif des personnes ; on ne le modifie pas à volonté.

Et enfin, avec la construction ou la réduction de l'espace personnel, c'est bien l'identité sociale tout entière de la personne qui est en jeu – on est bien là dans le domaine de la socialisation. Car si notre identité sociale est fonction de ce à quoi on participe en termes d'activités diverses et variées, cela suppose que l'on puisse accéder à ces activités et aux espaces où elles sont situées.

Lesquels espaces sont, on vient de le voir, de plus en plus dispersés.

Et le support, le média qui construit l'espace personnel, c'est la mobilité.

Ainsi, de mon point de vue, la mobilité s'apparente de manière très forte à la langue. La mobilité est un cadre de socialisation de l'individu qui est du même ordre que la langue.

On sait bien que la langue permet d'échanger des informations, mais la langue c'est aussi ce à travers quoi, dès le plus jeune âge, un individu apprend à organiser, à structurer sa représentation de lui-même et du monde qui l'entoure.

La mobilité joue exactement le même rôle dans un autre registre de socialisation.

La mobilité c'est ce à travers quoi une personne va pouvoir ou non développer progressivement son espace personnel et donc multiplier les opportunités de construire son identité sociale.

Priver quelqu'un de la langue, c'est le priver du répertoire des catégories à partir desquelles construire son rapport au monde.

Priver quelqu'un de la mobilité, c'est le priver des moyens d'accéder et en même temps le condamner à une identité tronquée.

Si la mobilité est un cadre de socialisation, je voudrais pour conclure décrire deux dimensions parmi d'autres de ce cadre.

D'abord, la maîtrise du corps.

Avant la voiture et le métro, c'est le corps qui est le premier outil de mobilité. Etre mobile et pouvoir construire son espace personnel, vont de pair avec la maîtrise du corps :

- apprendre à marcher,
- acquérir le sens de l'équilibre,
- avoir une maîtrise psychomotrice suffisante pour pouvoir conduire (un œil dans le rétroviseur, un œil sur la route, manipuler trois pédales, des manettes, le volant, avoir une attention flottante aux bruits du moteur, etc. la conduite suppose une maîtrise du corps très poussée), etc.

Voilà les compétences du corps dont dépendent la mobilité et la socialisation.

Ces compétences du corps sont absolument invisibles et évidentes quand tout va bien, ce sont à priori des non apprentissages.

On ne peut les appréhender que lorsque les choses ne se passent pas bien. Or sait que les personnes en mauvaise santé sont largement sur-représentées parmi les populations précaires ; et si les populations précaires ont des problèmes de mobilité, c'est aussi parce qu'elles ont des problèmes du corps : handicaps petits et grands, surcharges pondérales, fatigues chroniques, dépression, usure, etc.

Une seconde dimension de la mobilité comme cadre de la socialisation est celle de la mise aux normes de soi ; l'expression n'est pas forcément très parlante mais l'idée est la suivante : l'apprentissage de la mobilité, c'est simultanément l'apprentissage des normes extraordinairement nombreuses qui régissent nos rapport à l'espace.

Là encore ces normes sont invisibles quand tout va bien. Il n'en demeure pas moins qu'accéder au système routier ou au réseau de transport collectif suppose de respecter :

- normes économiques : avoir une carte bancaire, avoir payé son titre, avec payé son assurance,
- normes de savoir : savoir lire, savoir écrire, comprendre la langue,
- normes de comportement : respecter la signalisation, respecter les règlements, avoir son permis de conduire, son contrôle technique, etc.

Les populations précaires ont des problèmes de mobilité parce qu'elles sont en difficulté par rapport aux normes à respecter :

- des difficultés dans le domaine des normes de savoir : on ne sait pas lire, on ne comprend pas le français ;
- des difficultés bien sûr dans le domaine économique : les interdits bancaires n'ont pas souvent de carte bleue et ont rarement les moyens d'avoir une voiture en bon état....

Pour conclure, je pense que l'on voit bien à partir de ces quelques pistes que la mobilité n'est pas qu'une question de transport. Et notamment, il ne suffit pas de raisonner en terme d'équipement (routier ou collectif) pour traiter les problèmes de mobilité des populations précaires.

D'où l'intérêt des initiatives du type de celles présentées dans le cinéma permanent.